



Defensoría del Pueblo
Provincia de Corrientes

Defensoría del Pueblo de la Provincia de Corrientes

W3400CDT - Córdoba 1264 - Corrientes

Tel. 0379 . 4231149 / 4231153

@ defensordelpueblocorrientes@hotmail.com

www.eldefensordelpueblo.gov.ar

www.facebook.com/Defensoriadelpueblocorrientes

twitter.com/defensordectes

MANUAL ^{de} EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

*“Respetar o no las leyes de tránsito
es la diferencia entre VIVIR o MORIR”*



Defensoría del Pueblo
Provincia de Corrientes



M^{de} ED SV

MANUAL^{de} EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

*“Respetar o no las leyes de tránsito
es la diferencia entre VIVIR o MORIR”*

*Dr. Miguel Ignacio Alegre
Defensor del Pueblo - Provincia de Corrientes*



Provincia de Corrientes



DEFENSOR DEL PUEBLO DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES
DR. MIGUEL IGNACIO ALEGRE

DEFENSORÍA DEL PUEBLO DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES
Córdoba 1264 - Provincia de Corrientes
Tel. 4231149 - 4231153
defensordelpueblocorrientes@hotmail.com
www.eldefensordelpueblo.gov.ar

MANUAL DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL es una publicación de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Corrientes
Coordinador Editorial: Crio. Inspector (Ret.) José Diego Benítez, Lic. María del Carmen Cabral y Lic. María del Carmen Meza.
Diseño y Edición: D.G. María Julia Costanzó.

Es una publicación propiedad de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Corrientes

Manual de Educación y Seguridad Vial: Publicación de la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Corrientes / 1ª ed. - Corrientes: Defensoría del Pueblo de la Provincia de Corrientes, 2012. 170 p.; 21 x 15 cm.

STAFF

DIVISION SEGURIDAD VIAL Y CIUDADANA

JEFE: Crio. Inspector (Ret.) José Diego Benítez.

COLABORADORES

Lic. María del Carmen Cabral.

Lic. María del Carmen Meza.

PROLOGO

Frente a la problemática de la inseguridad vial, la sucesión de tragedias que se cobran día a día la vida, la salud y los bienes de las personas, se hace necesaria e imprescindible la enseñanza de la educación vial en los distintos niveles de educación urbana y rural a fin de impartir una conciencia sobre los peatones y futuros conductores en el manejo y uso de la vía pública.

La alarmante cantidad de siniestros viales y la gravedad que conlleva los mismos hacen necesario implementar acciones a corto, mediano y largo plazo tendientes a la prevención y disminución de estos hechos.

Las estadísticas sobre siniestros viales nos demuestran que se incrementan de manera exponencial llegando a tal punto en que se han convertido en un problema social difícil de mitigar, siendo el hombre su principal causante; observándose un gran desconocimiento de las normas de tránsito.

El manejo en la vía pública en su integral y compleja dimensión no es un conocimiento que se pueda adquirir osmótica e inconscientemente del contexto social sino que requiere ser intencional y conscientemente “aprendido” tanto para el conductor como para el peatón.

La experiencia demuestra que no puede haber seguridad ni eficacia en el tránsito sin un sujeto perfectamente capacitado para actuar hábilmente y sobre todo con la clara consciencia del cúmulo de riesgos que asume, crea y enfrenta, por lo que es necesario imponer la obligatoriedad de la enseñanza de la educación vial como materia curricular específica en todos los niveles del sistema educativo.

Este manual creado desde la Defensoría del Pueblo de la Provincia de Corrientes tiene como objetivo facilitar a los distintos educadores y educandos, como así a toda la comunidad, las herramientas necesarias en materia vial a fin de lograr un cambio y compromiso en la construcción social, siendo imperioso modificar las conductas que conllevan pérdidas irreparables y así instaurar una cultura vial a través de la concientización, logrando hábitos saludables, priorizando el valor de la vida humana, desarrollando una intensa campaña, de prevención de los siniestros de tránsito desde las escuelas siendo las mismas fundamentales como socializadoras secundarias en el desarrollo integral de todo ser humano. El factor educativo tiene una importancia notable en la formación de una mentalidad preventiva no solo para inculcar el respeto a la ley sino principalmente para la formación de una conciencia ciudadana, capaz de armonizar el comportamiento propio con los requerimientos de la convivencia civil en comunidad. Pero fundamentalmente es importantísimo el rol que cumple la familia como núcleo de toda sociedad organizada, ya que desde ella se inculcan todos los valores para un cotidiano vivir en comunidad.

Es de extrema importancia que estas acciones perduren en el tiempo.

LOS AUTORES

CONTENIDO

MARCO LEGAL

- 1. Ley Nacional de Educación Vial N°23348/86:** Prevé la implementación de la educación vial en los niveles de preescolar, primarios, secundarios y universitarios y/o terciarios.
- 2. Ley Nacional de Tránsito N°24449/5:** Regula el uso de la vía pública y es de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, a las actividades vinculadas con el transporte, concesiones viales, estructura vial y el medio ambiente relacionado con una causa del tránsito.
- 3. Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 26353/8:** Convenio federal sobre acciones en materia de tránsito y seguridad vial.
- 4. Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N°26363/8:** Crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial a los fines de complementar y modificar algunos artículos de la ley N° 24449.
- 5. Ordenanza Municipal N° 3202.** Decretos y Resoluciones: Uso exclusivo a nivel municipal.

EDUCACION VIAL - SEGURIDAD VIAL

- 1-Educación Vial. Concepto.
- 2-Seguridad Vial. Concepto.

ACCIDENTES DE TRANSITO – SINIESTROS VIALES

- 1- Conceptos y Diferencias.
- 2- Triángulo Accidentológico.
 - *Factor humano.
 - *Factor vehicular.
 - *Factor ambiental.

VIA PUBLICA

- 1- Definición.
- 2- Clasificación:
 - a) Vía Pública Urbana. Componentes.
 - b) Vía Pública Rural. Componentes.

SEÑALES VIALES

- 1- Concepto.
- 2- Clasificación:
 - a) Según su posición.
 - b) Según su función.
 - c) Señales Luminosas o Lumínicas.
 - d) Señales Transitorias.
 - e) Señales Manuales.

USUARIOS DE LA VIA PUBLICA:

- 1- El Peatón.
- 2- El Conductor.
 - a)- Bicicletas.
 - b)- Ciclomotores y Motocicletas.
 - c)- Transporte Escolar.
 - d)- Transporte Público.
 - e)- Automóvil.

NORMAS GENERALES DE CONDUCCION Y CIRCULACION

- Velocidad.
- Prioridades.
- Prohibiciones.

PRIMEROS AUXILIOS.

MARCO LEGAL



MARCO LEGAL

La sociedad a fin de poder vivir lo más ordenadamente posible y al mismo tiempo, para lograr protegerse de los integrantes de la misma, ha elaborado leyes, reglamentos, códigos y otros documentos inherentes a la circulación de vehículos y de peatones por los espacios públicos y todo lo atinente a las infraestructuras viales; incluidas las señales viales y la iluminación correspondiente.

Por eso destacamos la importancia de que docentes, profesores y directivos en general conozcan cuales son las normativas vigentes en relación al tránsito, su alcance y finalidad para que de esta forma puedan inculcar conciencia y fomentar una cultura vial a las generaciones futuras como así también a raíz de esto puedan elaborar proyectos y políticas preventivas tendientes a un mejor comportamiento en la vía pública.

1º- LEY NACIONAL DE EDUCACION VIAL Nº 23.348/86:

Esta Ley prevé la implementación de la educación vial en los niveles de preescolar, primarios, secundarios y universitarios y/o terciarios.

La educación estará a cargo de maestros capacitados en educación vial o por Accidentólogos egresados de Universidades (art. 4 y 6) por ser las personas que cuentan con los conocimientos referidos a esta materia.

La educación vial en sus diversos niveles no debe ser objeto de una campaña aislada sino de implementación permanente y sostenida con el fin de educar a quien no tenga conocimiento y al mismo tiempo refrescar continuamente a quienes ya disponen de ellos.

2º- LEY NACIONAL DE TRANSITO Nº 24449/95:

Sancionada en el año 1994 y entrada en vigencia el 1º de diciembre del año 1995 por decreto reglamentario Nº 779/95, es una ley de carácter federal que regula el uso de la vía pública y es de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, a las actividades vinculadas con el transporte, concesiones viales, estructura vial y el medio ambiente relacionado con una causa del tránsito.

Los Organismos Nacionales, Provinciales y Municipales regulan la aplicación y comprobación de dichas normas, las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen estableciendo funciones de prevención y control de tránsito.

La presente ley nos habla también de que existe un Consejo Federal de Seguridad Vial, un Registro Nacional de antecedentes del tránsito, se puede llevar a cabo cursos de capacitación, establece cuales son las edades mínimas para conducir, requisitos para obtener la licencia de conductor.

Nos explica cómo debe estar señalada y demarcada la vía pública, cuales son las reglas de circulación a través de señales, símbolos y marcas del sistema de señalamiento vial.

En cuanto a los modelos nuevos de fabricación de distintos tipos de vehículos, se refiere a las condiciones de seguridad, a los distintos tipos de sistemas que deben cumplirse con ciertos requisitos.

En caso de no cumplir con los requerimientos establecidos por la ley se aplicará una serie de multas, sanciones y arresto según el tipo de incumplimiento.

La mencionada ley representa un verdadero programa que apunta a la protección de peatones, pasajeros y conductores, es decir de todas las personas que hacen uso de la vía pública.

3º - LEY NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Nº 26.353/08

Convenio federal sobre acciones en materia de tránsito y seguridad vial sancionada 28 de febrero de 2008 y promulgada de hecho 25 de marzo de 2008.

4º - LEY NACIONAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL Nº 26.363/08

Esta ley crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial a los fines de complementar y modificar algunos artículos de la ley Nº 24.449 a raíz de la inminente inseguridad vial en que vive nuestro país.

5º - ORDENANZA MUNICIPAL Nº 3.202. Decretos y Resoluciones

Esta normativa tiene uso exclusivo a nivel municipal, se encuentra adherida a la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449/95.

EDUCACION VIAL SEGURIDAD VIAL

EDUCACION VIAL - SEGURIDAD VIAL

Son dos términos diferentes y complementarios, uno no puede existir sin el otro, para que haya seguridad tiene que haber primero educación.

La educación vial es uno de los principales pilares sobre la que se apoya la prevención de siniestros viales y forma parte de la base fundamental sobre la que se afirma la seguridad en el tránsito.

Debe principiar en el hogar e intensificarse en las escuelas, colegios y universidades.

1)- EDUCACION VIAL

La educación vial consiste en el conocimiento teórico y práctico, sistemático y asistemático sobre normas de tránsito y de las interpretaciones del significado de las señales viales correspondientes, todos los transeúntes estamos obligados a conocerlas y respetarlas, a fin de poder transitar con seguridad por la vía pública. Nos enseña cómo y por dónde debemos y podemos circular como peatones, conductores, pasajeros y /o acompañantes.

Además no solo debemos conocer en profundidad la Ley de Tránsito y las señales viales, sino que debemos respetarlas, cumpliendo y haciendo cumplir para que podamos lograr contar con un tránsito ordenado y respetuoso.

- La educación del peatón es fundamental y debe estar dirigida a su concientización sobre el peligro concreto, inminente y enorme que lo rodea en la vía.

El primer objetivo pedagógico debe ser borrar el mortal estereotipo mental de que es portador consistente en que es el automovilista quien tiene que parar con el cual cree descargarse de cualquier obligación, preocupación y cuidado y hasta de simplemente mirar cuando cruza y en donde cruza.

- Lo mismo vale plenamente para los conductores de bicicletas, ciclomotores y motocicletas que circulan en birrodados con el agravante en su contra de que éstos participan activamente en el flujo del tránsito bajo aquella convicción estereotípica a la cual se suman la del convencimiento del que a su respecto no rigen reglas de ninguna clase.
- La cuestión de la educación vial del automovilista propiamente dicho es mucho más delicada porque éste es quien introduce en la vía el mayor factor de riesgo, se lo ha calificado como arma mortal.

2)- SEGURIDAD VIAL

Consiste en una serie de medidas que las autoridades, funcionarios competentes adoptan en bien de la comunidad y que van desde el cuidado y el mantenimiento de las infraestructuras viales, los operativos de control del tránsito y hasta las exigencias del cumplimiento de las normas de tránsito y demás disposiciones a dar cumplimiento por parte de los transeúntes, a fin de proteger la vida y la salud de los mismos, evitando así lesiones, muertes y/ o daños materiales.



ACCIDENTES DE TRANSITO SINIESTROS VIALES



ACCIDENTES DE TRANSITO - SINIESTROS VIALES

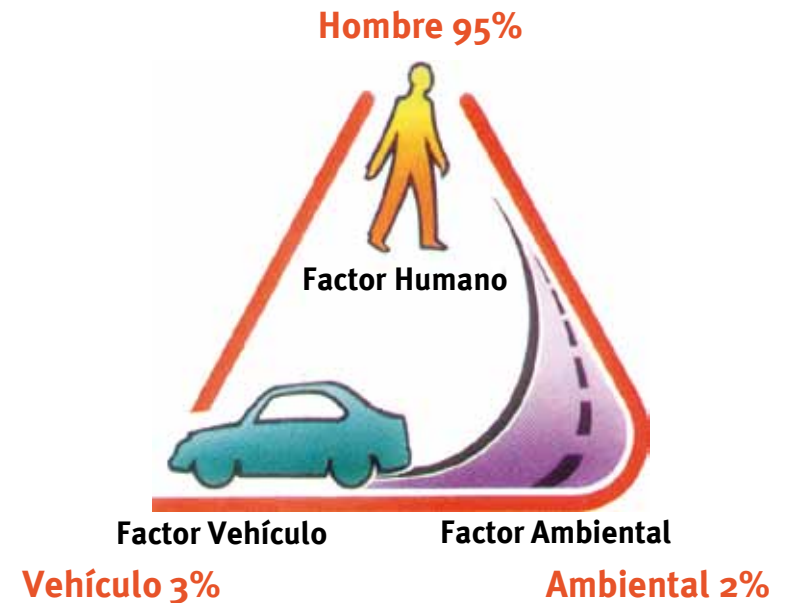
1. CONCEPTOS Y DIFERENCIAS:

ACCIDENTES DE TRANSITO: Es un hecho o suceso ocurrido en la vía pública, con la concurrencia del factor humano, vehículos y/o ambiental, generalmente de consecuencias desagradables, lesiones en sus diversos grados, leves, graves o gravísimas a las personas y/o daños a las cosas y a la propiedad pública o privada. Es fortuito, inesperado e inevitable.

SINIESTROS VIALES: Es un término que ha surgido en los últimos tiempos como consecuencia de la pandemia vial, teniendo como protagonista principal al hombre, por lo que es considerado un suceso causal y por lo tanto evitable.

Se pueden afirmar que los siniestros de tránsito, no son productos de la casualidad sino producto de la causalidad, pues siempre habrá una o más causas inadmisibles.

2. TRIANGULO ACCIDENTOLOGICO



FACTOR HUMANO: El hombre es el principal responsable de su obrar al momento de conducirse en la vía pública independientemente del modo en que se desplaza ya sea como peatón, acompañante, pasajero y conductor de cualquier tipo de vehículo. Las fallas más comunes son: sueño, fatiga, cansancio, alcohol, distracción, desconocimiento de normas de tránsito, falta de atención, de audición, enfermedades físicas y psíquicas, etc.

FACTOR VEHICULAR: Se refiere al estado de conservación u operabilidad de los sistemas del automotor. Ejemplos: fallas en sistemas de frenos, dirección, suspensión, neumáticos gastados, falta de iluminación, etc.

FACTOR AMBIENTAL: Incluyen las condiciones meteorológicas existentes en el momento de la conducción y las características del camino sobre todo la calidad del grado de utilización y su estado de mantenimiento. Ejemplos: lluvias, neblinas, humo, baches, curvas, calzadas en mal estados, puentes angostos, deficiente señalización, etc.

Se deduce que estos últimos factores son esencialmente objeto de la técnica y el factor preponderante es el hombre, quien al hacer uso de aquellos factores materiales que él mismo produce, tiene en su voluntad el adecuar o no su comportamiento a la mejor utilización de los mismos en beneficio de todo los usuarios.



FACTOR HUMANO

EL ELEMENTO HUMANO EN LA CIRCULACION

A) SUJETOS ACTIVOS DEL TRANSITO:

Son sujetos activos del tránsito tanto aquellas personas que se desplazan por sí mismas (peatones) o mediante instrumentos con los cuales se genera el movimiento traslativo (vehículos a motor o tracción humana o animal) quienes de cualquier modo trasladen objetos u otras personas (conductores de ganado, vehículos de mano, vehículos de transporte público, etc.).

El hombre se halla siempre en el centro del fenómeno circulatorio, en cuanto él participa con su voluntad y su comportamiento, con la conducta de manejo de los animales o vehículos de cualquier género para utilizar la vía del mejor modo.

Al calificar al sujeto como “activo” se está significando la capacidad de acción voluntaria e inteligente del individuo para iniciar, dirigir y detener el movimiento traslativo y ello solo puede hacerlo la persona física, únicamente ella puede “manejar” y “manejarse”.

B) SUJETOS PASIVOS DEL TRANSITO:

Son sujetos pasivos el individuo o grupo de personas cuando son trasladados por la acción de otro que asume la realización de los actos necesarios para el desplazamiento, su voluntad es neutra respecto del manejo o conducción como sucede con los pasajeros de los medios de transporte colectivo.

No puede atribuírsele ninguna responsabilidad en los hechos, salvo su propia acción como por ejemplo: arrojar de un vehículo en movimiento o la perturbación que pueda provocar en el conductor del vehículo que lo traslada o en terceros sujetos.

C) LA ALEATORIEDAD DEL ELEMENTO HUMANO EN EL TIEMPO

Un caso singular por su importancia y ejemplificador de la aleatoriedad de este factor, es la percepción subjetiva de la duración del tiempo. Se emplea el término duración para referirnos a la capacidad del ser humano (ser, o en el proceso de llegar a serlo) para estimar subjetivamente un cierto lapso transcurrido de tiempo de reloj. Considerando ciertos resultados de la psicología, cabe aceptar que en relación con un cierto lapso, una relación menor tiende a ser subestimada por el individuo, en tanto que una relación mayor tiende a ser sobreestimada, y dentro de este cierto lapso denominado “lapso aceptable” el individuo percibe la duración con suficiente aproximación.

El lapso aceptable es función del estado emotivo del individuo y de agentes externos tales como el clima y el grado de disfrute que puede representar para él.

Para verificar esta consideración basta con experimentar personalmente en relación con la duración del tiempo rojo de un semáforo situado delante de nosotros. Existe un tiempo rojo que, dependiendo de nuestra condición emocional, es aceptable. Cuando la duración del rojo se hace mayor que el lapso aceptable, la molestia que nos causa aumenta rápidamente y creemos que esa duración ha sido exageradamente grande. El tipo de molestias y las consecuencias que éstas originan en la actitud del individuo son difíciles de evaluar aun cuando pudieran enumerarse.

Bajo determinadas circunstancias, después de un lapso excesivo de espera puede venir un fenómeno semejante al de “resignación” de modo que el individuo se hace indiferente.

En otras puede ocurrir la desesperación y una predisposición a agredir, como recurso del individuo para descargar su ira o su desesperación.

Otro ejemplo de factor determinante de la aleatoriedad introducida por el elemento humano es la proclividad a los siniestros. La Organización Mundial de la Salud ha enumerado y clasificado una serie de alteraciones psiquiátricas generatrices bien definidas: neurosis de carácter, trastornos emocionales inespecíficos, oligofrenia, deterioro orgánico cerebral, epilepsias, psicosis y alcoholismo o droga dependencias.

Las pruebas de actitud psicotécnica tienen por finalidad poner de manifiesto estas patologías y ante ellas no cabe más alternativa que negar la concesión de la licencia de conducir si su grado es tal que pueda llevar al compromiso de la seguridad ajena y la propia del afectado.

Lo que está en duda es si hay algo más sutil, menos objetivable, una suerte de predisposición constitucional a caer en siniestros, aunque la persona sea normal en todos los aspectos que se evalúe corrientemente al igual que una constitución paranoica, esquizoide o ciclotímica.

FACTORES EXTERNOS

(ACTUANTES SOBRE EL HOMBRE EN SU RELACION CON EL TRANSITO)

Para comprender este tema se debe partir de una premisa básica: tránsito es el desplazamiento espacio – temporal del ser humano, realizable por sí mismo (peatón) o con el uso de un medio (vehículo o animal) multiplicador de su potencialidad y esto supone siempre “velocidad”, esto es, relación necesaria e indisoluble entre tiempo insumido y espacio recorrido.

El hombre posee naturalmente órganos sensoriales mediante los cuales recibe información de lo que ocurre en su exterior, ella es procesada por su inteligencia y sus mecanismos psicológicos individuales y sociales, transformándose, por acción de su voluntad, en decisiones, que son a su vez convertidas en actos externos por el movimiento del sistema motriz esqueleto – muscular.

El proceso deliberado de incorporación de conocimientos y experiencias, es fundamental porque el manejo o conducción es un acto técnico.

Puesto el individuo en una situación de velocidad, que debe controlar, voluntaria e inteligentemente, por la presencia de objetos y sujetos ubicados en el mismo espacio en igual circunstancia dinámica, sus sistemas internos de captación de información, intelección, decisión y movimiento físico cumplen una función crítica, en el sentido de que el proceso de desplazamiento pasa a depender de ellos casi íntegramente. Esta dependencia no se da solo respecto de la suerte que corra el sujeto individual, sino que también la de los demás se halla pendiente de lo que este haga o no haga, lo cual significa que la situación global es interactiva, porque el todo es determinado por la acción de uno, tanto como cada elemento es influido causalmente por los demás, ya sea se los considere singularmente o en su conjunto.

FACTORES INTERNOS O ENDOGENOS

ASPECTOS FISIOLÓGICOS

Los límites de lo humano. La comprensión espacio-temporal.

Es primordial para el tránsito determinar los límites que plantea el espacio-tiempo con relación a las capacidades y facultades psicofísicas normales del ser humano.

Las facultades naturales innatas y las adquiridas por el sujeto mediante el aprendizaje tienen “topes o techos máximos, pueden variar de un individuo a otro.

La noción de espacio-tiempo es la percepción que el individuo tiene de aquella dimensión física y el alcance de sus propias potencialidades para su manejo de ella y dentro de ella. La velocidad no es otra cosa que el manejo voluntario del espacio- tiempo por el individuo mediante el automotor, lo cual implica su albedrío para decidir si un mismo espacio lo recorrerá en más o menos tiempo.

La comprensión espacio-temporal en ascenso implica sucesivos grados crecientes de pérdida de dominio, hasta llegar a un límite de seguridad máxima pasada el cual el propio complejo neuropsíquicomotor del hombre carece totalmente de capacidad de respuesta ante las situaciones que enfrenta.

Debido al aumento gradual de la velocidad, el sujeto debe percibir y reaccionar cada vez con mayor rapidez y con ello va perdiendo paulatinamente las posibilidades de control impidiendo la respuesta.

El proceso comprensivo tiene lugar por la concurrencia de factores internos o endógenos respecto del sujeto, especialmente las capacidades psicofísicas innatas de percepción y reacción del sujeto mismo situado en un proceso de velocidad, la capacidad de atención, la fatiga los disturbios emocionales, el sueño y la hipnosis, las reacciones de shock, diversas enfermedades y las determinantes psicológicas.

Dentro del campo endogénico se inscribe el problema de la visión y la visibilidad.

Visión y visibilidad: Alteraciones normales en velocidad.

La limitación del factor humano en relación con la progresión creciente de la velocidad presenta un aspecto de suma importancia, que deriva de las alteraciones que determina en la visibilidad, y ésta es la fuente primaria de información de lo que sucede en el entorno: 80 % del total de la necesaria para el manejo.

El sentido de la visión está estructurado en cinco aspectos fundamentales:

1. Agudeza visual, que consiste en la capacidad de percibir y discriminar con precisión los puntos y líneas, los límites de las formas y los detalles de los objetos.
2. El campo visual, que es la porción de espacio que cubre la visión en sentido horizontal y vertical, que se percibe como un cono cuyo vértice son los ojos del sujeto.
3. El sentido luminoso constituido por la sensibilización de la luz, su intención, su ausencia y sus grados.
4. El sentido cromático es la percepción del color, sus matices, tonos y gradaciones que solo es posible habiendo luz en el ambiente.
5. La visión estereoscópica dada por el balance de los globos oculares que habilita la percepción de los tres planos: ancho, alto y profundidad.

Estos aspectos de la visión sufren distintas alteraciones cualitativas cuando el sujeto se ubica en procesos de desplazamientos en velocidad.

A partir de los 10 km/h comienza a disminuir sucesivamente el coeficiente de capacidad visual. El sujeto ve cada vez peor en la medida que acelera, disminuye su calidad y cantidad y por ello podrán escapar a la percepción detalles de importancia vital para la adopción de decisiones de seguridad, en especial las de emergencia crítica.

A los 40 km/h se reduce proporcionalmente el cono del campo, el conductor va dejando de ver con precisión y claridad hacia sus costados, lo que se denomina visión en túnel o de túnel.

Con las elevadas velocidades la visión es anticipadora y lejana por lo cual pueden escapar elementos cercanos que aparecen o pueden aparecer.

En una ciudad donde los detalles son múltiples hay que tener mucho cuidado, la velocidad no debe ser muy alta, precisamente porque el individuo pierde la facultad de distinguir lo que sucede a su alrededor.

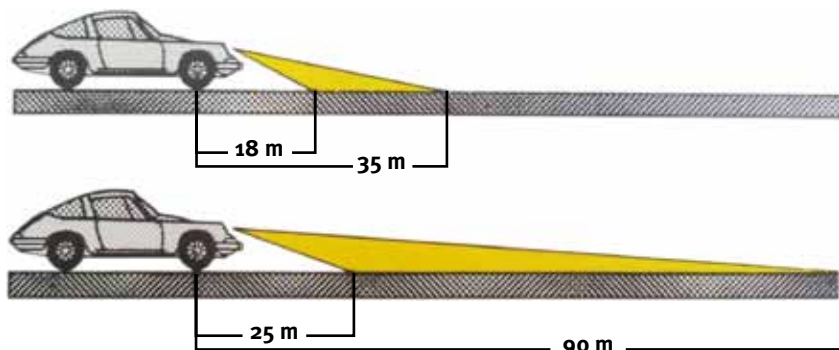
Con oscuridad, lluvia, neblina, alta densidad relativa al flujo del tránsito, encandilamiento solar, empleo de cristales oscuros en la noche (ya sea anteojos del conductor o cristales del vehículo) efecto del viento en los ojos del conductor y cualquier otro factor que pueda afectar su vista o su visibilidad, el riesgo crítico generado por el fenómeno se multiplica.

El resultado es, ingresado el obstáculo a su campo visivo el conductor ya no tiene tiempo de frenar, o frenando, por efecto de la fuerza de masa, que cuadruplica la necesidad de distancia para detenerse, igualmente se produce la colisión.

Incidencia de la luz sobre los órganos visuales

No dependiente de la velocidad, pero con incidencia directa sobre los órganos visuales del conductor, el fenómeno lumínico determina alteraciones en la percepción que se relacionan inmediatamente con la capacidad de control.

El exceso de radiaciones ya sean solares o provenientes de fuentes artificiales, cuando impacta directamente en el ojo, provoca el encandilamiento o deslumbramiento que consiste en la acción defensiva refleja inmediata del organismo, involuntaria por tanto de contracción de las pupilas por el cierre de la misma, lo cual determina la correlativa reducción instantánea de la visión del sujeto. El fenómeno tiene peores consecuencias en las horas nocturnas pues el ojo del encandilado, debido a la oscuridad se halla adaptado a la falta de luz reinante con la consecuente máxima apertura de la pupila, el impacto de la radiación lumínica llega íntegramente hasta la retina produciendo un efecto de shock, no solo visual sino también nervioso, lo cual determina una virtual ceguera más o menos prolongada.



A 50 km/h (13.8 m/seg) bajo un deslumbramiento absoluto transitará un mínimo de 100 metros absolutamente ciego, y luego un espacio adicional con visión reducida, pero sí lo mismo ocurriera a 100km/h (27,77/seg), su recorrido ciego sería de 222,16 metros, lo cual representa un peligro de enormes e imprevisibles proporciones, por la falta total de control, la imposibilidad de corregir en forma adecuada la trayectoria inevitablemente desviada por la fuerza de conducción lateral, la gran posibilidad de colisión.

La ausencia de luz

La oscuridad es lo mismo que la ceguera y por ello representa en la vía uno de los mayores riesgos, por lo cual constituye un factor de siniestralidad tan crítico como común e inevitable. Se requiere prudencia y atención extremas en el manejo nocturno y la adopción de medidas acordes, entre las cuales se encuentra en primer lugar el descenso de la velocidad de marcha con relación al normal de las horas diurnas.

Los faros del automóvil tienen un alcance limitado, normatizado por los reglamentos que disponen de generalmente de un mínimo de 100 metros. En condiciones de oscuridad, el conductor percibe únicamente lo que se ubica dentro de esa distancia que es su campo de visibilidad, por lo cual necesariamente debe guardar la velocidad a un límite que lo habilite para detenerse en tal extensión máxima, se debe tener en cuenta los tiempos de percepción y reacción, el estado del pavimento, los neumáticos y los frenos, y el peso total de la masa.

ASPECTOS PSICOFISIOLOGICOS

Atención

La atención consiste en la dirección voluntaria en estado activo de «tensión» del complejo de facultades sensoriales, intelectuales, volitivas y motrices hacia la recepción de información, procesamiento, decisión, evaluación y ejecución de los actos de manejo en la vía pública.

El problema psicológico de la seguridad es, ante todo un problema de atención que requiere la aplicación constante de la voluntad del sujeto para resolver los problemas que se le van planteando en el recorrido.

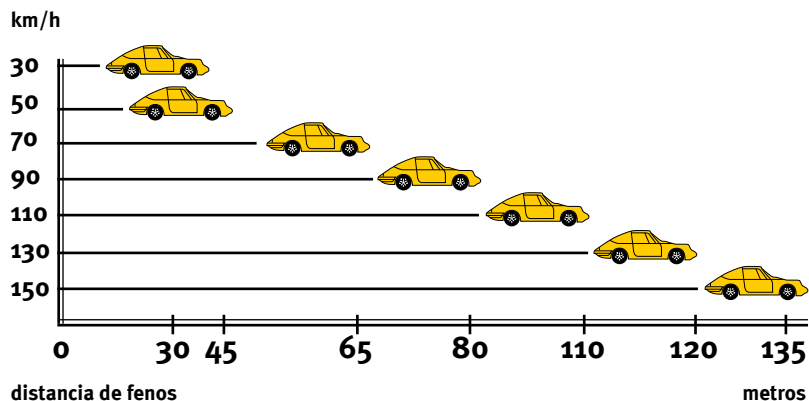
La atención consciente solo puede ser dirigida a un único acto u objeto por vez, por lo cual, cuando el sujeto realiza varias tareas disímiles simultáneas, en realidad no atiende a todas ellas al mismo tiempo, sino que dirige su foco, alternativa y sucesivamente, a cada una en forma exclusiva. Ese movimiento continuo, salvo que se tenga condiciones personales especiales o entrenamiento, determina que sobrevenga la fatiga, la dispersión, la confusión de informaciones, la vacilación y, en definitiva el acto erróneo, que puede adoptar la forma de falta de acto por bloqueo del sujeto.

TABLA COMPARATIVA DE TIEMPOS EMPLEADOS PARA EL INICIO DE FRENADO

El conductor sospecha un obstáculo y está a punto de frenar.	0,6 a 0,8 seg.
El conductor está atento (no distraído), durante una marcha rápida.	0,7 a 0,9 seg.
Atención distraída (por ej. Conversación, cambio de velocidad, adelantar, observación lateral en cruces etc.	1,0 a 1,1 seg.
El conductor está distraído por negligencia (mirando objetos o escenas laterales) o su capacidad visual se halla disminuida (después de un deslumbramiento).	1,4 a 1,8 seg.

Como se puede ver el conductor desatento tarda aproximadamente del 80 al 100 % más que el atento en comenzar a frenar.

Múltiples factores determinan el debilitamiento o la pérdida de atención entre ellos por ejemplo: conversación con el acompañante, el hablar por teléfono mientras se conduce, objetos colgados contra el parabrisas, música estridente etc.



La fatiga

La fatiga constituye una causa de predisposición momentánea a los siniestros al quedarse dormido fracciones de segundos durante la conducción. Con la fatiga el tiempo de reacción aumenta, la coordinación motosensorial se debilita y la capacidad de atención disminuye.

Efectos inmediatos de fatiga

- Somnolencia.
- Retardo en los reflejos y alteraciones de la eficiencia física en general.
- Colapso.

Causas:

- Conducir sin haber descansado adecuadamente.
- Ingerir comidas complicadas o abundantes y de difícil digestión y/o bebidas alcohólicas.
- Haber ingerido medicamentos que aceleren la fatiga.
- Vestir ropas incómodas o ajustadas, fumar en exceso.
- Conducir por periodos largos sin que haya corriente de aire fresco en el habitáculo o cabina.
- Monotonía del camino y paisaje que contribuye a crear la hipnosis del camino, rutas rectas por tramos de más de 10 km.

Formas de Evitar o Combatirlas:

- Parar y caminar un poco cada dos o tres horas de viaje.
- Comer algo si se tiene hambre (no comer mucho, ni comida pesada de difícil digestión).
- Realizar las necesidades fisiológicas.
- Comer caramelos o dulces, frutas de fácil digestión.
- Dormir un rato a la vera del camino fuera de las banquetas hasta recuperarse.
- No tomar estimulantes ni bebidas alcohólicas.

Algunos Síntomas Detectables:

- Sueño.
- Sensación de cansancio.
- Pesadez de los párpados, de la cabeza.
- Escoror en los ojos (como si tuviera arena u otra cosa en los ojos).
- Estado nervioso (cabeceo).

El alcohol

El alcohol etílico o etanol es una droga, según lo especifica la O.M.S, que define genéricamente a ésta como « toda sustancia que, cuando se introduce en el organismo vivo, puede modificar una o varias de sus funciones ». A ciertas dosis es un tóxico por su capacidad para quitar la vida o alterar la salud, sin obrar mecánicamente y sin reproducirse.



Alteración de la conducción por ingesta alcohólica

El alcohol tiene una relación positiva, lineal con las respuestas reflejas del organismo que influyen directamente con el desempeño del conductor al conducir un vehículo. Es una mezcla que incluye graves riesgos.

Como regla general se estima que a partir de 0,80 gramos por litro de sangre se producen en la persona una serie de efectos destacables:

- Empeora considerablemente los rendimientos intelectuales, verbales y manipulativos.
- Se accede a una valoración falsa y optimista de los propios rendimientos.
- Disminuye la capacidad de visión en su campo visual, produciéndose imagen doble y alteraciones con relación a los colores.
- Disminución de la concentración y en la asociación de funciones psíquicas y físicas.
- Retardo en las reacciones psicomotoras.
- Alteraciones consecuentes tales como la euforia (que provoca actitudes temerarias creando graves riesgos, como exceso de confianza, sobreestimación de la propia capacidad, despreocupación por las normas y el peligro).
- Lentitud de reflejos (como adaptación tardía de la visión al encandilamiento, alteración en la apreciación de las distancias).
- Merma la agudiza auditiva y sobre todo la capacidad de comprensión y discriminación del lenguaje hablado.

Estos síntomas son crecientes cuantitativa y cualitativamente con relación a la alcoholemia, que es el volumen porcentual de alcohol en el torrente sanguíneo, sin perjuicio de distintos grados de tolerancia individual, estado psíquico, peso e incluso sexo del sujeto.

Por ello se aconseja en todos los países de gran conciencia vial. **SI CONDUCE, NO BEBA; SI BEBE NO CONDUZCA.**

TABLA COMPARATIVA DE TIEMPOS EMPLEADOS PARA EL INICIO DE FRENADO

ALCOHOLEMIA	CONDUCCION
0,2 - 0,5	Se altera la valoración del riesgo. Disminuye la autocrítica y se sobrevaloran las capacidades, se tiene una apreciación incorrecta de la velocidad.
0,5 - 0,8	Predomina la sensación de euforia y no se toma conciencia de los peligros reales que se corren y se hacen correr a los demás. Desde los 0,5 la conducción está prohibida.
0,8 - 1,5	Hay síntomas claros de intoxicación. Están seriamente afectadas la vigilancia, la atención, la percepción y la coordinación. Los reflejos están perturbados. La conducción está prohibida.
1,5 - 3,0	Grave peligro. Síntomas claros de embriaguez, trastornos del equilibrio y de la marcha.
mayor de 3	Embriaguez profunda. Pérdida de la conciencia.

Según la Ley N° 26.363/08 que complementa a la Ley N° 24.449/95 contempla los siguientes valores.

Conductores profesionales	0,0 %
Conductores de vehículos livianos	0,5 %
Conductores de motocicletas	0,2 %

Medicamentos y Drogas

1- Analgésicos: (Aspirina, dipirona, etc.) pueden causar trastornos de sensibilidad en las extremidades, caída de la presión, problemas gástricos, somnolencia, náuseas y vómitos, etc.

2- Quimioterapéuticos: (Sulfamida, nitrofurano, etc) causan trastornos renales y respiratorios. Alteraciones de las funciones sensitivas – motoras por la lesión de nervios periféricos, etc.

3- Antiespasmódicos: (Paratropina, derivados antroponicos) producen sequedad en la mucosa bucal, alteraciones de acomodación ocular y trastornos auditivos.

4- Antibióticos: (Penicilina, estreptomina , etc) producen reacciones sobre el aparato digestivo, estado febril, somnolencia, fatiga temprana, lesiones en el nervio auditivo y hasta provocan estados de shock, etc.).

5- Sedantes y estimulantes (Anfetaminas e incluso los antihistamínicos y otros similares), sus efectos son: aumentos de confianza, de actividad, pero a ciertas dosis y después de un tiempo de medicado se vuelve torpe y comete errores, hasta puede llegar a la confusión mental y alucinaciones. Se pueden volver violentos e irresponsables y propensos a correr riesgos o exigirse más allá de sus resistencias, pudiendo ceder de golpe.

Los efectos de algunos pueden perduran un tiempo después de haber suspendido la administración. Existen además ciertas incompatibilidades entre medicamentos y alimentos (ejemplo sedante y alcohol).

Las drogas: Las drogas son sustancias que al ser consumidas modifican el comportamiento y según el efecto que producen se clasifican en:

- Tranquilizantes.
- Estimulantes .
- Alucinógenos.

La droga que se consume habitualmente u ocasionalmente constituye un grave

peligro para la conducción.

TIEMPO DE REACCION (Percepción –Reacción)

El tiempo de reacción es el tiempo que, después de percibirla con sus sentidos, tarda una persona en comprender el significado de una situación, actuar de acuerdo y empezar la acción.



El tiempo es empleado por:

- 1) **Los órganos sensitivos**, los ojos al percibir la condición o estímulo.
- 2) **La mente** al considerar lo que hay que efectuar con respecto a ella.
- 3) **Los nervios** al transmitir el mensaje a los músculos.
- 4) **Los músculos** al empezar a moverse para la reacción.

Los mecanismos de percepción de vista y oído son los que transmiten la presencia del peligro o el obstáculo durante la conducción de un rodado. Esa percepción va dirigida al cerebro y éste a su vez acciona el centro nervioso respectivo y el sistema muscular que actuará en la emergencia, traduciéndose en un movimiento de las extremidades inferiores o superiores o ambas a la vez.

Bastan simples fracciones de segundos para que se mueva el miembro adecuado del cuerpo desde que el sistema perceptivo advirtió el motivo o la causa.

En general basta de 1/10 a 5/10 segundos para que un conductor normal, en condiciones normales, accione el freno o efectúe un viraje desde el mismo momento en que advirtió por medio del oído o de la vista o ambos a la vez, el problema o peligro. Ese tiempo resulta mayor o menor en relación directa a la velocidad de reflejos que posea el conductor.

Un conductor que avanza a 60 km/h, sobre una carretera recorre aproximadamente unos 40 ó 44 metros, antes de detenerse completamente la marcha del vehículo ante una señal de peligro que lo ha motivado.

A 60 km/h un vehículo recorre 16,6 metros por segundo y si la reacción se opera por ejemplo en 5/10 de segundo, que debe entenderse como normal, el vehículo ha recorrido en ese lapso 8,3 metros, el resto hasta los 40 ó 44 metros corresponden a la inercia, adherencia de neumáticos al pavimento y eficacia del sistema de frenos.

De lo expresado se desprende la importancia que puede tener en evitar la producción, la velocidad de reacción del conductor y el buen equilibrio de sus reflejos.

Existen distintos condicionantes que pueden aumentar su efectividad o disminuirla, por ejemplo el alcohol actúa sobre el sistema de equilibrio muscular retardando el mecanismo de reacción.

Circunstancias que afectan al tiempo de reacción

La edad: Los muy jóvenes y los de edad no muy avanzada tienen unos tiempos de reacción mucho más corto que los ancianos los cuales suelen dar los tiempos más largos.

La fuerza del estímulo: Los estímulos más enérgicos reportan una reacción algo más pronta, pero un estímulo demasiado fuerte puede originar una reacción instintiva y errónea de consecuencias drásticas.

El estado físico: La fatiga, el cansancio, el sueño, la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, medicamentos, tóxicos, etc. aumentan el tiempo de reacción, a la vez que disminuyen la precisión de dicha reacción.

Los hábitos bien adquiridos mediante la instrucción y la práctica reducen el tiempo de reacción, en especial el de reacción compleja: El tiempo de reacción es un elemento a considerar en la reconstrucción de siniestros. Su cálculo indicará la distancia que recorrerá un coche a determinada velocidad.

El tiempo de reacción suele oscilar entre 0,4 y 2 segundos. Puede haber excepciones.

El normal es de 1 segundo.



FACTOR VEHICULO

(FALLAS MECANICAS)



Cuando se construye un siniestro es bastante difícil identificar los defectos mecánicos de un vehículo como contribuyente del mismo.

La falla o mal funcionamiento del mecanismo, lo ocultan los mismos daños sufridos por eso luego del mismo se aconseja una intensa revisión técnica de las unidades protagonistas para determinar la causalidad del siniestro vial.

CAUSAS:

Generales:

- Aumento creciente del parque automotor.
- Pronto envejecimiento de los vehículos.

Propias del vehículo:

- Relacionadas con la seguridad activa (alumbrado, frenos, espejo retrovisor, dirección, limpia parabrisas, neumáticos).
- Relacionadas con la seguridad pasiva (cinturón de seguridad, apoya cabeza, airbag, sillas especiales para bebés, salientes internos de los vehículos, cascos).

Ejemplos:

- Reventón de uno de los neumáticos (cubiertas desgastadas al límite, explosión de la cámara) puede derivar en vuelco.
- Problemas en el sistema de frenos (falta de eficacia), lo cual impedirá frenar a tiempo ante un obstáculo.
- Dirección en mal estado: Le restará eficacia a la maniobra de esquivar o de viraje que se pretende realizar en una emergencia.
- Falta de luces anteriores y posteriores: Se constituirá en una causa inminente de siniestros especialmente en circulación nocturna.
- Falta de luces de giro: Contribuirá a la conducta riesgosa por parte del conductor cuando éste se disponga a realizar una maniobra de viraje.

- Falta de limpia parabrisas: Favorecerá a la causalidad siniestral, principalmente en días de lluvias.

Es importante que el conductor de cualquier vehículo antes de subir al mismo realice una inspección ocular para cerciorarse de que todo está en perfectas condiciones, así de esta forma evitará consecuencias desagradables que pudieran producirse durante la circulación.

REVISION TECNICA OBLIGATORIA

Todos los vehículos automotores, acoplados y semi-remolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la R.T.O periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y a la eliminación de contaminantes. Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe son establecidos por la reglamentación y cumplimentados por la autoridad competente. La misma autoridad cumplirá también un R.T.O rápida y aleatoria (a la vera de la vía) sobre emisión de contaminantes y principales requisitos de seguridad del vehículo.



FACTOR AMBIENTAL (VIA Y AMBIENTE)

La influencia causal del ambiente se da en primer lugar sobre la vía pública, transformando su composición física y consecuentemente, las condiciones de su transitabilidad.

Por ejemplo bajo las aguas pluviales el firme de los caminos de tierra se convierte en barro, los pavimentos de hormigón o bitumen se vuelven resbaladizos por la capa de agua que disminuye el coeficiente de adherencia de los neumáticos de los vehículos.

Estas condicionantes influyen directamente sobre el conductor principalmente en lo relativo a la visibilidad e incluso sobre su sistema psicofísico que constituye el factor primario de dominio de la situación.

También inmediatamente sobre el vehículo, sobre todo en lo referente a su adherencia a la superficie de rodamiento y a su capacidad de fricción sobre el mismo, determinantes del frenado, aminoración y dirección.

A través del entorno o ambiente se establece un complejo juego entre los vectores causales componentes, se presentan usualmente combinados en distintos grados por ejemplo: lluvia y oscuridad, lluvia y viento, niebla e iluminación insuficiente. A ello se adicionan todavía los factores locales ubicados en forma fija en ciertos puntos de la vía, los cuales imponen medidas y cautelas especiales.

El sujeto debe adecuar racionalmente su manejo a las condiciones de ambiente y de lugar que lo rodea, pues de no hacerlo o excederse perderá el control poniéndose en situación de conflicto o causará directamente el siniestro.

Ejemplos:

- **Clase de camino:** Dividido, sin dividir, número de carriles, control de los accesos.
- **Geometría del camino:** Recto, curva, nivel, pendiente, cresta de colina, intersección en "S", cruces de ferrocarril, carriles que se funden, túnel o puente.



Acceso a Curvas



Precaución al Circular en Puentes

- **Estado del camino:** Seco, mojado, helado o nevado.
- **Condiciones meteorológicas:** Tiempo claro, lluvioso, nieve o cenizas, niebla, humo.



Quema de Pastizales (Humo)



Lluvia

- **Luz:** Luz del día, amanecer, crepúsculo, oscuridad.
- **Control de tránsito:** Ninguno, semáforo, señal de alto, señal de ceda el paso, reducir la velocidad. Además dispositivos de advertencia.
- **Visibilidad:** Obstáculos a la visión debido a la geometría del camino, tipo de camino o nuevas construcciones a proximidad.



VIA PUBLICA

VIA PUBLICA

1. DEFINICION:

Es el lugar donde se desarrolla gran parte de toda la actividad humana, es un lugar de uso comunitario, debe hacerse de manera racional y cumpliendo con las normas que regulan la misma.

Quedan englobadas en este concepto, no sólo los espacios destinados a la circulación, sino también aquellas áreas de uso público como, calles, pasajes, veredas, cordones, plazas, plazoletas, paseos, canteros, rotondas, señalizaciones, banquetas, alambrados, etc.

2. CLASIFICACION:

A) VIA PUBLICA URBANA: Es aquella que está dentro de los límites que la autoridad competente (Municipio) a través de Ordenanzas determine dichos límites mediante carteles informativos.

Componentes Principales:

- **Calzada o Calle:** Zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos.
- **Veredas o Aceras:** Bandas laterales exteriores de las calles, generalmente pavimentadas situadas junto a la línea de edificación de las casas o banquetas de puentes o alambrados. Las aceras son para uso de los peatones.
- **Cordones:** Delimitación física que separa la calzada de los demás.
- **Badenes:** Depresión construida en la calzada, para dar paso al caudal de aguas superficiales.
- **Zonas peatonales:** Son las partes de la vía reservadas a la circulación de peatones (paseos y refugios).
- **Señales Viales:** Toda marca, signo o leyenda utilizada para regular el tránsito y brindar información al respecto a conductores y peatones, así como toda indicación realizada por una autoridad competente.



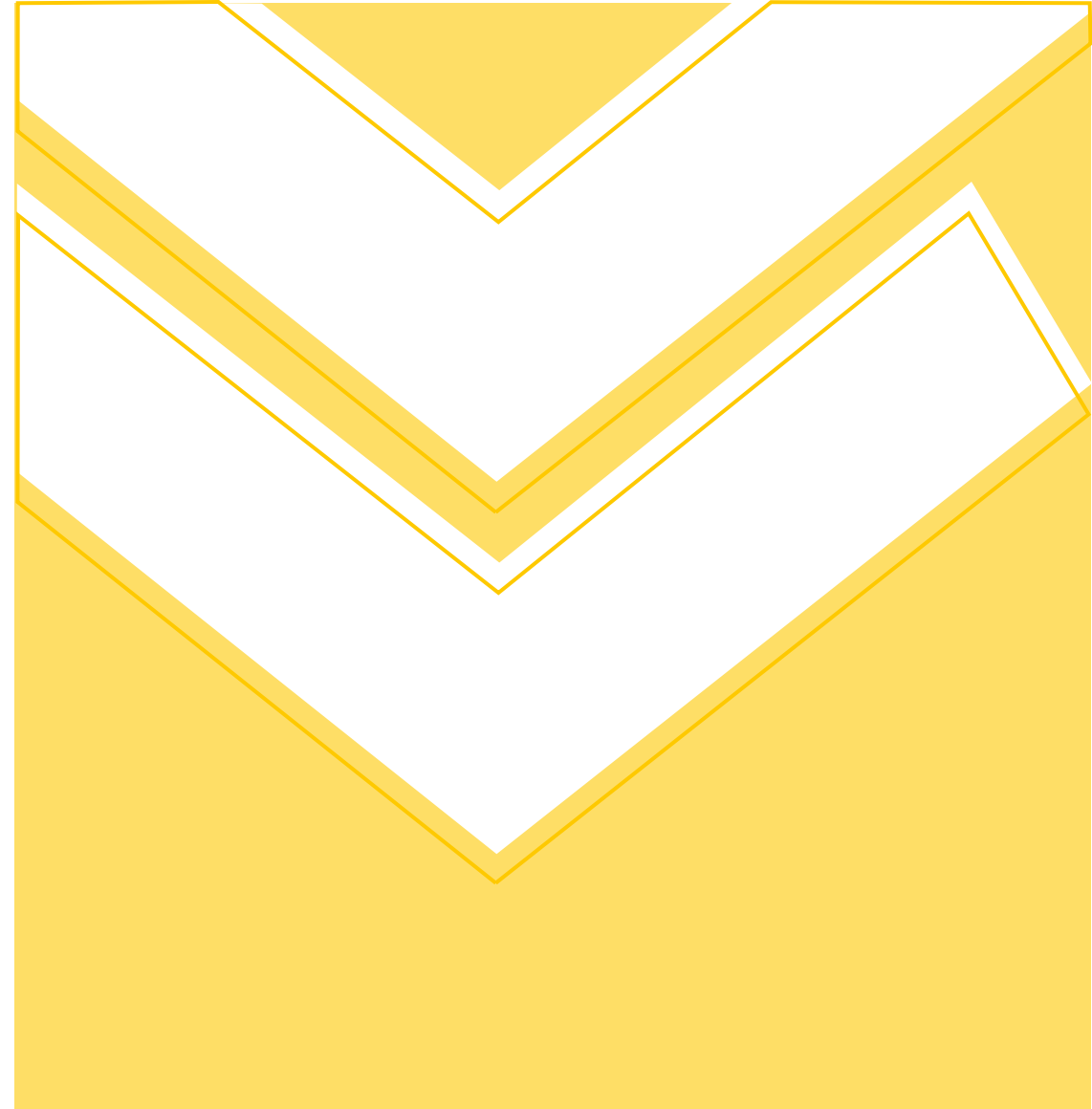
B) VIA PUBLICA RURAL: Es aquella no incluida dentro de la definición de vía pública urbana, abarcaría todas las calles y caminos pavimentados, los mejorados y los de calzada natural.



Componentes Principales:

- **Calzada pavimentada, de tierra o mejorada:** Zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos.
- **Banquina:** Zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros sino está delimitada. Solo podrán ser usadas por los vehículos con precaución, para circulación y detención de emergencia. Se encuentran prohibidos el tránsito, la detención, la parada y el estacionamiento que respondan a otros propósitos o motivos diferentes a la fuerza mayor originada en la emergencia. Los peatones podrán usarla para transitar, de frente al sentido de circulación, cuando no existan otras zonas transitables más seguras.
- **Fajas no pavimentadas laterales:** Más allá de la vía en su integridad, que puede o no contener banquina, y principalmente en zonas rurales, es común que exista un área o faja que puede ser de propiedad particular o pública. Podrán ser usadas para el tránsito de animales, incluidas las cabalgaduras, también podrán ser usadas eventualmente por peatones y vehículos.
- **Defensas:** Busca reducir la gravedad de los accidentes originados por vehículos que pierden el control y abandonan su calzada, evitando la eventual colisión del mismo contra un obstáculo ubicado en las áreas adyacentes a la carretera tales como postes de luz, árboles, muros, desniveles, barrancos, así como evitar que invadan la calzada en sentido contrario.
- **Pretilos:** Son sistemas de contención de vehículos (funcionalmente análogos a las del mismo contra un obstáculo ubicado en las áreas adyacentes) que se disponen específicamente sobre puentes, obras de paso y eventualmente sobre muros de sostenimiento del lado del desnivel.

- **Mojón:** Señal tradicionalmente de piedra (aunque hoy día se usan otros materiales), para delimitar propiedades, territorios, hitos kilométricos o poste kilométrico de las carreteras.
- **Alambrado:** Es un cerco construido mediante una o más alambres paralelos al suelo, a distintas alturas, mantenidos por diferentes elementos de sostén (postes, varillas, etc.).
- **Guardaganado:** Elemento prefabricado para evitar el paso de animales, construido con piezas prefabricadas de hormigón que van abulonadas entre sí formando una caja rectangular donde van colocados los travesaños de madera dura.
- **Pasarelas peatonales:** Son estructuras que se proyectan para proteger tanto a los peatones como a los conductores. Por lo general están conformadas por dos semiestructuras: dos escaleras o rampas de acceso a ambos lados de la vía y un puente peatonal; adicionalmente se incluyen los cerramientos los cuales cumplen también una función de protección contra los factores climáticos, caídas o lanzamientos de objetos a la vía.



SEÑALES VIALES



SEÑALES VIALES

1. CONCEPTO

Es un sistema de comunicación aplicado por las autoridades y va dirigido a los usuarios de la vía pública y tiene por objeto proporcionar información, advertir peligro, indicar la existencia de determinadas reglamentaciones e inculcar preceptos que tiendan a facilitar el tránsito o evitar riesgos.

El mensaje es representado por un símbolo cuyo uso es universal para que pueda ser entendido por cualquier persona de distinto idioma en el país por el que transita.

2. CLASIFICACION

A) SEGUN SU POSICION

- **AEREAS:** Son las que están dispuestas a más de 4,30 metros sobre la calzada, sostenida por un pilar. Son señales de carácter informativo, de color verde con inscripciones o leyendas blancas o marfil, de gran tamaño colocados en las grandes avenidas o autopistas.



- **VERTICALES:** En zonas urbanas se encuentran colocadas en aceras o veredas, en zonas rurales en banquinas o veras de los caminos. Pudiendo ser reglamentarias, preventivas o informativas. Se encuentran a 60 cm del borde de la calzada y siempre a la derecha del conductor.

ZONA RURAL



(Señal Preventiva en Curvas)

ZONA URBANA



Señal Prohibitiva
(prohibido estacionar)

• **HORIZONTALES:** (Demarcaciones Horizontales) son las que se encuentran pintadas en el pavimento o bordes de las aceras con pinturas retroreflectivas. Algunas son de color blanca y otras en amarillos anaranjados, pueden presentar las formas de líneas, símbolos, letras o números que nos proporcionan informaciones o advertencias.



a)- **SENDAS PEATONALES:** Son líneas o franjas transversales con respecto a la calzada del camino o delimitadas por medio de dos líneas continuas, blancas en forma paralelas, separadas entre sí, más o menos de acuerdo con el ancho de la vereda. Es el lugar o zona por donde los peatones deben cruzar la calzada, lugar donde gozan de prioridad de paso, con respecto a los conductores de vehículos, siempre y cuando no esté dirigido por Agente de Tránsito o por semáforos. Si el cruce está bajo el control de Agentes de tránsito o de semáforos los peatones deben respetar las indicaciones dadas y cruzar cuando estos los autoricen.

En caso que no estén demarcadas las sendas peatonales, debemos considerarlas como tal a la prolongación longitudinal, en forma imaginaria de las aceras (veredas), hasta unirse con la otra. Siempre que en ese lugar este permitido el tránsito peatonal.

Para cruzar por ellos es necesario **MOSTRAR LA INTENCION DE HACERLO** y recordar que solo se debe ingresar en la calzada cuando se observe que los **VEHICULOS SE HAN DETENIDO O DEMUESTRAN QUE VAN A HACERLO** y pueda cruzarse con seguridad.



b)- **ZONAS DE SEGURIDAD PEATONAL:** Estos espacios demarcados por medio de líneas de color amarillo anaranjado sobre la calzada o entre dos calzadas o entre bandas y bandas, destinadas para la detención del tránsito peatonal, cuando la situación así lo exigen. Estas se hallan generalmente ubicadas en la mitad de las avenidas muy anchas, donde los peatones, en algunos casos, no alcanzan a cruzar totalmente la calzada, lugar que deben esperar los peatones hasta que el tránsito vehicular se detenga y los semáforos peatonales les autoricen avanzar.

c)- **LINEAS DE FRENADOS:** Líneas de color blanco, lugar donde debemos detener los conductores nuestros vehículos, para dejar libre la senda peatonal, cuando por indicación del Agente de Tránsito allí destacado o el semáforo destinado al ordenamiento del tránsito vehicular, no nos permite el paso. Está prohibido detener el vehículo sobre o más allá de estas líneas. Ante la falta de dichas líneas, las debemos ubicar imaginariamente, más o menos un metro antes de la línea de edificación, perteneciente a la vía transversal, toda vez que haya que detener la marcha a fin de dejar libre la senda peatonal.



d)- LINEAS DIVISORIAS DE BANDAS: Estas dos líneas dispuestas longitudinalmente con respecto al eje de la calzada y paralelas entre sí, pintadas sobre la calzada de color amarillo naranja, su finalidad es la de dividir en dos partes iguales la calzada de las avenidas, semiautopistas, rutas, puentes, etc. por lo tanto:

- **Las líneas dobles continuas**, nos está indicando que no podemos cambiar de banda, no debemos trasponer para pasar a la otra banda.



- En los lugares y del lado en que las líneas se hallan cortadas, es decir, que **son discontinuas**, en caso necesario los conductores podemos cambiar de banda y pasarnos a la otra con nuestro vehículo.



- Cuando las **líneas doble**, una es **discontinua** y la otra que lógicamente será **continua**, quienes circulamos conduciendo nuestro vehículo por éste lado (líneas continuas), por ningún motivo debemos cambiar de banda porque está prohibido hacerlo.

Las rutas nacionales o provinciales se hallan demarcadas sus calzadas con éstas líneas doble amarilla naranja, especialmente en curvas, puentes, pendientes ascendentes y descendentes y en todos aquellos lugares que por su conformación se hace peligroso cambiar de banda como para sobrepasar a otro vehículo o vehículos que lo hacen en la misma dirección sentido o por cualquier otro motivo.



e)- LINEAS DIVISORIAS DE CARRILES, CONTINUAS Y DISCONTINUAS: Líneas de color blanco, pintadas sobre la calzada de las avenidas o autopistas donde pueden circular más de dos vehículos a la vez, uno al lado del otro, en la misma dirección y sentido. Estas líneas, están delimitando los espacios por donde deben circular los vehículos, son líneas que sirven para separar un carril de circulación vehicular de otro.



Cuando estas líneas son discontinuas, o sea, que están cortadas los conductores pueden cambiar de carril, haciéndolo por el lado izquierdo del vehículo que nos precede. Si estas líneas son continuas, por ningún motivo podemos traspasar para cambiar de carril, para sobrepasar a otro u otros vehículos. También está prohibido transitar sobre estas líneas o detenernos sobre las mismas.

f)- FLECHAS DIRECCIONALES O FLECHAS GUIAS DEL TRANSITO VEHICULAR: Estas flechas direccionales pintadas de blanco sobre la calzada, que se hallan en cada uno de los carriles de circulación vehicular, nos está indicando la dirección de la corriente circulatoria de los vehículos. Sirven para guiar a los conductores, permitiendo continuar o no en esa dirección o si deben o pueden girar para cambiar la dirección de marcha del rodado.



B) SEGUN SU FUNCION

• **SEÑALES REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS:** Indican la existencia de prohibiciones, restricciones, limitaciones u obligaciones a cumplir por parte de los usuarios. Transmiten órdenes específicas, de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas. La mayoría de estas placas resaltan las orlas de color rojo con símbolos negros en su interior.

FORMAS: Existen una variedad de formas según sean:

Prescriptivas:

- Sistema Rectangular de base menor que la altura (camiones circular banda lateral).
- Triángulo con el vértice hacia abajo (ceda el paso).
- Sistema Octogonal (pare).



Prohibitivas:

- Circulo de fondo blanco con orla roja perimetral, con una banda cruzada del mismo color y ancho que el borde en sentido NO – SE. En el centro se ubica la figura en color negro que simboliza la naturaleza de la prohibición. Ejemplos: Prohibido de circulación (motos, autos), No avanzar...etc.



Restrictivas:

- Circulo de fondo blanco o azul con símbolo negro o blanco cuya orla es de color rojo. Indica límites de velocidad, pesos, dimensiones y límites de uso en estacionamientos o carriles exclusivos.



- **SEÑALES PREVENTIVAS:** Tienen por objeto guiar al conductor en el curso de su desplazamiento. Son también llamadas de advertencia.

FORMA: Variada

- Romo.
- Erices.
- Triangular.

COLOR:

- **Señal Genérica:** Es de color amarillo.



Señal de Máximo Peligro: Triángulo equilátero con la base hacia abajo, de color blanco con orla roja.

Señales Especiales: Tienen forma variada y son la Cruz de San Andrés, los paneles de aproximación o delineadores flechas direccionales.

• **SEÑALES INFORMATIVAS:** Tienen por finalidad orientar, guiar al transeúnte en su camino.

FORMA: Siempre son de forma rectangular.

COLOR: De color azul o verde.



C) SEÑALES LUMINOSAS O LUMINICAS

• **SEMAFOROS:** Los semáforos son artefactos electrónicos, destinados al ordenamiento del tránsito vehicular y peatonal, los cuales funcionan emitiendo señales mediante el encendido y apagado de las luces en forma alternada y ordenadamente con un lapso determinado de cada uno.

Están colocados en las esquinas, cruces de caminos, avenidas o calles con intenso tránsito. Ubicados convenientemente y a una altura tal que permitan sean visibles, desde una distancia prudencial. Existen dos tipos:

- **SEMAFORO VEHICULAR:** Destinados a guiar el tránsito de vehículos, sean o no automotores, son los clásicos de tres colores verde, amarillo y rojo con la óptica en forma circular.

LUZ ROJA: Indica pare para todas aquellas personas que lo tienen de frente, los conductores deben frenar y detener la marcha de su vehículo. El tiempo de duración de esta luz es de 30 segundos aproximadamente.



LUZ AMARILLA: Indica prevención. Tiene una duración de cuatro segundos, si nos encontramos transitando a la altura de la bocacalle, debemos continuar la marcha a esa misma velocidad, nunca acelerar para aumentar la velocidad.

Y si nos aparece unos cuantos metros antes de llegar a la bocacalle disponiendo de tiempo y espacio debemos disminuir la velocidad hasta inmovilizar el vehículo antes de la línea de frenado dentro del carril correspondiente.



LUZ VERDE: Indica vía libre cuando lo tenemos de frente, se puede avanzar, avanzar la marcha o seguir circulando, siempre dentro de las velocidades permitidas para ese lugar. El tiempo de duración es de treinta segundos aproximadamente.



- SEMAFOROS PEATONALES: Destinados al ordenamiento del tránsito peatonal, se encuentran colocados en juego de dos en las mismas columnas o en otras, junto a los otros semáforos o muy próximos a éstos, a una altura de dos metros aproximadamente. Ubicado frente a las sendas peatonales y a ambos lados de las mismas. Funcionan en forma sincronizadas con los otros destinados a regular el tránsito vehicular.

SILUETA DE LUZ VERDE, BLANCA O AZUL: Indica que los peatones pueden avanzar o seguir caminando para cruzar la calzada por la senda peatonal.

Cuando la luz de la silueta se pone intermitente, o sea que se prende y apaga, es señal de precaución, que el tiempo de seguridad está por terminar, por lo tanto hay que apresurar la marcha.

SILUETA DE LUZ ROJA O AMBAR: indica pare, antes esta señal los peatones deben detenerse fuera de la senda peatonal, es decir sobre las veredas o aceras o dentro de la zona de seguridad peatonal y esperar allí hasta que la silueta blanca, verde o azul les autorice a cruzar la calzada siempre por la senda peatonal.



También existen semáforos de ordenamiento vehicular que tienen dos, tres o cuatro tiempos, siendo los más comunes los de dos tiempos que permiten en forma simple ordenar el tránsito de vehículos que por allí se cruzan con otros. Los de tres y cuatro tiempos son los encargados de permitir, ya sea continuar la misma dirección y sentido (seguir derecho), girar hacia la izquierda; también permiten continuar derecho y al mismo tiempo girar hacia la izquierda según el carril que se encuentren ubicados los vehículos. Para ello debemos observar atentamente estos aparatos:

• FLECHAS DIRECCIONALES:

Las flechas rojas: Indican que debemos esperar para girar hacia la izquierda.

Las flechas verdes: Nos indica que podemos avanzar y girar hacia la izquierda. No obstante estar autorizados para efectuar la maniobra, debemos observar atentamente sino será obstaculizada nuestra marcha por algún imprudente conductor. Debemos estar siempre prevenidos al efectuar este tipo de giros.

La flecha verde y el semáforo circular verde nos están indicando que por el o por los carriles de ese lado, se puede girar hacia la izquierda y por los otros seguir derecho o sea continuar la marcha en forma recta, sin desviarse.

La flecha verde, pero el semáforo circular rojo, aquí podemos girar hacia la izquierda pero los conductores de los vehículos que se hallan con intenciones de continuar derecho, deben esperar, hasta que les dé luz verde el semáforo circular, vale decir, hasta que sean habilitados para proseguir la marcha por ese carril. Para efectuar la maniobra deseada debemos ubicarnos previamente y con la debida antelación en el carril correspondiente.



D) SEÑALES TRANSITORIAS: Señalizan la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, en zonas próximas a las mismas, siendo su función principal lograr el desplazamiento de vehículos y personas de manera segura y cómoda, evitando riesgos de accidentes y demoras innecesarias. Como regla general se instalarán, al lado derecho de la calle o carretera, donde sea necesario un énfasis adicional se colocará señales similares en ambos lados de la calzada. Asimismo se deben instalar otras señales sobre las vallas de señalización transitoria.



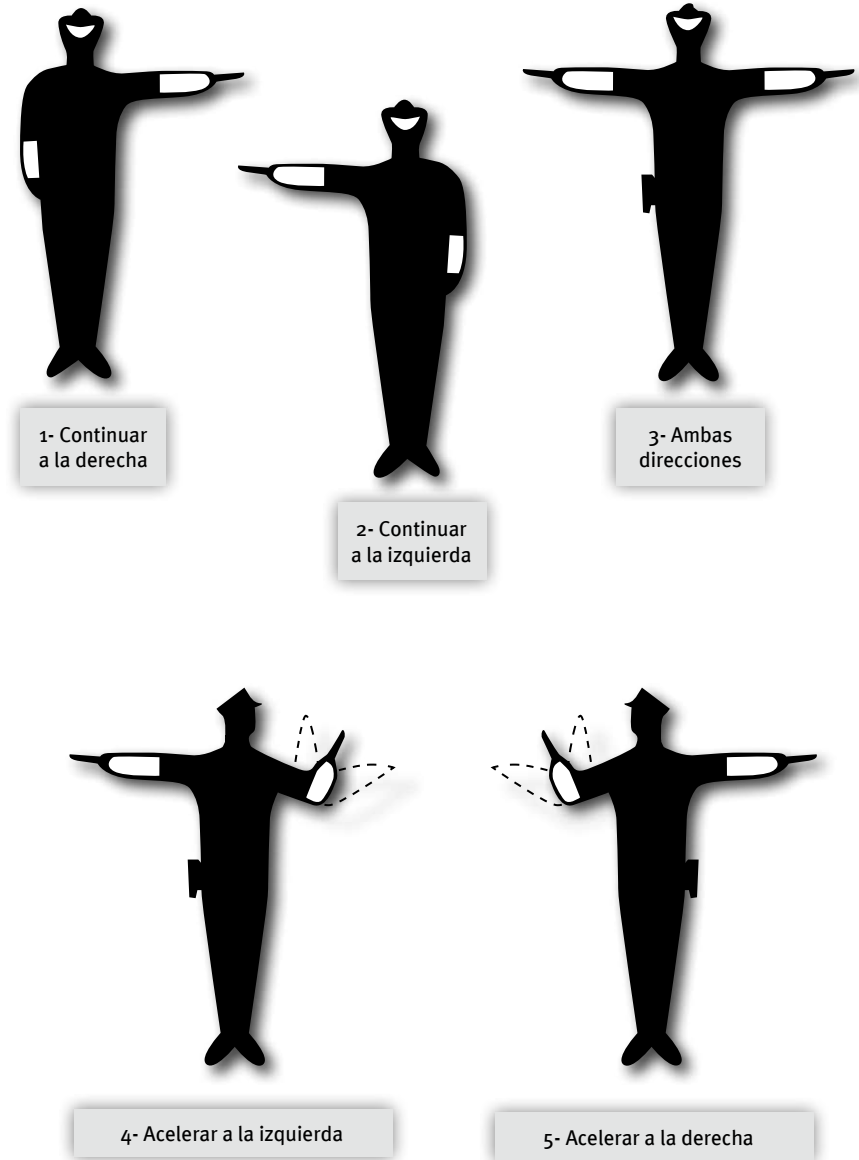
E) SEÑALES MANUALES

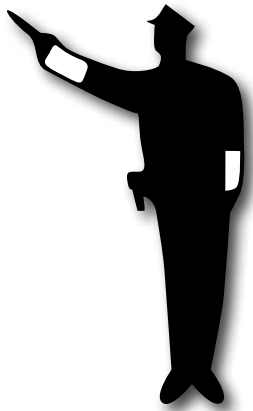
AGENTE DE TRANSITO: Los agentes de tránsito dirigen la circulación vial. Tanto los peatones como los conductores deben cumplir sus indicaciones. Los guardias comunican sus órdenes de dos maneras distintas: mediante el silbido de un silbato: señales acústicas. Con los brazos: señales gestuales y por lo tanto visuales.

› Señales acústicas

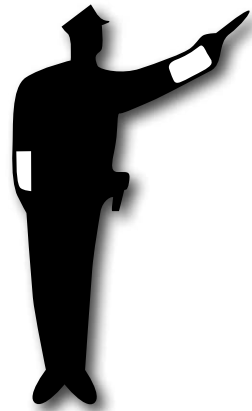
- Cuando un guardia emite un toque de silbato prolongado, indica vía libre. Podemos seguir avanzando.
- Si el guardia emite varios toques de silbato cortos y continuados, nos está indicando que nos detengamos.

› Señales visuales

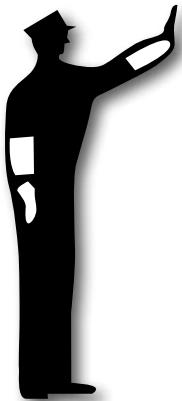




6- Cortar a la derecha



7- Cortar a la izquierda



8- Cortar de frente

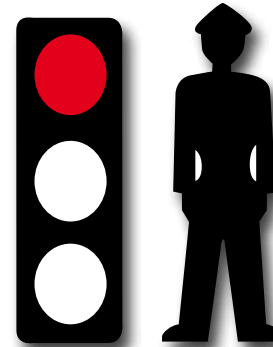


9- Paso por detrás

EQUIVALENCIAS

EL AGENTE DE TRANSITO Y EL SEMAFORO VEHICULAR

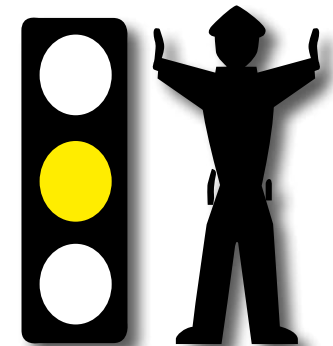
LUZ ROJA: DETENERSE



Agente de frente o de espalda

LUZ AMARILLA: PRECAUCION

Si comenzó el cruce puede continuar, caso contrario detenerse.



Agente con los brazos extendidos

LUZ VERDE: VIA LIBRE

Autoriza avanzar a vehículos y peatones



Agente de costado

› Señales Luminosas
Vehículos De Emergencia



AMBULANCIAS
(balizas verdes intermitentes)



POLICIA Y SEGURIDAD
(balizas azules intermitentes)



BOMBEROS
(balizas rojas intermitentes)



GRUAS PARA REMOLQUE
(balizas amarillas intermitentes)

USUARIOS DE LA VIA PUBLICA

El Peatón

CONCEPTO

Se entiende por tal, a todo ser humano que se desplaza por sus propios medios sin ningún tipo de ayuda más que la proporcionada por su propia estructura orgánica y física.

También se considera peatones a aquellas personas que circunstancialmente se trasladan mediante el uso de silla de ruedas mecanizadas o impulsadas por él, siempre que no desarrollaren velocidades superiores a los 20 km/h. Asimismo serán considerados peatones los menores de cuatro años que fueren conducidos por personas que habitualmente lo hicieran.

LOS PEATONES TRANSITARAN:

A) EN ZONA URBANA:

- Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin.



- En las intersecciones por la senda peatonal.



- Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso- descenso del mismo.

- Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, rodados propulsados por menores de diez años y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario.

B) ZONA RURAL:

- Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente.

- Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retro- reflectivos para facilitar su detección.

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

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

PRIORIDADES:

En zonas Urbanas:

- Al llegar a una bocacalle o encrucijada deberán ajustarse a las indicaciones del Agente que dirige el tránsito o a la que sean determinadas por medios mecánicos de señalamientos (semáforos).



- En ausencia de este tipo de indicaciones, tanto el peatón como el conductor se sujetaran al régimen de prioridades:

- Atravesar la calzada solamente por la senda de seguridad señalada con ese objeto y a falta de tal señalamiento por las que resulten imaginariamente la prolongación longitudinal de las aceras.



- En las esquinas con respecto a los conductores de vehículos, quienes deben cederles el paso disminuyendo la velocidad y si es necesario deteniendo por completo la marcha del vehículo a fin de permitirles atravesar la calzada sin molestias.

- Si un siniestro se produjere en las circunstancias señaladas y dentro de la zona de seguridad se presume la culpabilidad del conductor.

En zonas rurales:

- Tienen prioridad de paso a los demás vehículos siempre que transiten por zonas especialmente señaladas, en caso contrario deberán ceder ellos el paso.

- Evitarán el uso de la calzada cuando circunstancias especiales lo impongan por carencias de aceras o banquetas y deba transitar por aquella, deberá hacerlo con precaución, sobre el costado izquierdo, en sentido contrario al tránsito de vehículos y siempre uno detrás de otro.



- Para atravesar puentes lo harán por las zonas o veredas dispuestas para tal fin, ante la carencia de dichos lugares, circulando por el costado izquierdo.



PROHIBICIONES:

LO QUE NO SE DEBE HACER

- No deben cruzar las calles a mitad de cuadra. Allí la velocidad de los vehículos y su seguridad es mayor, corren un grave riesgo, por otra parte no le protege ningún respaldo legal por cuanto en caso de siniestro se presume su responsabilidad directa en el mismo.



- Bajo ningún concepto los peatones deben cruzar entre aglomeraciones de vehículos. Al ponerse el tránsito en movimiento de improviso puede sorprenderlos esa circunstancia y exponerlo a un siniestro.



- Pretender pasar entre vehículos estacionados, es extremadamente riesgoso ya que quien pone en movimiento la fila de automotores para salir del suyo puede no advertir la presencia del peatón o bien puede ser atropellado por otro que no advierte la presencia del peatón.

- Detenerse voluntariamente en la calzada de forma que se impida el paso a los demás a no ser que sea inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo.

- Hacer carreras u otros juegos que pudieran molestar a los otros peatones.

- Cruzar corriendo la calzada.

- Descender a la calzada a la espera de vehículos.



- No deben caminar por el borde de la acera o vereda.

- No cruzar distraídamente una calle, leyendo, hablando o escribiendo mensajes por celular.

- No cruzar sin mirar antes a ambos lados si no vienen vehículos.

- No subir a un vehículo en movimientos.



- Llevar animales sueltos, pueden ser atropellados, molestar a los demás o provocar un accidente.

En carreteras o rutas:

- No cruzar por curvas, ondulaciones o cambios de rasante que impidan ver bien a los vehículos, tampoco cruzar cuando existan edificios, vehículos, árboles u otros objetos que impidan ver o ser vistos.
- Caminar por la izquierda en el sentido de la marcha lo más alejado posible del borde de la carretera. Así se verá mejor a los vehículos que vienen de frente, salvo que hubiese alguna razón que hiciese más seguro caminar por la derecha.

La actitud de la ley para con el peatón en otras partes del mundo, se lo protege, se le dan las normas, formas y vías de obtener y mantener su propia seguridad, pero al mismo tiempo se lo sanciona cuando hace caso omiso a ellas, poniendo en peligro su propia integridad y la de los demás. Dicha sanción consiste en multa, arresto, e inhabilitación temporaria y definitiva, serán graduadas dentro de los límites que correspondan de acuerdo a la naturaleza de la falta, los antecedentes y la peligrosidad puesta en evidencia por el infractor.

El peatón se halla colocado en un plano de idéntica responsabilidad ante la ley, como se halla el conductor, su actividad, desplazamientos y forma de transitar ya fue reglada, propiciándose de tal manera una seguridad mayor y mejor en el tránsito.

LO QUE SE DEBE HACER:

- Transitar por las zonas peatonales sin invadir la calzada, excepcionalmente por la calzada pero adoptando las debidas precauciones.
- Si no existiera zonas peatonales o aceras se debe caminar lo más próximo posible a las casas, prestando atención a los vehículos que circulan y si es posible de cara a ellos para verlos venir.
- Estar muy atento a la existencia de talleres y garajes, ya que pueden entrar y salir vehículos por ellos.
- Dejar la calzada situándose en zonas destinadas a peatones cuando circulen vehículos prioritarios como ambulancias, bomberos, de policía y de protección civil que utilicen las correspondientes señales acústicas y luminosas.
- En poblados se circulará siempre por la derecha cuando:
 - Se empuje o arrastre un carrito de mano, un ciclo o bicicleta o un ciclomotor.
 - En desplazamientos formando grupo dirigido por una persona.
 - Los impedidos que utilicen una silla de ruedas.
- Ayudar al que lo necesite como personas mayores, ciegos, impedidos o niños pequeños.
- Antes de cruzar, mirar siempre: primero a la **IZQUIERDA**, después a la **DERECHA** y antes de empezar a cruzar mirar otra vez a la **IZQUIERDA**.



**USUARIOS
DE LA VIA PUBLICA**
El Conductor



EL CONDUCTOR

CONCEPTO

Es aquel individuo que se halla a cargo de la conducción de un vehículo, es decir, que dirige, guía o maniobra un automotor o del tipo no automotor, por los espacios públicos o semipúblicos, en sitios privados o pertenecientes al Estado. Según la legislación vigente persona que tiene a su cargo y responsabilidad el manejo y dirección del vehículo, inclusive bicicletas, durante su circulación por la vía pública, o guíe animales de tiro, carga o silla.

Al introducirse en su automotor, de alguna manera se “aisla”, modificando así mismo la percepción que tiene del medio y su intercomunicación con él. La pérdida de relación se acentúa conforme aumenta la velocidad de desplazamiento. El campo visual se estrecha de tal manera que llega a un punto en el que desaparecen los elementos laterales enfocándose sólo el fondo a la distancia en lo que se conoce como “efecto túnel”.

Todo conductor debe tomar conciencia de que su comportamiento influye sobre el de los demás afectando al cuerpo social al que pertenece. La incorporación del automotor a la vida del hombre constituyó, sin lugar a dudas, un hecho cultural muy singular que modificó su forma de vida y su vida de relación.

Antes de subirse a un vehículo (bicicleta, ciclomotor, motocicletas, vehículos de pasajeros, de transporte etc) se deben tener en cuenta no sólo las condiciones físicas y psíquicas sino también las edades para conducir los diferentes tipos de vehículos, tener un conocimiento global de las leyes que rigen el tránsito, las formas de conducirse para poder adoptar conductas correctas en la vía pública y fundamentalmente haber aprobado el examen previo a la obtención de licencias para conducir. Toda conducción implica aptitud y actitud.



APTITUDES:

El manejo o la conducción de una máquina exigen que quien lo hace se identifique en la mejor y mayor medida posible con el medio mecánico, ya que del conocimiento y comportamiento de éste surgirá la experiencia para solucionar los problemas que presente la actividad.

El tránsito moderno cada vez pretende de la persona y su complejidad requiere a veces que los reflejos humanos actúen a la velocidad de una “computadora”, tanto para preservar la vida como la ajena.

APTITUDES PROPIAMENTE DICHAS EN DOS PLANOS: FÍSICAS Y PSÍQUICAS:

La Visión:

a) Agudeza visual: 16 a 17 décimas por lo menos en ambos ojos, aun con corrección óptima (para conductores de vehículos pesados).

b) Agudeza visual: 8 décimas para ambos ojos con lentes (para conductores de vehículos livianos).

c) Campo Visual: A determinar un oftalmólogo.

d) Visión de colores: La discromatopsia o falta de visión de colores no causa ineptitud.

La visión estereoscópica, visión binocular, equilibrio de los músculos oculares y visión nocturna, debe determinarlo un oftalmólogo.

Condiciones exigidas en el aspecto visual en nuestro medio y Capital Federal:

1) **Agudeza Visual:** No menor a 10 décimas para ambos ojos, sin corrección visual.

2) La visión binocular deberá ser conservada y el campo de visión binocular no menor a 140°.

3) El sentido cromático normal.

4) Sentido luminoso conservado.

5) No debe existir alteración de los músculos parpebrales capaz de reducir el campo visual mínimo exigido.

6) No deberá existir parálisis de los músculos extrínsecos ni nistagmus.

Pruebas Complementarias:

1- Valuación de la visión nocturna y tiempo de encandilamiento.

2- Valuación de las distancias visuales (visión de profundidad).

CONDICIONES GENERALES DE APTITUD FISICA

1) **No sufrir de las siguientes enfermedades o incapacidades:**

a) Epilepsia

b) Ataques repentinos o vértigos que lo pongan fuera de conocimiento, desmayos o alteraciones.

2) Afecciones cardiovasculares.

Todas estas afecciones son causa de ineptitud conductiva.

3) **Aparato óseo- articular:** Afección crónica o deformación marcada en el cuerpo que comprometa la función impidiendo la movilidad.

4) **Aparato circulatorio:** Hipo o hipertensión acentuada, insuficiencia cardíaca. Grave o descompensada.

5) **Aparato respiratorio:** Asma bronquial.

6) **Sistema nervioso:** Alteraciones graves.

7) Obesidad muy marcada.

CONDICIONES PSIQUICAS

No pueden otorgarse licencia de conductor a personas que padezcan de deficiencias del cerebro o tengan alteraciones psíquicas graves.

Las causales de ineptitud psíquicas más conocidas son:

- Demencia senil: 65-70 años (presentan declinación en las funciones psíquicas, trastornos mnemónicos, “ ley de regresión de ribot”.
- Demencia paralítica.
- Secuelas de encefalitis.
- Esquizofrenias: Desarmonía entre las manifestaciones del pensamiento, de los sentimientos y de la acción. Es una forma de demencia precoz.
- Manías depresivas: el paciente tiene intervalos de lucidez y estados depresivos con sentimiento de culpa de arrepentimiento.
- Paranoia.
- Melancolía involucional o tipos mezclados.
- Histeria convulsiva.

Otras causas determinantes del siniestro de tránsito:

- Descuido
- Falta de atención.
- Concentración dispersa.
- Falta de reflejo suficiente.

La Audición:

a)- Un nivel que no exceda los 30db en el área de las palabras: 500-1.000-2000 vibraciones por segundo.

b)- Casos de Cófosis unilateral, el otro oído no podrá tener pérdida auditiva mayor a 30db en el área de la palabra.

Excepciones: Si el aspirante acredita compensar el déficit sensorial con desarrollo intelectual, se lo podrá habilitar.

IMPORTANCIA DE LA CONDICION PSICOFISICA DEL CONDUCTOR

El buen estado psicofísico influye en la reacción del conductor ya que la conducción implica:

- 1- Concentración del proceso visual y auditivo.
- 2- Concentración de los procesos mentales manteniendo enlace con los mecanismos perceptivos de la vista y oído.
- 3- Resistencia a la distracción.

DEFICIENCIAS PSICOFISICAS TRANSITORIAS O EVENTUALES:

Estos problemas en la salud o en la aptitud plena de un individuo, son difíciles de prevenir, generalmente son ocasionales y solo son detectables algunas de ellas, cuando se convierten en vicio, por ejemplo:

- a) Alcohol
- b) Los medicamentos:
Analgésicos: aspirina, dipirona, etc.
Quimioterapicos: Sulfmida, nitrofurano.
Antiespasmódicos: Penicilina, estreptomycin.
Sedantes- Estimulantes: Anfetaminas, antihistamínicos
- c) La Fatiga.

CLASIFICACION:

Existen conductores por “vocación”, obligación o simplemente por entretenimiento y para poder expresar cuales son las aptitudes que en general deben poseer un conductor es necesario advertir otras clasificaciones:

Conductores de vehículos menores: Bicicletas-triciclos, bicicletas motorizadas, motonetas, vehículos de tracción de sangre, pequeños carros.

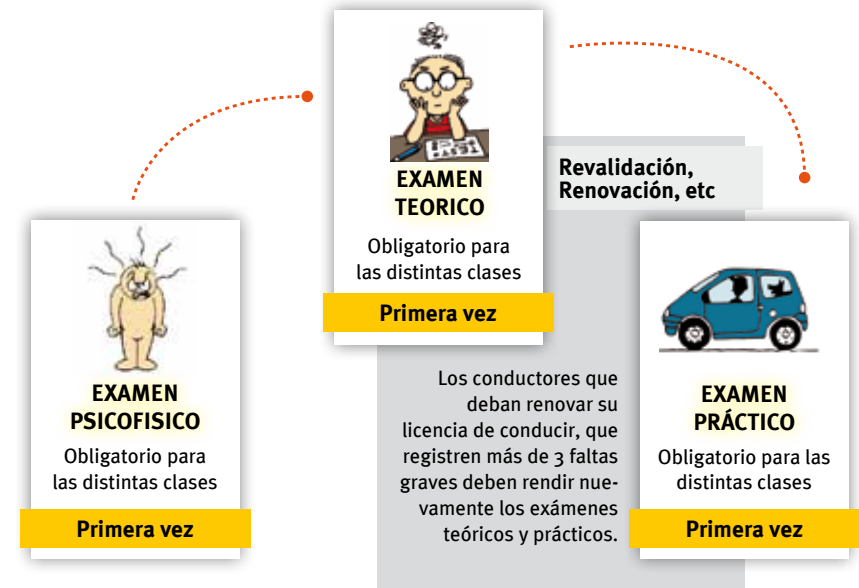
Conductores de vehículos medios o livianos: Automóviles particulares, taxímetros, pick-up hasta 1500 Kg.

Conductores de vehículos pesados: Vehículos de más de 3.50kg.

LICENCIA DE CONDUCIR

La licencia de conducir la otorga la autoridad jurisdiccional (Municipio) del domicilio del solicitante (el que figura en el DNI). Por ello deberá acreditarse dejando copia del Documento Nacional de Identidad.

La licencia de conducir es una autorización para conducir vehículos a motor, que se expide a las personas que, mediante exámenes demuestren reunir las condiciones (evaluación psicofísica), los conocimientos (examen teórico), y las aptitudes (examen práctico). Cada examen es eliminatorio y se realizarán en el orden anteriormente mencionado. Los reprobados en el teórico o en el práctico, no pueden volver a rendir antes de los TREINTA (30) días.



EDADES PARA CONDUCIR

Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades:

Es requisito tener 21 años para conducir las siguientes categorías:

- **Licencias C**
(camiones sin acoplado y camionetas con acoplado de hasta 750 kg de peso ó casa rodante).
- **Licencias D**
(servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad).
- **Licencias E**
(camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola).

Es requisito tener 17 años para las restantes clases.

Es requisito tener 16 años para conducir ciclomotores, en tanto no lleven pasajero.

Las autoridades jurisdiccionales pueden establecer excepciones a las edades mínimas para conducir que sólo serán válidas con relación al tipo de vehículo y a las zonas o vías que determinen en el ámbito de su jurisdicción.

CLASES. Las clases de Licencias para conducir automotores son:

Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años;

Clase B) Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante;

Clase C) Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B;

Clase D) Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso;

Clase E) Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C;

Clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados;

Clase G) Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia conforme al ARTICULO 11, 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.

Los conductores deben tener en cuenta las siguientes condiciones para circular:

- 1- En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo (ambas manos en el volante).
- 2- Para circular utilizar únicamente la calzada sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.
- 3- Está prohibido circular con algún impedimento psicofísico que dificulte o altere la libertad y disminuya la capacidad conductiva para el debido control sobre el vehículo. (Alcoholizado, bajo efecto de psicofármacos).

LA CIRCULACION

Para los vehículos en la vía pública se debe circular respetando en el siguiente orden las indicaciones de 1º) La autoridad de Tránsito, 2º) Las señales de obra que modifican circunstancialmente la utilización de la vía, 3º) Semáforos y señalización Vertical luminosa, 4º) Señales verticales, 5º) Demarcación Horizontal. Normas legales en ese orden de prioridad.

EL CONDUCTOR

Bicicletas

CIRCULACION TENIENDO EN CUENTA LOS SIGUIENTES VEHICULOS:

A)- BICICLETAS:

La bicicleta es un vehículo alternativo, práctico, seguro, económico y no contaminante, que no sólo contribuye a la salud de quienes la emplean, sino también a la del resto de la población.

No tiene como los automotores, una carrocería que le amortigüe un impacto.

De todos los conductores, el ciclista es el más desprotegido.

Tampoco tiene como los motociclistas un motor con capacidad potencial reactiva suficiente como para “zafar” rápidamente de una situación riesgosa.

De todas formas, el ciclista no debe pensar que tiene algún privilegio. Tiene las mismas obligaciones que el resto de los conductores debiendo respetar todas las disposiciones del tránsito.

REQUISITOS:

- Las bicicletas podrán ser conducidas en la calzada de la vía pública por mayores de 12 años de edad. Los padres o tutores serán pasibles de las sanciones si los hijos menores no cumplieren con las reglamentaciones previstas.
- Exhibir su DNI (Documento Nacional de Identidad) o Cédula de identidad en caso de ser requerido.
- La bicicleta es construída para una sola persona, no se puede transportar a menores de edad u otros acompañantes.
- Deberá contar con todos los elementos de seguridad antes de ingresar a la vía pública.
- El conductor deberá llevar ropa de color clara o chaleco retroreflectivo que permita ser visto por otros conductores.
- Deberá usar casco adecuado a su contextura ósea.
- El ciclista deberá conocer y respetar la normativa del tránsito antes de ingresar a la vía pública.



OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES:

- Circular por carril o senda para bicicletas, en caso de existir.
- Circular a una distancia cercana a la línea de los vehículos estacionados que permita, en caso de que algún conductor abra la puerta del automóvil, realizar maniobras sin que éstas sean bruscas y pongan en riesgo su físico o dificulten el normal desenvolvimiento del tránsito en la calzada.
- Observar siempre el tránsito que viene detrás y anunciar las maniobras antes de dejar la vía o cambiar de dirección.
- Mantener la bicicleta en buenas condiciones de uso, revisando regularmente sus componentes (frenos, cadena, cubiertas, luces, etc.).
- Reacondicionar las bicicletas usadas.
- Utilizar una bicicleta de tamaño adecuado.
- Circular por calles con menor cantidad de vehículos.
- Parar ante los avisos de pare y semáforos o luces indicadoras de pare.
- Someterse a las pruebas para la detección de posibles excesos o intoxicaciones por alcohol, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
- Respetar las señales viales y al agente de tránsito.
- Circular en el sentido correcto manteniendo la derecha.
- Respetar el siguiente sentido de circulación:
 - a) El señalizado para los vehículos en general.
 - b) En los carriles para bicicletas la orientación señalizada para los vehículos en general, salvo que la señalización expresamente indique la posibilidad de circular en ambos sentidos.
 - c) En las ciclo vías, en ambos sentidos, salvo que la señalización expresamente indique un sentido de circulación.



- Circular de manera peligrosa tales como:
 - a) Sin manos o con una sola mano sobre el manubrio.
 - b) Llevando elementos en las manos.
 - c) Parado sobre los pedales.
 - d) Llevando bultos o cargas peligrosas.
 - e) Formando grupos que obstruyan el tránsito general.
 - f) De manera zigzagueante o con la rueda delantera en el aire.

COMPONENTES:



Las bicicletas que circulan por la vía pública deben estar equipadas con:

- 1- Elementos retrorreflectivos (ojos de gato) en pedales y ruedas y fijos en el cuadro, uno delantero y uno trasero.
- Pedales y ruedas de color amarillo.
 - Delantero de color blanco.
 - Trasero de color rojo.

ESTÁ PROHIBIDO

- Circular detrás de camiones o vehículos que impidan su visibilidad.
- Circular tomados o prendidos de otro vehículo.
- Circular en contramano por la mano contraria.
- Circular por autopistas y autovías.
- Cruzar con luz roja o sin respetar las señales de pare.
- Quedar varado sobre la senda peatonal u ochavas impidiendo el cruce de peatones.
- Circular por las veredas o aceras y/o lugares destinados a peatones.
- Transportar otras personas.
- Conducir hablando por celular o con auriculares en funcionamiento.
- Llevar objetos que impidan u obstaculicen su visión y que impidan un buen dominio del birrodado.
- Circular en estado de intoxicación alcohólica o de otro tipo.
- Circular en paralelo. Las bicicletas deben circular una detrás de otra.
- Ejecutar carreras en las calles, parques o paseos.
- Circular fuera de la ciclovía, cuando estas existiesen, o circular por la izquierda.

2- Destelladores con baterías o pilas colocados sobre el guardabarros delantero y trasero enganchado al cuadro.

- Guardabarro delantero con luz blanca.
- Guardabarro trasero con luz roja.

3- Timbre, corneta o bocina.

4-Espejo retrovisor izquierdo colocado sobre el manubrio.

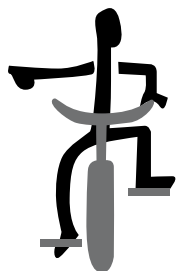
5-El canasto adaptado para el traslado de mercaderías no deberá dificultar la visual ni el movimiento del conductor.

El porta canasto debe ser soportado por el cuadro del vehículo y no por el manubrio. Las dimensiones máximas del canasto son: 35 cm de ancho, 50 cm de largo, 40 cm de alto.

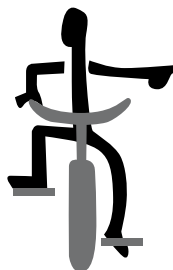
El peso total de los bultos transportados no debe ser superior a 30 kg.

6- Frenos, Cadenas, Cubiertas y Pedales en buenas condiciones.

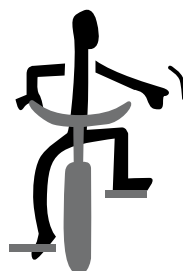
MANIOBRAS:



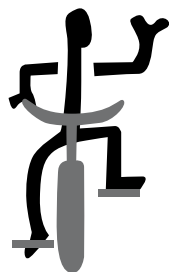
Para girar a la derecha



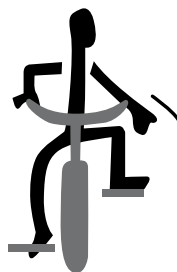
Para girar a la izquierda



Para aminorar la marcha



Para detenerse



Para ceder el paso

EL CONDUCTOR

Ciclomotores y Motocicletas

B)- CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS

Los ciclomotores y las motocicletas, al igual que las bicicletas, por ser vehículos de dos ruedas **NO TIENEN EQUILIBRIO PROPIO**, se puede volcar fácilmente.

Las condiciones del tiempo y de las carreteras pueden hacer más difícil las condiciones de conducir dichos rodados.

El conductor moviliza lateralmente, y conforme a la maniobra, su cuerpo hacia uno u otro lado constituyendo con la máquina en movimiento un sistema que hace posible el desplazamiento equilibrado del mismo.

Desde el punto de vista de la normativa, no difiere de la de los restantes automotores.

Es muy importante que el motociclista conozca el vehículo que conduce, fundamentalmente su prestación y capacidad de respuesta, tanto reactiva como de frenado.

La conducción debe ser moderada evitando zigzagueos y maniobras bruscas, o que resulten imprevisibles para los restantes conductores.

En un siniestro de tránsito los riesgos de tener heridas graves o lesiones conduciendo una motocicleta o un ciclomotor son mayores que si conduce un vehículo porque su estructura no ofrece un habitáculo que lo resguarde de daños externos, además su tamaño es pequeño en relación a otros vehículos lo cual a menudo no son vistos.



Tener siempre presente:

- Que nuestro estado psicofísico y anímico se encuentre en estados normales.
- No ingerir bebidas alcohólicas, drogas, sedantes, somníferos etc. antes ni durante el período de conducción debido a que pueden provocar euforia, sueños, disminución de los reflejos, aumento del tiempo de reacción, también puede anular por completo las reacciones y los reflejos de cualquier persona en cualquier circunstancias.
- Ante un estado de cansancio o sueño se debe detener la marcha y luego continuar.
- Llevar siempre casco colocado correctamente y adecuado a nuestro organismo. En caso de ser una motocicleta tanto el conductor como su acompañante deben llevar cascos.
- Que nuestra motocicleta o ciclomotor se encuentre en buen estado de transitabilidad es decir debemos verificar nuestro rodado antes de salir a la vía pública, si no se encuentra en óptimas condiciones debemos repararla previamente.
- Sistema de frenos delantero y trasero deben estar en perfecto estado de funcionamiento.
- Neumáticos, verificar que no estén resacos o sin los dibujos de la banda de rodamiento o por desaparecer los mismos, es decir sin los canales y con tacos de las bandas de rodamiento de ambas cubiertas desgastadas, cortes en cualquiera de sus bandas, etc. La presión de aire debe ser la correcta. De existir una anomalía y al accionar los frenos no responderán eficientemente, podrá derrapar al igual que tomar una curva, ocasionando una caída.
- La cadena, el piñón y la corona o el eje cardan, deben estar en buenas condiciones, la rotura de una de estas partes, a causa de un desgaste excesivo o por falla de material, puede producir un frenado brusco y originar una repentina caída del conductor.

• Luces:

- a) Las luces delanteras, de posición, alta y baja, deben ser blancas y ubicadas todas en un solo faro,
- b) Las luces posteriores de posición y de frenos de color rojo,
- c) Por motivo de practicidad y de seguridad conviene que posean luces de giros, dos adelante y dos atrás, instaladas en cada extremo de la parte delantera y trasera, de color ámbar y
- d) Una pequeña luz blanca posterior, que no deslumbre para la iluminación de la chapa patente.

• **Bocina:** debe poseer un aparato sonoro denominado bocina que funcione y que su tono no sea estridente.

• **Batería:** controlar cada 15 o 30 días o cada vez que sea necesario. Contar con un par de pedalines o apoya de pies, de un asiento para el acompañante en caso de ser una motocicleta.

• **El caño y silenciador de escape** deben estar en buenas condiciones para que los ruidos no sobrepasen los 85 decibeles y que su motor funcione de tal manera que no emane excesivos gases tóxicos.

- **La chapa patente** debe estar colocado en el soporte correspondiente en la parte posterior del móvil, limpia, legible, durante la noche debe estar iluminada con una pequeña luz blanca.
- Las ruedas completas con sus ejes lubricados y bien ajustada al cuadro.
- Espejos retrovisores ubicados sobre el manubrio, uno de cada lado para poder observar hacia ambos costados y hacia atrás mientras circulamos.
- Guardabarros para que nos protejan del salpicado que producen las ruedas al rodar sobre el piso.

Durante el viaje tener presente:

- Verificar el estado de transitabilidad antes de circular por la vía pública.
- Respetar las normas de tránsito, disposiciones vigentes, señales viales, recomendaciones sobre prevención de siniestros y las reglas básicas de convivencia social.
- Respetar las indicaciones dadas por los Agentes de Tránsito o transitar siempre por la mano correspondiente y conservando la derecha.
- Circular siempre con la documentación correspondiente.

REQUISITOS:

Para conducir motocicletas y/o ciclomotores previamente se debe obtener la **licencia de conductor:** La misma se define como la autorización administrativa a través de la cual la Administración ha verificado que su titular reúne los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción de vehículos de motor por la vía pública. Posee un carácter único, personal e intransferible.

Los menores de edad para solicitar licencia, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retracción implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer de su secuestro si no hubiere sido devuelta.

Las licencias que se otorguen por primera vez a menores de edad tienen vigencia de (1) un año. Su renovación tiene vigencia hasta que el titular cumpla 21 años.

Ciclomotores: 16 años en tanto no lleven pasajeros.

Motocicletas: 17 años hasta 150 cc. de cilindrada.

Para motocicletas de más de 150 cc. de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años.

Cantidad de Ocupantes: En el caso de las motocicletas podrán llevar un acompañante con su correspondiente casco. Queda prohibido transportar más de dos personas y/o menores de edad delante, en brazos y detrás.



AUTORIDADES DE CONTROL:

Les corresponde retener las licencias de conducir, cuando:

- 1- Estuvieren vencidas.
- 2- Hubieran caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente.
- 3- No se ajusten a los límites de edad correspondientes.
- 4- Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley, (también se detiene al conductor).
- 5- Sea evidente las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los capacitados debidamente habilitados, debiendo **SUSPENDER POR INEPTITUD** la licencia de conductor.
- 6- El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir.

CONDUCCION:

Conducir una moto requiere un conocimiento especial, habilidad y atención constante. Ofrece poca protección al conductor en un siniestro de tránsito y la mayoría de las lesiones en la cabeza.

EQUIPO DE PROTECCION:

1) CASCO:

FUNCION DEL CASCO:

- 1) Usar el casco reduce el riesgo de traumas en la cabeza. Aunque el casco protector no evitará el choque, con toda seguridad disminuirá la gravedad de la lesión.
- 2) Evita que la aceleración de la cabeza antes del impacto, alcance un nivel que pueda provocar conmoción, secuelas y deformación craneana.

- 3) Distribuirá la fuerza del impacto y absorberá la energía cinética disminuyendo la posibilidad de fractura.
- 4) Actúa como resistencia a la penetración de objetos agudos, distribuye la fuerza del golpe y actúa como barrera contra la abrasión de la calzada.

COMPONENTES DEL CASCO



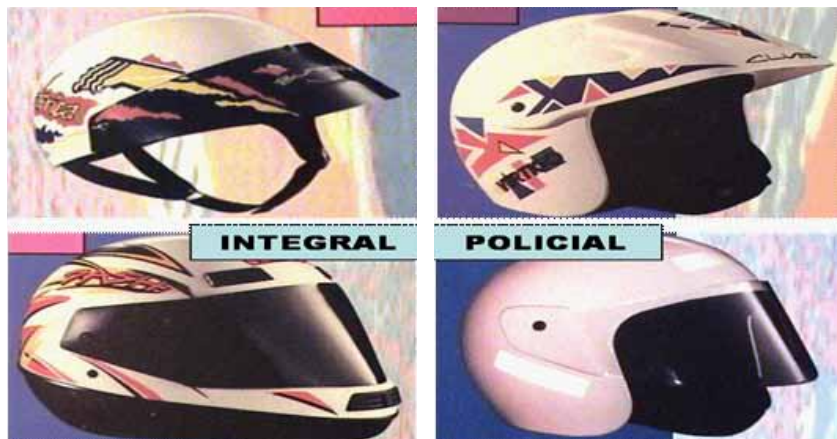
- 1- Cáscara o parte exterior rígida, capaz de absorber y distribuir la energía del impacto. Material fibra de vidrio y poli carbonatos en capas.
- 2 - Relleno amortiguador de polietileno expandido inyectado, en una sola pieza.
- 3 - Arnés o cubrimiento interno de espuma flexible, para adecuación a la cabeza.
- 4 - Barbijo tipo cinta que sujeta al casco a la cabeza con sistema de ajuste.
- 5 -Visor protector o pantalla transparente, que protege la vista del sol, viento, insecto. No debe deformar la visión y tener un ángulo visual de 180 grados.

El casco debe interiormente llevar una etiqueta claramente visible que diga: "Para una adecuada protección este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulación".

Debe estar diseñado para absorber un impacto (según norma IRAM 3621/62) a través de su destrucción o daño. Cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aún cuando el daño no resulte visible).

El fabricante debe inscribir en el casco en forma legible e indeleble: su marca, nombre y domicilio, nombre de inscripción en el Registro Oficial correspondiente a país de origen, mes y año de fabricación y tamaño.

TIPOS DE CASCOS



CASCOS CORRECTOS

TABLA DE MEDIDAS PARA CASCO

TALLA	MEDIDA cm.	MEDIDA pulgadas	TALLA DE SOMBRERO
XX Chica / XXS	51 - 52	20 1/8 - 20 1/2	6 3/8 - 6 1/2
X Chica / XS	53 - 54	20 7/8 - 21 1/4	6 5/8 - 6 3/4
Chica / Small	55 - 56	21 5/8 - 22	6 7/8 - 7
Mediano / Medium	57 - 58	22 1/2 - 22 7/8	7 1/8 - 7 1/4
Grande / Large	59 - 60	23 1/4 - 23 5/8	7 3/8 - 7 1/2
X Grande / XL	61 - 62	24 - 24 3/8	7 5/8 - 7 3/4
XX Grande / XXL	63 - 64	24 3/4 - 25 1/8	7 7/8 - 8
XXX Grande / XXXL	65 - 66	25 5/8 - 26	8 1/8 - 8 1/4

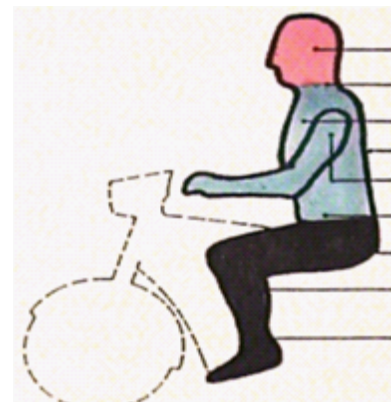
- Debe poseer una superficie acolchada entre la parte dura y el cráneo, para amortiguar el golpe.
- Debe proteger los ojos. En caso de usar casco de moto cross, usar antiparras.
- En todos los casos debe cubrir la mandíbula y siempre deberá abrochárselo.
- Debe ser adecuado al tamaño de la cabeza de quien lo usa.
- El casco es para proteger la cabeza **NO el codo**.

CASCOS INCORRECTOS



- A- Aquellos que no protegen la mandíbula.
- B- Aquellos que no pueden amortiguar los golpes.
- A- Los que pueden soltarse luego de un golpe brusco.
- B- No son aptos para la circulación los cascos de uso industrial u otros no específicos para motocicletas.

LESIONES POSIBLES



LESIONES EN CRANEO: 82,9%

LESIONES EN MIEMBROS SUPERIORES 16,1%

LESIONES EN COLUMNA Y MEDULA 17,1%

LESIONES EN MIEMBROS INFERIORES 22,1%

POR FRACTURA CRANEAL:

- Hematomas
- Infecciones
- Licuorrea
- Lesiones Nerviosas

POR LESION CEREBRAL:

- Coma
- Psicosis
- Parálisis Espástica
- Afasias
- Epilepsia
- Neurosis

MUERTES

INMEDIATAS:

- 1- Destrucción de centros vitales.
- 2- Shock traumático.
- 3- Hemorragia.

MEDIATAS:

- 1- Shock secundario.
- 2- Embolia adiposa.
- 3- Problemas infecciosos, pulmonares o encefálicos.

2) GAFAS PROTECTORAS:

Las gafas de protección deben ajustarse bien a la cara para proteger los ojos del viento y de objetos volátiles.

3) EL VESTUARIO:

Los elementos que conforman el vestuario deben ser de colores vistosos, de ser posible reflectivos y cubrir la mayor parte del cuerpo. Además deben quedar ajustados para que no se agiten con el viento.

4) GUANTES:

Utilice guantes para proteger las manos y los dedos.

5) BOTAS:

Las botas se las debe usar para proteger los tobillos y parte de las piernas.

MANTENIMIENTO PREVENTIVO:

Mantener siempre en buenas condiciones mecánicas su rodado evitando así siniestros.

Para reconocer los posibles problemas, revise la motocicleta con cuidado y arregle las fallas mecánicas inmediatamente.

Efectuar una vez por semana:

Cubiertas: Revise la banda de rodadura por la cantidad y el tipo de desgaste. Si el desgaste es desigual, mande equilibrar las ruedas y revisar la alineación. Muchos estallidos se deben a una baja presión de aire, asimismo revise grietas y raspaduras que podrían ocasionar un reventón.

La presión en la ruedas es crítica. La baja presión reduce la vida de las ruedas considerablemente, incrementa el consumo de combustible debido a la mayor resistencia al rodamiento y puede ser peligrosa. Siempre revise el inflado cuando las ruedas estén FRIAS: Cuando el vehículo haya recorrido menos de un kilómetro o después de una hora de haberlo parado. Revise o ajuste la presión de inflado cada semana o antes de cualquier viaje largo.

Llantas: Revise ambas ruedas por rayos sueltos o faltantes. Revise los Aros por grietas o abolladuras. Levante la rueda del suelo y gírela. Fíjese bien en el movimiento y escuche por si hay ruido.

También muévela de lado a lado para ver si hay flojedad. El conducir con neumáticos desgastados irregularmente, con ruedas desalineadas y/o desbalanceadas, o con rayos sueltos o cortados, hace difícil y riesgosa la conducción.

Mandos (Acelerador, Embrague y Freno): Revise los controles para un manejo fácil.

Revise los cables por torceduras o ramales quebrados. Lubrique los mecanismos de mando en cada extremo de los cables.

Cadena y Dientes de engranaje:

Unte aceite a la cadena y revise las coronas dentadas por si hay dientes desgastados.

Para las motos que tienen transmisión por cadena se debe hacer un mantenimiento mínimo:

1º Revisar la tensión de la cadena.

2º Limpiar la cadena si está muy sucia con disolvente especial y después con agua y jabón.

3º Engrasar cada 500- 1000 km con una grasa adecuada. Subir la moto en un caballete. Con cuidado girar la rueda con la mano (No Arrancar el Motor) aplicar grasa específica en el interior de la cadena donde entra en contacto con el piñón y la corona.

Esperar a que se seque la grasa para evitar que salga despedida por la fuerza centrífuga de la rueda. (esperar 1-2 horas).

4º Comprobar el desgaste del kit de transmisión (piñón- cadena- corona) que debe cambiarse a la vez ya que si cambiamos uno solo de estos elementos acortaremos la duración de es te considerablemente.

Amortiguadores:

¿Brinca varias veces la moto después de pasar por encima de un resalto o bache, reductor de velocidad o protuberancia en la vía? ¿Puede usted oír un sonido metálico “clunk”....Si la respuesta es sí, los amortiguadores necesitan ser ajustados o reemplazados.

Sujetadores: Revise para ver si hay tuercas, tornillos, pasadores o arandelas sueltas o faltantes. Si mantiene limpia la moto será más fácil reconocer si hay piezas que faltan.

Frenos: Ajuste los frenos de manera que traben la rueda cuando estén completamente oprimidos. Si la rueda no se traba o si se oye un ruido de raspadura al tratar de parar, mande a revisar el sistema de Frenos, estos deben funcionar correctamente, tanto el delantero como el trasero.

REQUISITOS PARA CIRCULAR

- Documentación (tarjeta verde, licencia de conducir, seguro).
- Para motocicletas de 90 o más CC. La revisión técnica obligatoria (RTO).
- Luces delanteras alta y baja, de giro, posición y frenos.
- Frenos delanteros y de atrás.
- Bocina.
- Dos espejos retrovisores.

ESTÁ PROHIBIDO

- A los conductores de bicicletas, ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos motorizados circular entre carriles en las vías multicarril, tomados de otros vehículos o enfilados inmediatamente detrás de otros automotores o sin apoyar sobre la calzada la totalidad de sus ruedas.

Está prohibido en la vía pública: Ley 24449 Art. 48

e) A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zona céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas.

m) A los conductores de ciclomotores y motocicletas circular tomados de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

CONDICIONES A TENER EN CUENTA:

Para disminuir las posibilidades de que ocurra una colisión en el tránsito:

- Sea Visible:** Vista con ropa apropiada, las luces delanteras **SIEMPRE** encendidas, conduzca en un punto del carril en donde pueda ser visto.
- Comunique sus intenciones:** Use las señales de giro y los brazos, las luces encendidas y luces de los frenos en perfecto estado de funcionamiento. Debido a la vulnerabilidad de la motocicleta las señales son aun más importantes.
- Mantenga un espacio prudente:** Delante o detrás de otro vehículo compartiendo el carril.
- Vestimenta:** Use material reflectivo en la ropa o en los lados del casco ayuda a otros conductores a verlos.
- Mire frecuentemente los espejos:** Debe ser parte de su hábito de conducción especialmente, cuando está parado en una intersección antes de que cambie de carril, antes de que disminuya la velocidad. RSM (retrovisor, señal, maniobra).
- Gire la cabeza:** Antes de cambiar de carril, gire la cabeza de manera que le de mayor visibilidad en los espacios que no cubren los espejos.

POSICION DEL CUERPO PARA UN BUEN CONTROL DE LA MOTOCICLETA

- Postura y Asiento:** Sentarse cómodo y suficientemente adelantado para que los brazos estén un poco doblados cuando debe tomar los manubrios para que no queden estirados.
- Manos:** Tomar el manubrio firmemente para mantener su agarre. Ajustar el manubrio para que las manos estén al mismo nivel permitido o por debajo de los codos. Esto permitirá usar los músculos apropiados para guiar con precisión.
- Rodillas:** Mantenga las rodillas contra el tanque de la gasolina para ayudar a mantener el equilibrio cuando hace un giro en la motocicleta.
- Los pies:** Mantenga los pies firmemente en los pedales delanteros para mantener el equilibrio. No arrastre los pies. Mantenga los pies cerca de los controles para que pueda usarlos rápidamente si es necesario.

No deje que la punta de los pies apunte hacia abajo porque pueden quedar atrapados entre el pavimento y los pedales.

FRENADO

Frenar una motocicleta es difícil porque la mayoría tiene dos sistemas separados de control de frenos: El de la rueda de atrás y el de la delantera.

El freno delantero es más fuerte y provee por lo menos, el 70% del poder de frenar. El freno delantero es seguro si se usa apropiadamente.

Para parar rápidamente, aplique los dos frenos al mismo tiempo. Oprima los frenos suave y progresivamente.

Si la rueda delantera se trava, soltar el freno delantero inmediatamente y vuelva aplicarlo. Al mismo tiempo aplique el freno trasero. Si accidentalmente trava los frenos de atrás en una superficie con alta fricción, manténgala trabada hasta que haya parado totalmente.

GIROS

Pasos para un mejor control:

No acelere: Reduzca la velocidad antes de girar, desacelerando y, si es necesario aplique ambos frenos.

Mire: A través de toda la esquina o curva. Gire su cabeza, no sus hombros, y ponga su mirada al frente.

Inclínese: Para girar la motocicleta tiene que estar inclinada. Apriete hacia abajo el manubrio en dirección del giro. En altas velocidades o en giros cerrados, se requiere inclinar más la motocicleta.

Estabilice la moto: A mitad del giro o cuando corresponda estabilizar la moto y el cuerpo manteniendo la velocidad o acelerar gradualmente. Esto lo ayuda a mantener estable la motocicleta:

- En los **giros normales**, el motociclista y la motocicleta deberán inclinarse juntos en el mismo ángulo.
- En los **giros despacio**, el contrapeso es la inclinación solamente y su cuerpo debe mantenerse recto.



Giro Normal

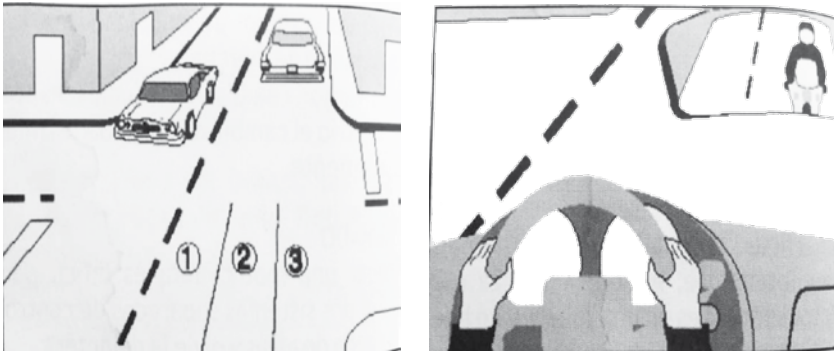


Giro Despacio

POSICION EN EL CARRIL

La parte central del carril es el mejor lugar para que uno sea visto por los conductores de otros vehículos. Sobre todo cuando está detrás del automóvil esto le permitirá que el conductor lo vea por el espejo retrovisor.

Manejando en el lado extremo del carril puede que los otros conductores lo vean a usted en su espejo lateral; pero recuerde que la mayoría de los conductores no miran a través de sus espejos laterales tan frecuentemente como lo hacen por el retrovisor.

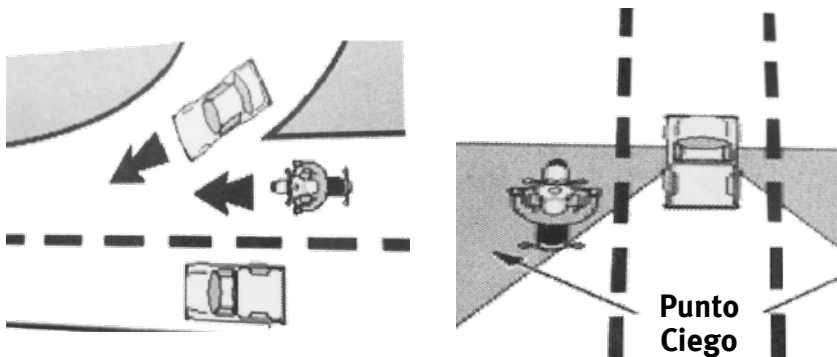


CAMBIO DE CARRIL

Cambie a otro carril si hay un espacio. Si no hay espacio para cambiar de carriles, baje la velocidad.

AUTOMOVILES A LOS LADOS

No conduzca cerca de automóviles y camiones. Usted puede estar en el “punto ciego” donde no es visto por los otros conductores.



PUNTOS QUE NO PUEDEN VERLO

SIGUIENDO A OTRO VEHICULO

Mantenga la distancia. Las motocicletas necesitan más distancia para parar que otros vehículos. La mejor protección que usted puede tener es un “espacio de separación” con el vehículo que va adelante, esto le da tiempo para reaccionar y espacio para maniobrar. Normalmente, se debe mantener una distancia de dos segundos. Aplique la regla de distancia. **Está prohibido:** A los conductores de los velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

SER SEGUIDO

Si un vehículo te sigue de muy cerca **NO ACELERES**, cambia de carril y déjalo pasar. Si no puede hacerlo, disminuya la velocidad y abra más paso delante suyo para permitir más espacio por si acaso usted y el conductor que lo sigue tiene que parar.

ADELANTAR Y SER ADELANTADO

Los adelantamientos tienen que ser realizados dentro de los límites de velocidad, por la izquierda y solamente donde es permitido. Recuerde que la visibilidad es mucho más crítica. Esté seguro de que los otros conductores lo vean a usted, y que usted vea los peligros potenciales, mire por el retrovisor y gire la cabeza para ver mejor a los lados.

USE LA REGLA

RETROVISOR-SEÑAL-MANIOBRA (RSM) CUANDO OTRO VEHICULO NOS ADELANTA.

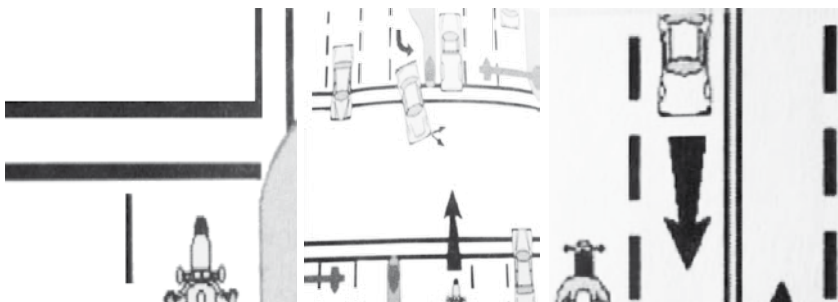
Cuando otro vehículo lo está pasando manténgase en la parte central de su carril. Manténgase alejado del otro vehículo. Evite ser chocado por: Otro vehículo, espejos extensos, ráfagas de viento de vehículos más grandes.

INTERSECCIONES

- Aumente las posibilidades de ser visto en las intersecciones. Seleccione una posición en el carril que aumente su visibilidad para los otros conductores.
- Mantenga un “espacio de separación” alrededor de la motocicleta que le permita quitarse del medio.
- Mantenga listo el embrague y ambos frenos para reducir el tiempo para reaccionar.

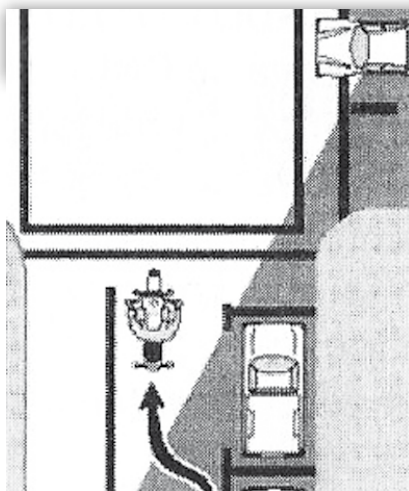
INTERSECCIONES PEQUEÑAS

- Reduzca la velocidad cuando se acerque a una intersección.
- Después de entrar en una intersección, muévase alejándose de los vehículos que se preparan para doblar.
- No cambie la velocidad y la posición bruscamente. El conductor puede pensar que usted se prepara para doblar.



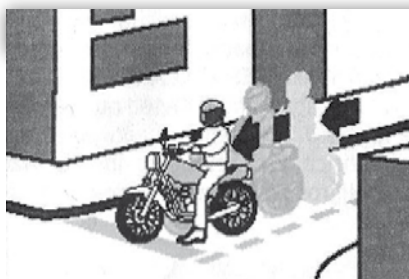
INTERSECCIONES DONDE NO PUEDEN VERLO

Si se acerca a una intersección donde no pueden verlo, muévase lo más ante posible hacia la parte del camino que le proporciona entrar en el campo visual del conductor.

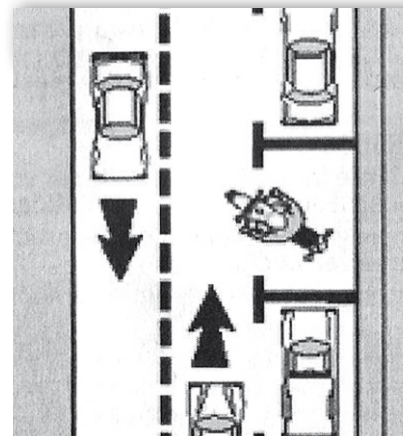


SEÑALES DE PARE

Si ve una señal o línea de **PARE**, y evalúa que no es visible pare ahí primero, después prosiga lentamente y pare otra vez hacia donde el carril que cruza se une con su carril.

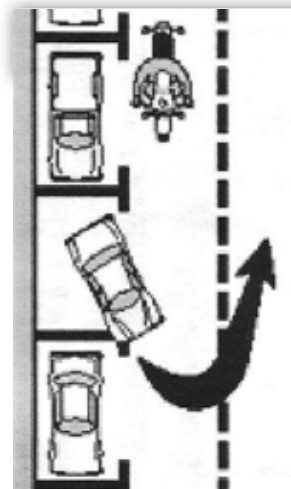


Desde esa posición, inclínese y observe alrededor del obstáculo que no le permite ver, edificio, vehículos estacionados o vegetación, para ver si algo viene. Asegúrese que la rueda delantera se quede fuera del carril que cruza mientras usted mire.



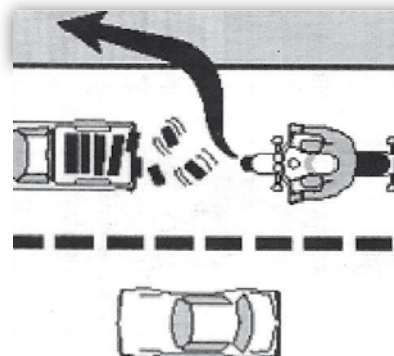
ESTACIONAMIENTO

Estacione perpendicularmente al cordón de la vereda, tocando con su rueda trasera en las áreas delimitadas para motocicletas si estas estuvieran delimitadas.



INTERSECCIONES DONDE NO PUEDEN VERLO

Al acercarse a una intersección donde no pueden verlo, muévase lo más ante posible hacia la parte del camino que le proporciona entrar en el campo visual del conductor.



EVITANDO OBSTACULOS

- DESVIÁNDOSE O GIRANDO RÁPIDAMENTE

A veces no tendrá suficiente espacio para frenar aunque use los dos frenos correctamente. La única manera de evitar un siniestro de tránsito es girar rápidamente o desviarse alrededor del obstáculo. Cuando gire el manubrio hágalo presionando levemente sin brusquedad para no perder el equilibrio.

! Aplique los frenos antes o después nunca mientras hace un giro.

- FRENE LUEGO GIRE PARA EVITAR OBSTACULOS

Mantenga su cuerpo derecho y permita que la motocicleta se incline en la dirección del giro mientras mantiene sus rodillas firmes al lado del tanque de combustible y sus pies sólidamente en los pedales.

- DEJE QUE LA MOTOCICLETA SE MUEVA DEBAJO DE USTED

Haga una ruta de escape en la dirección de su visión. Presione el lado del manubrio opuesto a la dirección del giro una vez que haya evitado el obstáculo para regresar a la posición inicial en que viajaba.

VIAS DE TREN – LOMOS DE BURRO

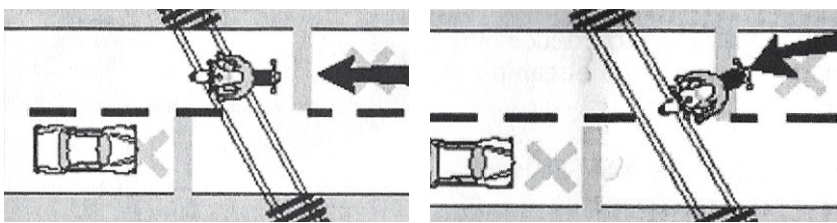
Cuando los motociclistas se acercan a un cruce o intersección donde hay vías de ferrocarril deben reducir y estar alerta.

Nunca conduzca hacia un cruce de ferrocarril sin estar seguro de que puede pasar al otro **sin parar**. No pare en las vías y no cambie de engranaje mientras está pasando en ellas. Si las barreras están hacia abajo, usted debe permanecer en el mismo sitio hasta que las barreras se levanten y la luz roja deje de prenderse y apagarse. **Está prohibido manejar alrededor de las barreras ferrocarril.**

Deberá mirar y escuchar detenidamente en todas direcciones. Los trenes parecen moverse más lentamente de lo que en realidad se están moviendo.

Es más seguro conducir derecho en su carril para cruzar las vías del tren.

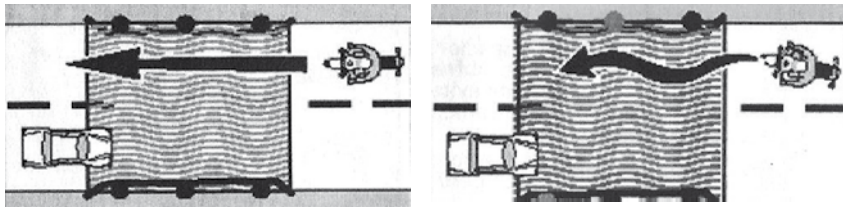
Cruzando las vías



Correcto

Incorrecto

Cruzando lomos de burros



Correcto

Incorrecto

GIROS EN ESQUINA Y CURVAS (GIRAR, VIRAR)

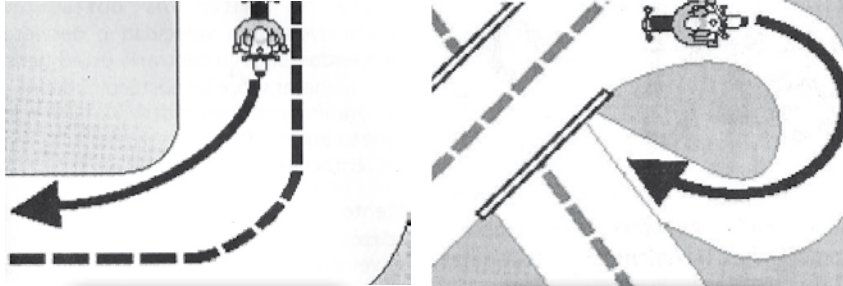
Para girar en las esquinas deberá posicionarse de tal manera que no haya otros vehículos entre su motocicleta y el cordón de la vereda. Saber cómo hacer un giro seguro es parte esencial de conducir. La posición apropiada en el carril aumentará la visibilidad, comunicará sus intenciones y protegerá su carril.

! Evalúe cual carril es más seguro. Una causa importante de siniestro de tránsito, es cuando el motociclista se desvía demasiado en una curva o gira y choca con la carretera o algún objeto fijo.

Cada curva es diferente. Esté alerta en cuanto a si es una curva continua, que se ensancha, se estrecha o requiere giros múltiples.

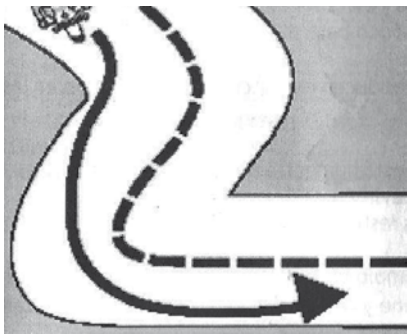
Conduzca de acuerdo a sus habilidades y a los límites de velocidades requeridos.

- Si no hay tránsito presente, comience en el carril de afuera de la curva para aumentar su línea de visión y el radio efectivo para el giro.
- Al mismo tiempo que se incline, muévase hacia el interior de la curva y al pasar el centro, muévase hacia afuera de la curva para salir.
- Otra alternativa sería moverse hacia el centro del carril antes de que entre en la curva – manténgase allí hasta que salga. Esto le permite a usted ver lo más pronto posible el tránsito que se acerca.

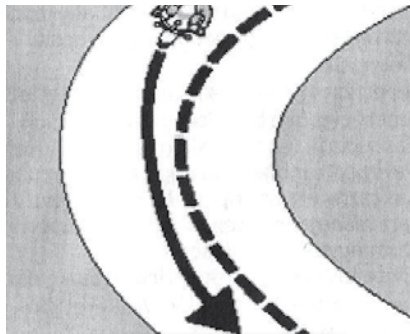


Curvas constantes

Curvas que se estrechan (el ángulo se agudiza)



Curvas múltiples



Curvas que se agrandan

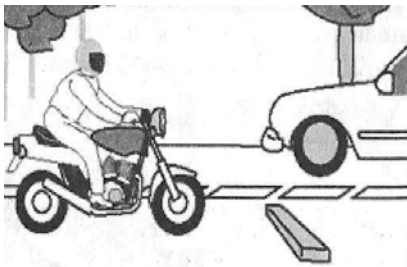
Reducir la velocidad mientras gira en una curva:

La mejor técnica es primero enderezar la motocicleta, aplique los frenos suavemente y disminuya la aceleración. Mientras baja la velocidad, puede reducir el ángulo de inclinación hasta que la motocicleta esté derecha y se pueda aplicar el máximo de presión en los frenos.

Debe “enderezar” el manubrio a unos metros antes de parar por completo. **La motocicleta debe estar en este momento derecha y en equilibrio.**

MANEJANDO SUPERFICIES PELIGROSAS

Superficies irregulares y obstáculos



! *Esté atento ante superficies desniveladas tales como baches, pavimento roto, topetones o pedazos de basura. Trate de evitar los obstáculos disminuyendo su velocidad o desvíese alrededor.*

Si de lo contrario tiene que manejar sobre los obstáculos debe:

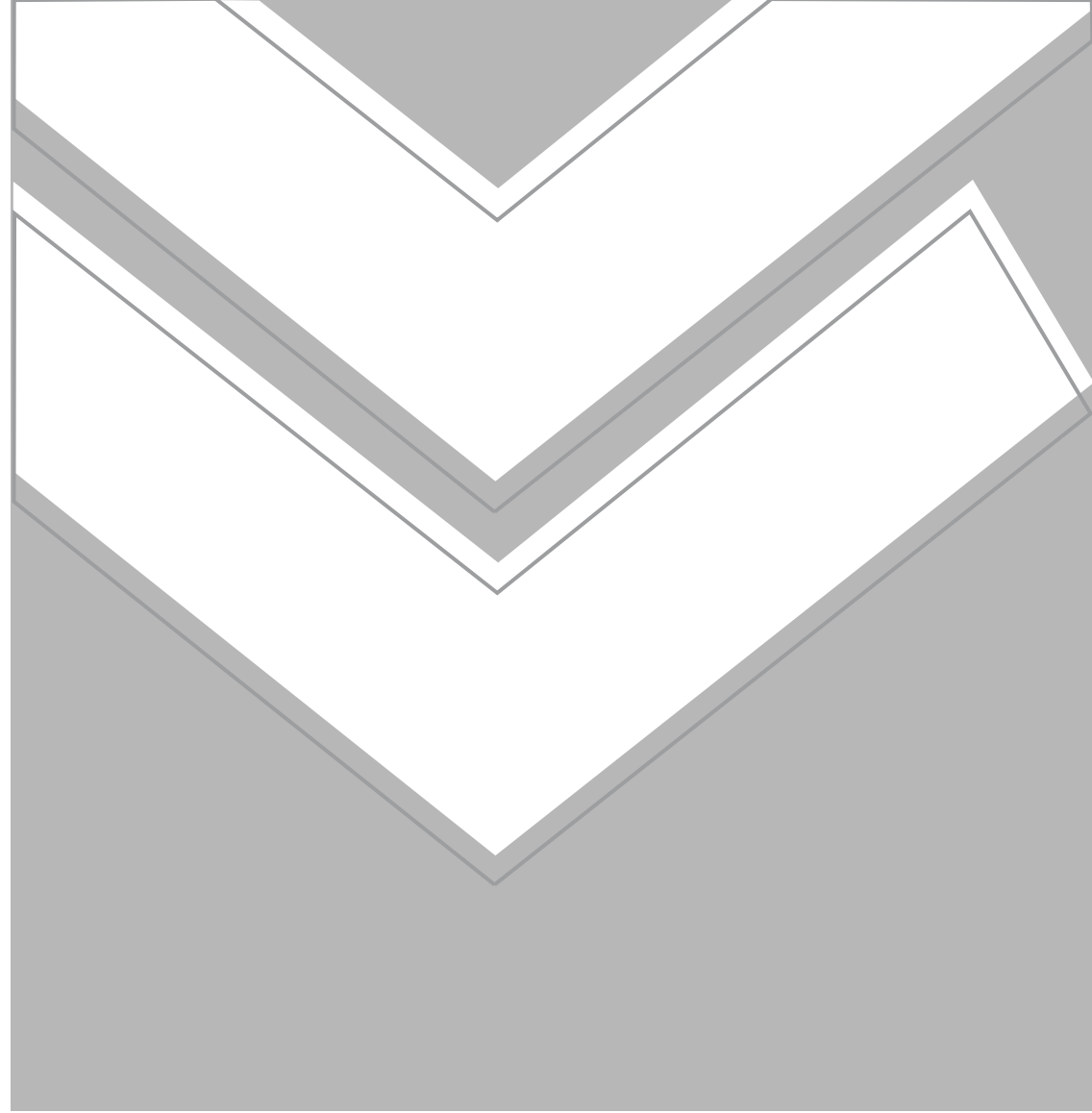
- Disminuir la velocidad lo más que pueda antes de ponerse en contacto con el obstáculo.
- Levántese ligeramente de la silla con el peso en los soportes para los pies para absorber el impacto con las rodillas y los codos y evite ser lanzado de la motocicleta. Justamente antes del contacto, acelere un poco para aliviar el peso delantero de la motocicleta.
- Superficies resbalosas: Las motocicletas se conducen mejor cuando se manejan en las superficies que permiten buena tracción.

- Las superficies con mala tracción incluyen:

- Pavimento mojado, particularmente cuando está húmedo o con manchas de aceite.
- Las carreteras de ripio, el lodo, la nieve y el pavimento con escarcha.

- Para manejar con seguridad en las superficies resbalosas:

- Disminuya su velocidad.
- Evite los cambios repentinos – cualquier cambio repentino en velocidad o dirección puede causar un resbalón. Acelere, gire, frene y reduzca el cambio de velocidad tan suave como sea posible.
- Use los dos frenos el freno delantero es más efectivo todavía aún en superficies resbaladizas. Oprima la palanca de frenos gradualmente para evitar trabar la rueda delantera. Acuérdesse, use presión suave en el freno trasero. La parte central del carril puede ser peligrosa cuando está mojada. Cuando empieza a llover maneje en las huellas dejadas por los demás vehículos. Tenga cuidado con las manchas de aceite.



EL CONDUCTOR
Transporte Escolar



C)- TRANSPORTE ESCOLAR



Según la ordenanza N° 3299/98

Art.3: Todo vehículo automotor afectado a este servicio deberá contar con la licencia de explotación, la que será otorgada cumplimentando la presente ordenanza, a su titular. Deberá reunir, además los requisitos de seguridad establecidos en el Código de Tránsito de la Ciudad de Corrientes y las Ordenanzas que regulen el tránsito y el transporte en la ciudad.

Art.5: *Una vez aprobados los requisitos precedentes, los solicitantes tendrán que presentar:*

- a- Certificado de buena conducta, expedido por la Policía de la Ciudad de Corrientes.
- b- Certificado de Libre de Deuda Municipal para el servicio de Transporte de Pasajeros.
- c- Documentación probatoria de propiedad del vehículo y si es condominio, la autorización de todos los propietarios.
- d- Acreditar haber contratado con una entidad aseguradora, con domicilio en la ciudad de Corrientes, un Seguro contra Terceros y Personas Transportadas.
- e- Impuesto automotor pagado al día.

f- Tasa comercial correspondiente al año en curso. Cumplidos estos requisitos el Departamento Ejecutivo Municipal otorgará la Licencia respectiva, por resolución con número de Licencia.

Art.7: Los Titulares de Licencia tendrán las siguientes obligaciones:

a- Cumplir y hacer cumplir, además de las disposiciones de la Presente Ordenanza, lo establecido por el Código de Tránsito de la Ciudad de Corrientes y Ordenanzas referidas al Tránsito y al Transporte.

b- Realizar en forma personal o por mandatario legalmente autorizado, todos los trámites y/o gestiones relacionadas con el servicio.

c- El vehículo estará afectado al servicio durante el calendario escolar.

d- Efectuar la desinfección de los vehículos cada 30 días, fijándose los 5 (cinco) primeros días hábiles de cada mes para tal menester.

e- Someter el o los vehículos a un control técnico bimestral.

f- Llevar siempre dentro del vehículo cuando sea requerido: Licencia de Conductor, Certificado de Habilitación, Póliza de seguros, Certificado de desinfección, Libreta Sanitaria y Cédula del vehículo.

Art.8:

a- Los vehículos no podrán tener más de 10 (diez) años de antigüedad.

b- La unidad deberá ser del tipo minibús.

c- Deberá estar provisto de un matafuego de 2 kg. De fabricación bajo normas IRAM, con efectividad controlada, balizas y una rueda de auxilio reglamentaria.

d- Contará con un botiquín de Primeros Auxilios.

e- Tener en el parabrisas y la luneta trasera la inscripción TRANSPORTE ESCOLAR, la que debe ser fija.

f- Los asientos podrán ser individuales o compartidos.

NORMAS DE COMPORTAMIENTO EN EL TRANSPORTE ESCOLAR

- No sacar los brazos ni la cabeza por las ventanillas.
- No distraer al chofer.
- Ir bien sentados, de lo contrario podríamos ir a parar a cualquier lado.
- Colocarse el cinturón de seguridad.
- Subir ordenadamente y prestar atención a las indicaciones de los mayores para no subir al ómnibus equivocado.

D)- TRANSPORTE PUBLICO O DE PASAJEROS

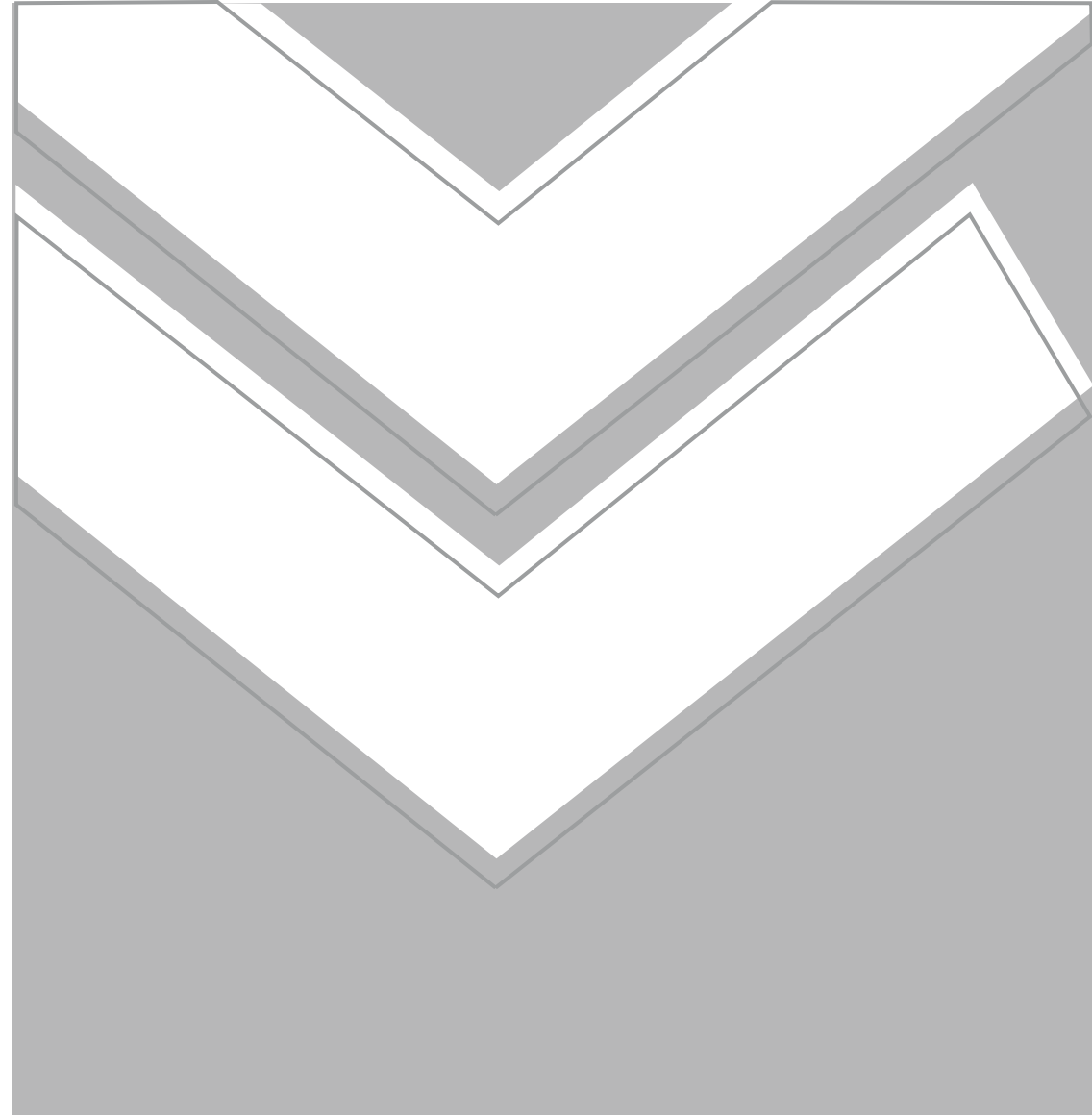
NORMAS DE COMPORTAMIENTO EN EL TRANSPORTE PUBLICO

- No esperar el colectivo en la calle, siempre en las paradas.



- No cruzar por delante del vehículo del cual se ha descendido.
- No sacar los brazos ni la cabeza por las ventanillas.
- Si vas parado dentro del colectivo debés ir bien sujeto.
- No subir ni bajar de los colectivos en movimiento.
- Si no existe una disposición que diga lo contrario, ascender siempre por la puerta de adelante y descender por la puerta de atrás debiendo siempre mirar hacia atrás, antes de bajar.
- No apoyarse sobre las puertas, podrían abrirse de repente.
- Es de buena educación ceder el asiento a las personas mayores, madres y embarazada.





EL CONDUCTOR
Vehículo Automotor



E)- EL AUTOMOVIL



El vehículo automotor es una máquina compleja de autonomía integral, que multiplica el poder de desplazamiento espacio-temporal terrestre y la fuerza del hombre para el traslado de su propia persona, de otras personas y de cosas.

COMPONENTES MECANICOS ESENCIALES DEL VEHICULO

El automotor, cualquiera que sea su forma, diseño o propósitos, está integrado por cuatro sistemas básicos: De propulsión, de rodamiento, de dirección y de detención.

El primero está constituido por el motor y proporciona la fuerza motriz bajo la forma de movimiento giratorio, la cual, aplicada a las ruedas sistema de rodamiento se transforma en lineal, causando el desplazamiento. El complejo de dirección aporta la dirigibilidad del vehículo, permitiendo al conductor establecer la trayectoria mediante el movimiento lateral. El último mediante los frenos, anula o disminuye el efecto de la potencia acumulada, permitiendo el retardo (o aminoración) o la estática total del rodado.

Cualquiera de estos sistemas es esencial para la seguridad en el tránsito, ya que cualquier falla, rotura, desgaste o desajuste intencional o involuntario la comprometen, porque ello se traduce inmediatamente en la pérdida o disminución de las posibilidades de control del vehículo. Estos elementos constituyen la seguridad activa porque tienen por objeto evitar la producción del siniestro. Ello justifica la revisión técnica periódica de los vehículos por la autoridad del tránsito, que contemplan todas las reglamentaciones del mundo, así como la prohibición de circular de aquellos que no se hallan en condiciones mecánicas de plena seguridad en lo referente a sus sistemas esenciales.

Se debe mencionar un quinto sistema mecánico muy importante, si bien no esencial, si jurídicamente obligatorio, que es el de suspensión-amortiguación, cuya función consiste en evitar los saltos del vehículo sobre las irregularidades del plano vial.



SISTEMA MOTRIZ

Es el corazón del vehículo porque aporta la fuerza propulsora del movimiento, es el generador primario del factor velocidad, pero éste es considerado por las normas primordialmente enfocado hacia la voluntad del sujeto que lo controla. Técnicamente, el sistema de propulsión salvo en vehículos de dos ruedas muy pequeños se compone de tres elementos:

- **El motor** propiamente dicho cuya inmensa mayoría es de combustión interna, bajo diferentes sistemas y tipos de combustibles (pistón, turbina, nafta, gasoil, alcohol, etc.) cumple la función de generar una fuerza rotatoria, cuyo número de revoluciones o vueltas depende de la mayor o menor admisión de mezcla de gases detonantes ingresadas en la cámara de combustión, lo cual depende de la voluntad del conductor mediante la operación del comando acelerador (de pedal o manual).

- **La caja de cambios:** Puede ser de operación manual o automática consiste en un sistema móvil de multiplicación y división de fuerza por relación de engranajes, el cual conectado al motor, permite el manejo de la relación fuerza/velocidad por medio de las distintas combinaciones de sus elementos. La vinculación entre estos elementos es inversamente proporcional, esto es: a mayor fuerza, menor velocidad y viceversa. Así, la 1ª marcha o cambio permite desplegar la mayor fuerza posible de la máquina, necesaria para vencer la inercia de la posición de inmovilidad o una pronunciada pendiente, la 2ª proporciona mayor velocidad al impulso inicial, con una fuerza menor pero considerable, los sucesivos cambios de 3ª, 4ª, 5ª y hasta 6ª de los automóviles estándar modernos, posibilitan un crescendo de la proyección con concomitante reducción de fuerza del motor, la cual es suplida por la "carga inercial" de la masa total en movimiento. Los transportes pesados, por razón de su propio peso, requieren más pasos, por lo cual vienen con cajas de 10, 15 y hasta 30 marchas, junto con una intermedia que proporciona fuerza suplementaria a cada cambio de engranaje.

- Por la modificación de la relación de los engranajes se obtiene la inversión del sentido del movimiento, o sea la "marcha atrás" o "retromarcha".

- Además la caja tiene una posición neutral o "punto muerto", cuya función es desconectar el motor, cesando toda transmisión de fuerza o movimiento al sistema de rodamiento.

- **El embrague** constituye el elemento mecánico que respondiendo a la voluntad del conductor, conecta y desconecta alternativamente el motor de cambios (automático en las cajas ídem), ya para permitir cambiar la relación de engranajes, ya para dejar marchar el vehículo por el puro impulso de la fuerza inercial.

SISTEMA DE DIRECCION

El sistema de dirección permite ubicar el vehículo en la vía, controlarlo lateralmente, girarlo y, en definitiva, seguir el rumbo necesario para cumplir el itinerario establecido.

El volante permitirá al conductor controlar, en forma segura, la trayectoria del vehículo en movimiento bajo cualquier circunstancia. Su accionamiento exigirá un esfuerzo normal, debiendo retomar en forma automática a la posición correspondiente a una trayectoria recta, luego de cesado el esfuerzo.

El sistema direccional se completa mediante la relación de marcha atrás de la caja de cambios, con lo cual el automotor puede desplazarse hacia todas las direcciones posibles.

El comando manual del sistema direccional es el volante, el cual, conectado mediante un subsistema mecánico o hidráulico a las ruedas delanteras, permite ubicar éstas en la dirección elegida, estableciendo la trayectoria de marcha.

Cualquier falla del complejo direccional, permanente o súbita, que afecte la dirigibilidad del vehículo será siempre grave porque compromete necesariamente la seguridad, constituye una quiebra del Principio de Conducción Dirigida.

SISTEMA DE RODAMIENTO

CORTE DE NEUMÁTICO RADIAL



HIDROPLANEO

El Hidroplaneo es la pérdida de contacto del neumático con el pavimento debido a que éste no puede desplazar la capa de agua que cubre el piso. Por el contrario, se monta sobre éste perdiendo el control de dirección y la tracción.

Para evitarlo los neumáticos deberán desplazar entre 5 y 6 litros de agua por segundo a una velocidad de 100 km./h.

Una capa de agua de 1mm. de espesor es suficiente.



El sistema de rodamiento contacta materialmente el vehículo con el terreno y al recibir la fuerza impulsora del motor, intermediada por la relación de los engranajes de la caja de cambios, se produce el movimiento circular de sus elementos alrededor de su eje, generando el desplazamiento de la masa del automotor en sentido lineal, en virtud de la resistencia de fricción y la adherencia al suelo, oponiéndose al corrimiento de las superficies en contacto.

Si éstas fuerzas opositoras no existieran, las ruedas girarían sobre sí mismas, quedando el vehículo en total inmovilidad y viceversa: si éste se hallara en desplazamiento, no respondería a la dirección ni a los frenos, continuando indefinidamente su trayectoria hasta que una fuerza externa lo detuviera.

Los dibujos de la banda de rodamiento tienen el propósito de evacuar por sus intersticios el agua del suelo, que disminuye la fricción hasta el punto de provocar el “hidroplaneo” o “acquaplanaje”.

El problema de la incidencia de la adecuada presión del neumático, la acción de las temperaturas elevadas, debido al peligro de estallido por recalentamiento y lo más controlable por el sujeto: el desgaste por el uso y su compatibilidad con la seguridad.

Las llantas no deben mostrar el tejido interno ni tener cortaduras o deformaciones. Los neumáticos deberán proveer una correcta adherencia sobre el pavimento, aún cuando éste se encuentre mojado, y estar inflados a una presión adecuada, que no supere a las máximas previstas por el fabricante y por la reglamentación. Las cubiertas deberán contar en su banda de rodamiento con un indicador normalizado que se visualice cuando lleguen al máximo desgaste admisible. El dibujo o perfil de la banda de rodadura debe tener una profundidad de 2 mm. en su parte central.

SISTEMAS DE FRENOS

Los frenos son el principal sistema de seguridad de los automotores, y por ello sus deficiencias o fallas implican la más grave de las averías.

El sistema es defectuoso o se halla en avería cuando no actúa con la misma potencia en cada una de las ruedas del vehículo, ejerciendo mayor presión en unas que en otras, ya sean individualmente consideradas, o sobre el tren trasero o delantero, o el costado derecho o izquierdo.

Este problema ocasiona que al frenar el vehículo se deslice (derrape), operando las llantas que más frenan por su mayor adherencia al piso como la punta de un compás, alrededor de las cuales “pivotan” las carentes de frenado, ello provoca el desvío súbito de la masa de su dirección de marcha, con un consecuente efecto aceleratorio inmediato. Bajo estas condiciones pueden ocurrir “trompos”, salidas de la vía y colisiones de todo tipo.

El sistema es nulo por falla determinante del cese total de funcionamiento por ej: por rotura de la línea hidráulica en cuyo caso no hay capacidad frenante disponible, lo cual constituye una de las situaciones de riesgo más serias.

El conductor que transite con su vehículo en tales condiciones “de defecto o falla” y cruce por terreno húmedo, sobre piso cubierto por arena o desperdicios, o, lo que es más peligroso, en calzadas con manchas de aceite, está incurriendo en conducción temeraria, ya que las probabilidades de que el vehículo derrape al frenar o al virar levemente la dirección son muy evidentes y previsibles.

Quien a sabiendas conduce bajo avería del sistema es, por lo menos, culpable en el grado de “culpa consciente”, pues, no pudiendo dejar de conocer el enorme riesgo general que crea, desenvuelve igualmente la acción peligrosa.

ELEMENTOS Y REQUISITOS CONSTRUCTIVOS DE SEGURIDAD COMPLEMENTARIOS

Junto a los sistemas mecánicos básicos, cuya conjunción hace propiamente del vehículo un medio técnico de desplazamiento espacio-temporal, las necesidades de seguridad del tránsito determinaron la creación de una serie de implementos complementarios, cuya instalación, uso y funcionamiento eficaz son jurídicamente obligatorios. La normativa impone que los vehículos tengan determinadas características constructivas-estructurales, destinadas a proporcionar seguridad tanto del conductor y a los pasajeros como a los demás usuarios de la vía pública. Seguridad Activa (concepto antes explicado)

Seguridad Pasiva, pues su finalidad es atenuar los efectos y consecuencias del siniestro cuando acaece efectivamente.

SEGURIDAD ACTIVA: La seguridad activa está compuesta por elementos que ejercen su función mientras el rodado está en movimiento. Y pueden ser controlados por el conductor.

ELEMENTOS PRIMARIOS:

- Sistema de eléctrico.
- Sistema de frenos y embrague.
- Sistema de dirección.
- Sistema de suspensión.
- Sistema de propulsión.
- Sistema de rodamiento.

ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS:

- Ergonómicas.
- Visibilidad - iluminación.
- Señalización - balizamiento.
- Sistema de control – espejos limpia parabrisas.
- Comportamiento dinámico - guardabarros.

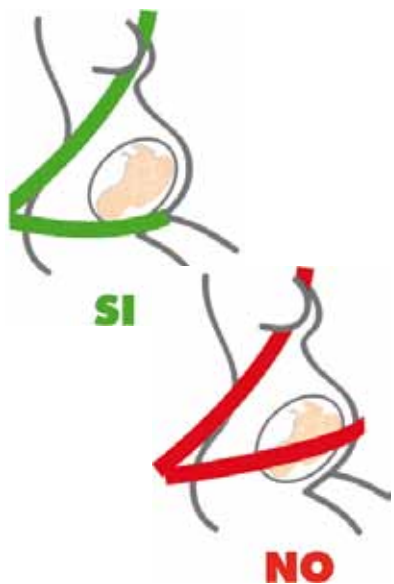
FIABILIDAD DE COMPONENTES CRITICOS

SEGURIDAD PASIVA: Es el conjunto de elementos que solo desarrollan su función en el momento del siniestro, disminuyendo los daños materiales y personales.

ELEMENTOS PRIMARIOS

- CINTURON DE SEGURIDAD: Tienen por finalidad brindar al conductor y a los demás pasajeros del rodado, tener sujetos los cuerpos en forma horizontal y vertical en el habitáculo, con libertad de movimientos, evitando lesiones o ser despedido fuera del vehículo.

FORMA DE COLOCACION DEL CINTURON



USO DEL CINTURON

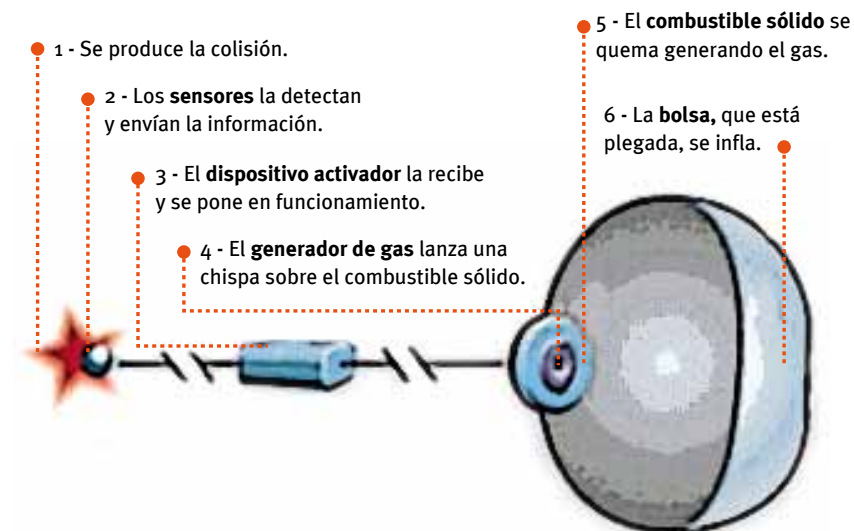
- No debe estar retorcido o rozando contra cantos cortantes.
 - La banda no debe pasar por objetos duros (anteojos-bolígrafos).
 - Después de una colisión se debe reemplazar todos los elementos.
 - La banda abdominal debe pasar por la altura de la cadera.
 - La banda del hombro se debe adaptar a la altura del ocupante.
- Las embarazadas deben llevar siempre la banda abdominal, en la región pélvica.

ANCLAJES DE ASIENTOS Y CINTURONES

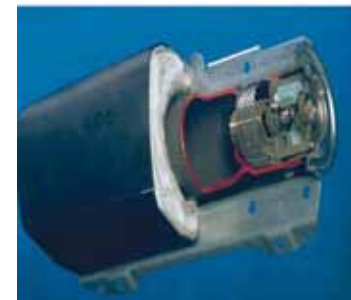
- AIRBAG

- 1- Evita el impacto del conductor contra elementos duros.
- 2- Absorbe parte de la energía cinética del cuerpo.
- 3- Protege a los ocupantes del impacto de cristales.
- 4- Disminuye el movimiento de la cabeza y riesgos de lesiones.
- 5- Protege en más 60% conjuntamente con el cinturón de seguridad.

COMO SE DISPARA EL AIRBAG

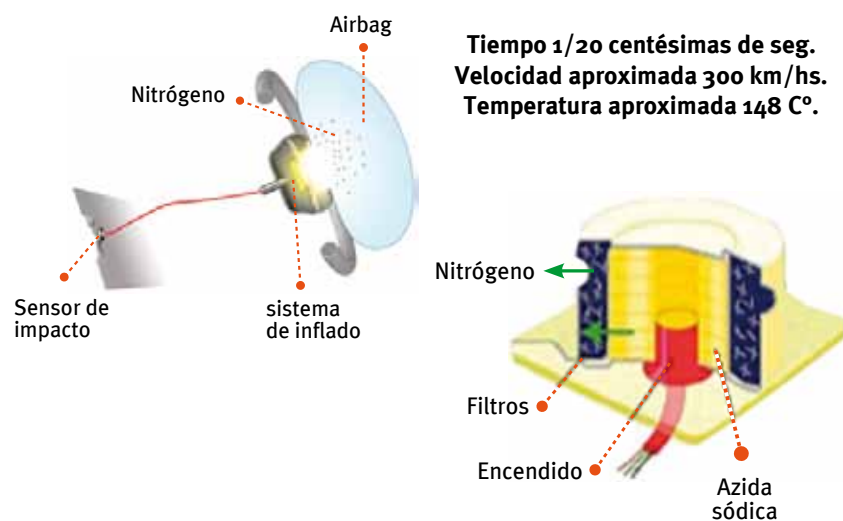


AIRBAG CONDUCTOR EN VOLANTE



AIRBAG ACOMPAÑANTE EN TORPEDO

SENSORES ACTIVAN LA BOLSA DE AIRE



TIPOS DE AIRBAGS



ASIENTO PARA NIÑOS

La finalidad es mantener perfectamente protegido al niño, dentro del moisés o silla, durante el proceso de colisión, evitando lesiones o que sean catapultado.

SECTORES DE ANCLAJES



PRECAUCIONES

- No viaje con el niño en el regazo, pueden ser aplastados.
- Las butacas deben ser reguladas y permitir que viajen inclinado.
- Cuando utilice sillas fabricadas para ser instaladas de espaldas al para-brisas, aleje el asiento lo máximo posible.
- Jamás utilice sillas adelante si el rodado tiene airbag del acompañante.
- No permita que los niños viajen en la luneta trasera, pueden salir despedidos.
- El lugar más seguro es el respaldo del conductor.
- Si el niño tiene de 5 a 12 años, colocar en el asiento trasero parte central.
- La silla debe estar bien fijada o asegurada, caso en contrario puede soltarse.
- Verifique que los demás ocupantes tengan colocado el cinturón de seguridad, pueden lastimar al niño.

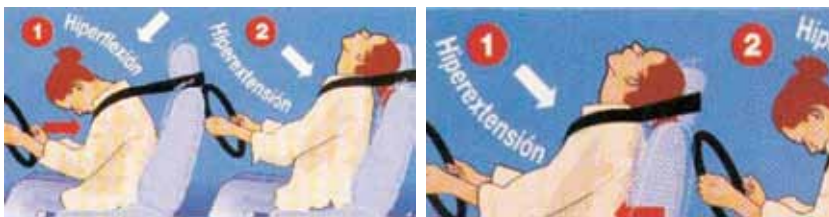


APOYA CABEZA

Tiene por finalidad atenuar los impactos que causan desplazamiento de la cabeza durante el proceso de colisión.

- Las lesiones o fracturas se producen en la zona del cuello.
- La ubicación correcta es detrás de la cabeza a la altura de las orejas.

REGULACION APOYA CABEZAS



Colisión Frontal

Colisión Posterior

EXTINGUIDOR O MATAFUEGO: Los extinguidores de fuego según normas vigentes, deben ser de polvo químico seco, que elimine el combustible.

- (1) 1 Kg. Automóviles.
- (1) 2,5 Kg. Camionetas.
- (2) 10 Kg. Camiones.
- (1) 2,5 Kg. Camiones cabina.



EXTINGUIDORES – PREVISIONES

- 1) Debe responder normas IRAM y marca conocida.
- 2) Verificar la carga una vez al año, en comercios serios y responsables.
- 3) Si lo utilizó por algún motivo, debe ser inmediatamente recargado.
- 4) Ubicarlo dentro del habitáculo, debajo del asiento del acompañante bien sujeto.



CONDUCCION Y CIRCULACION



NORMAS GENERALES DE CONDUCCION Y CIRCULACION

LA VELOCIDAD

El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado y carga del vehículo, la visibilidad existente, las condiciones de la vía, el tiempo y la densidad del tránsito tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

Señalice al reducir la velocidad, pise levemente el freno 3 ó 4 veces para que las luces de freno indiquen que está reduciendo la velocidad.

A)- Regla de Velocidad:

Velocidad Máxima: Se conducirá de acuerdo a los límites establecidos:

LUGARES	VELOCIDAD MÁXIMA KM/H.			
ZONA URBANA	CALLE	40		
	AVENIDA	60		
	MOTOCICLETAS AUTOMOVILES Y CAMIONETAS	MICROBÚS, OMNIBUS Y CASA RODANTES	CAMIONES Y AUTO- MOTORES DE CASA RODANTE ACOPLADA	TRANSPORTES DE SUSTANCIAS PELIGROSAS
ZONA RURAL	110 KM/H	90 KM/H	80 KM/HM	80 KM/H
SEMIAUTOPISTA	120 KM/H	90 KM/H	80 KM/HM	80 KM/H
AUTOPISTA	130 KM/H	100 KM/H	80 KM/HM	80 KM/H
Proximidad de establecimientos, deportivos y de gran afluencia de personas	No mayor de 20 km/h.			
Encrucijadas urbanas sin semáforos	No mayor a 30 km/h			
Pasos a nivel sin barreras ni semáforos	No mayor a 20 km/h.			
Rutas que atraviesen zonas urbanas	60 km/h salvo señalización contraria			

En el caso de velocidad máxima fijadas para las vías rápidas y rutas convencionales que no crucen zonas urbanas, solo pueden ser rebasadas en 20 km/h. por automóviles y motocicletas cuando adelanten a otro vehículo que circulen a una velocidad inferior a aquellas.

En caso de velocidad mínima se debe respetar los límites mínimos de velocidad.

- **En zonas urbanas autopistas y autovías:** La mitad del máximo de velocidad fijado para cada tipo de vía.
 - **En rutas convencionales:** 50 km/h., salvo los vehículos especiales que solo puedan circular autorizados por el titular de la vía.
- Se puede circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de transportes especiales o cuando las circunstancias del tránsito impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación.

B)- Excepción a la regla de velocidad.

Se da cuando las señales viales verticales (Límite de velocidad máxima- Limitación de velocidad mínima) o en el pavimento (inscripciones- indican carriles para determinados vehículos) ordenan específicamente una velocidad.

QUEDA PROHIBIDO

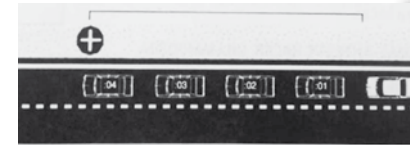
- *Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagantes o maniobras intempestivas.*
- *En curvas, esquinas, puentes o cimas de cuevas de la vía pública y otras zonas peligrosas no respetar la velocidad señalizada.*

REGLA DE LA DISTANCIA DE SEGUIMIENTO

- Observar atentamente cuando la parte posterior del vehículo que va adelante pase un mojón un árbol u otro punto que nos sirva de referencia.
- Contar la cantidad de segundos que tardamos en llegar al mismo punto.
- Si pasamos el punto de referencia antes de terminar de contar significa que vamos demasiado cerca. Si es así disminuir la velocidad y volver a contar para verificar la nueva distancia.



En ruta la regla de los 4 segundos o de distancia visual le permitirá al conductor tener suficiente espacio para que en caso de frenada no colisione con el vehículo que va adelante.



En áreas urbanas, a 50 km/h mantener una distancia de 2 segundos.

En carreteras, a 100 km/h, mantener una distancia de 4 segundos o 100 mts.

ESTÁ PROHIBIDO

Conducir a una distancia distinta del vehículo que lo precede, menor de seis metros, de acuerdo a la velocidad de marcha.

DISTANCIA DE FRENADO

La distancia de frenado depende de la velocidad, el vehículo, la vía y el entorno.

Km/h	DISTANCIA DE PAVIMENTO SECO	DISTANCIA DE PAVIMENTO MOJADO
60	36 metros	54 metros
80	60 metros	98 metros
100	140 metros	201 metros
120	188 metros	279 metros
140	243 metros	373 metros

USO DE LAS LUCES

En el tránsito usar las luces para comunicar y hacerse ver.

Luces de giro, guiño, dirección:

- Para cambiar de carril o doblar o estacionar.
- En rutas cuando vas a sobrepasar a otro.
- En la ciudad cuando doblas en una esquina.



SEÑAL DE GIRO

Extendiendo el brazo y moviendo de arriba hacia abajo.



REDUCIR LA VELOCIDAD O DETENERSE

El brazo extendido hacia arriba



CEDER EL PASO

Con el brazo extendido hacia abajo moviéndolo de atrás hacia adelante.

La luz de freno Es un aviso de que va a detenerse en el carril de circulación accionar suavemente el freno con toques cortos varias veces.



DE FRENO

Dos luces rojas traseras que se encienden al accionar el pedal de freno, indican la detención del vehículo.

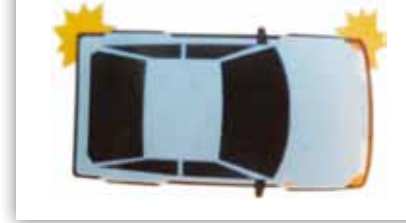
Luces de emergencia (balizas) Si se detiene el vehículo ante un imprevisto, emergencia o a su necesidad de maniobrar:

- Para indicar emergencia, detención o alguna maniobra que implique riesgos.
- Usar también en caso de tener que reducir abruptamente la velocidad por debajo del límite permitido de circulación.
- Cuando se va a estacionar en la calle.



EMERGENCIA

Cuatro luces amarillas intermitentes, indican la detención del vehículo.



DE GIRO

Dos luces amarillas intermitentes, indican el lado a girar.



DE RETROCESO

Una luz blanca trasera encendida, indica que el vehículo está retrocediendo

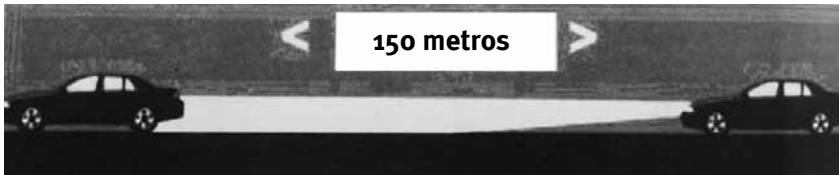


DESTELLO

Dos luces blancas frontales encendidas adviertes la presencia.

Luces Bajas:

- **Es obligatorio encender las luces bajas siempre que circule en rutas, aún de día para hacerse más visible.**
- Siempre que la velocidad esté reducida, (de noche, con lluvia, nieve o niebla).
- En los túneles y demás tramos de vía afectado por la señal "túnel".
- 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.
- Usar las luces bajas de noche cuando se esté a menos de 150 mts. de un vehículo o en tránsito intenso (El conductor que va adelante puede ser encandilado por el espejo retrovisor.

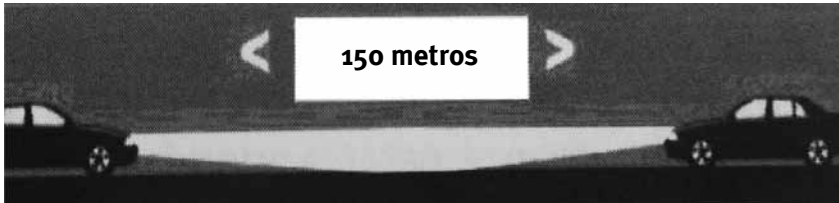


Destellos o cambio de luces:

- Para avisar al vehículo que va adelante que se lo va a sobrepasar.
- Para advertir a otro que viene en sentido contrario de algún peligro.
- De noche en las esquinas para avisar de nuestra presencia.
- Cuando el auto que viene en sentido contrario no baja las luces.

Luces altas:

- Usar por la noche, cuando se circula por la ruta o autopista o cuando las condiciones de visibilidad no sean buenas.
- Bajar las luces cuando nos encontramos a 150 mts (1 cuadra y media) de un automóvil en sentido contrario.
- Está prohibido su uso en zonas urbanas o se transite detrás de otro vehículo.
- El uso de faro "busca huellas" solo está permitido en los caminos y calles no pavimentadas ni mejoradas y cuando sea ampliamente justificado.



EVITE SER ENCANDILADO

- Cuando un vehículo que circula de frente encandila, se debe desviar la vista del foco de encandilamiento, mantener las luces bajas y tomar como referencia las líneas del lado derecho de la calzada o el cordón.



NO CIRCULE DE NOCHE SIN LUCES

PRIORIDADES

Todo peatón o conductor de vehículo que llegue a una bocacalle o esquina debe ajustarse a las indicaciones en el siguiente orden:

1. Del Agente de tránsito
 2. Del semáforo. Tienen prioridades cuando está en verde.
 3. De las Señales verticales (CEDA EL PASO O PARE).
 4. De los vehículos: **Prioridad de la derecha.** Ante la falta de las anteriores indicaciones que regulen la prioridad de paso, el conductor está obligado a cederle el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha.
- En el caso 3 y 4 no se tiene prioridad cuando se llegue a la intersección en forma simultánea o un instante antes que aquel que posee **PRIORIDAD.**

Prioridad Peatón – Vehículo

En las zonas urbanas, **el peatón tiene prioridad sobre los vehículos** para atravesar **la calzada por la senda peatonal o esquina**, cuando vayan a subir o haya bajado de un vehículo de transporte colectivo de personas, en la parada señalizada como tal.

También tienen prioridad las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.

Los conductores deberán:

1. Al aproximarse a la senda peatonal o esquina, reducir la velocidad.
2. En las bocacalles sin semáforo, cuando sea necesario, detener por completo su vehículo para ceder espontáneamente el paso a los peatones, para que éstos puedan atravesar la calzada siguiendo su marcha normal.
3. Cuando se realice un giro para circular por una calzada transversal a la que se transitaba, se debe respetar la prioridad de paso de los peatones que atraviesan dicha vía pública por la senda peatonal deteniendo el vehículo. **Al girar prioridad al peatón.**
4. Cuando se circula entrando o saliendo de playas de estacionamiento, talleres, estaciones de servicio, garajes o cualquier otro lugar por el cual se deba atravesar la acera, se debe hacer a paso de hombre y sin alarmar o molestar al peatón.

Prioridad Conductor – Conductor

Prioridad de la derecha: El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en toda circunstancia ceder el paso al vehículo que circula desde su derecha hacia su izquierda, por una vía pública transversal.

Esta prioridad es absoluta y solo se pierde cuando:

- Exista señalización específica en contrario.
- Los vehículos públicos de urgencia que en cumplimiento de sus funciones realicen las señales de advertencia especificadas.
- Circulen vehículos por una vía de mayor jerarquía: Autopistas, semiautopistas, rutas y carreteras. Antes de ingresar o cruzar se debe siempre detener la marcha.
- Haya peatones que cruzan lícitamente por la senda peatonal o de seguridad habilitada como tal.
- Se ha de ingresar a una rotonda.
- Desde una vía pública de tierra se va a pasar a circular por una vía pavimentada.

- Aunque tenga prioridad de paso, no cruce la intersección si hay vehículos bloqueando su vía esto generará congestión en el tránsito y si la vía es semaforizada y cambia a luz roja el semáforo y al quedar bloqueado se está en infracción.

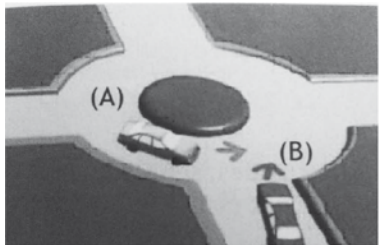
! Aunque se tenga prioridad no es un derecho absoluto. Hay que estar preparado para ceder el derecho de paso para evitar un choque o para prevenir confusiones.

NO OLVIDAR: Respetar las Prioridades de Paso

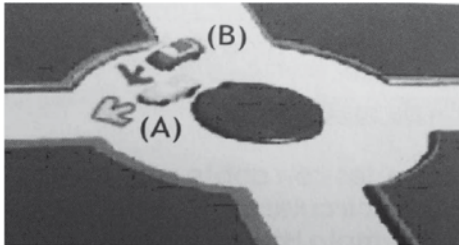
- En las esquinas: El PEATÓN.
- En las bocacalles: En vehículo que aparece por la derecha.
- En una rotonda: Los vehículos que circulan por ella y una vez dentro debe ceder el paso a los que egresan.
- En una pendiente: El vehículo sube, salvo que el que baje lleve acoplado o existan apartaderos en donde el vehículo que sube puede ceder momentáneamente su prioridad.
- En un puente angosto: El que ingresa primero.
- En la incorporación de ruta o a utopista: El que va por la vía rápida.
- En avenida con carril obstruido: El que tiene su carril libre.
- **Obligatorio dar el paso:** A vehículos de emergencia (ambulancias ,patrulleros y bomberos) en cumplimiento de su función y particulares que se anuncian con pañuelo blanco.
- En una arteria de doble sentido de circulación, si la mano por la que circula se encuentra obstruida, se debe ceder el paso a los vehículos que circulan en sentido en opuesto.
- Llegando a un paso a nivel ferroviario, el que egresa del paso a nivel ferroviario.

Rotondas

Prioridad: Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar.
Se debe ceder el paso al que intenta egresar.



Primero pasa A) y después pasa B)



Primero pasa A) porque está por egresar de la rotonda y después pasa B)

Adelantamiento en Rotonda: Siempre y cuando se realice por la izquierda del vehículo que va adelante.

Cambio de sentido de Circulación – Giros y Maniobras

Cuando doblamos en una esquina o realizamos cualquier maniobra usar la regla **retrovisor- señal- maniobra (RSM):**

1. Mire por el espejo **Retrovisor** y espejos laterales para asegurarse que puede hacer la maniobra con seguridad.
2. Por lo menos 30 metros antes **señalice** con el guiño o luz de giro o con el brazo su intención de hacer la maniobra.
3. Circular como mínimo desde **(30)** metros antes, en el carril o lado más próximo al giro o maniobra a efectuar.
4. Reducir la velocidad paulatinamente girando a una marcha moderada, **dando siempre la prioridad al peatón.**
5. Realice la maniobra con precaución sin crear riesgos ni afectando la fluidez del tránsito.

Sentido de circulación

Como norma general todos los vehículos deben circular en todas las vías por la derecha, lo más cerca posible del borde de la calzada y dejando espacio para que los vehículos que vienen de frente crucen con seguridad.

! **ESTÁ PROHIBIDO**

- Circular en sentido contrario al establecido, de contramano.
- Está prohibido pisar y atravesar líneas longitudinales continuas.
- Está prohibido circular pisando las líneas longitudinales discontinuas, solo pueden atravesarse para cambiar de carril.
- Está prohibido circular sobre refugios, isletas o dispositivos de guía.
- Circular fuera de la calzada, salvo en la banquina en casos de emergencia.
- Obstruir el paso de vehículos o peatones en una esquina avanzando aún con derecho a hacerlo, si del otro lado de la misma no hay espacio suficiente para poder circular.

Utilización de los carriles:

- a) En las calzadas con doble sentido de circulación y varios carriles, separados o no por marcas viales, circulará por el de su derecha, pudiendo utilizar el de la izquierda para adelantar.
- b) Se debe circular permanentemente en un mismo carril y por el centro de éste. Si cambia de carril, estaciona o cambia de dirección use RSM.
- c) En las vías de varios carriles se puede circular por un carril intermedio cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible.
- d) Los vehículos de transporte de pasajeros, carga y vehículos de tracción a sangre deben circular solamente por el carril derecho, utilizando el carril izquierdo solamente para el adelantamiento.
- e) Los carriles destinados al tránsito lento o los reservados (carriles selectivos) deben ser utilizados exclusivamente para el fin que se le dió.
- f) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito, circulando a menor velocidad que la determinada para el carril que transita.

g) La banquina es una zona de circulación auxiliar a utilizar únicamente en casos de extrema necesidad.

Está prohibido Girar en U o a la izquierda en:

- Intersecciones donde el tránsito es controlado por semáforos o agentes de policía.
- A mitad de cuadra, túneles y paso nivel.
- En cualquier lugar donde la señalización no lo permita.
- En las calles, avenidas, autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado por las señales.
- Girar sobre una vía pública para circular en sentido opuesto.

Está Prohibido:

- Circular **marcha atrás**, excepto para estacionar, egresar o ingresar de un garaje o de una calle sin salida.
 - **Cambiar de carril**: En curvas, esquinas, puentes, túneles o cimas de cuevas de la vía pública y otras zonas peligrosas.
 - A los conductores de bicicletas, ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos motorizados circular entre carriles en las vías multicarril, tomados de otros vehículos o enfilados inmediatamente detrás de otros automotores o sin apoyar sobre la calzada la totalidad de sus ruedas.
 - **A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas.**
- A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

Como se debe actuar en:

Las intersecciones:

- En los cruces no regulados por semáforos o agentes, ya sean de bocacalle o de sendas peatonales los conductores deben reducir la velocidad a 30 km./h; mire a ambos lados para ver si tiene libre el cruce.
 - De noche en las esquinas sin semáforos o de poca visibilidad, anuncie su llegada con un destello de luces.
- En una curva:
- El comportamiento en una curva debe ser entrar a la misma, despacio sin frenar y acelerar al salir de la curva.

En una curva:

- El comportamiento en una curva debe ser entrar a la misma, despacio sin frenar y acelerar al salir de la curva.

Autopistas y semiautopistas:

a) Está prohibido circular por las autopistas peatones, vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclomotores, y maquinarias especiales.

b) El carril externo izquierdo debe utilizarse para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y para maniobras de adelantamiento.

c) No se permite estacionar ni detenerse para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercadería, salvo en dársenas construidas a tal efecto.

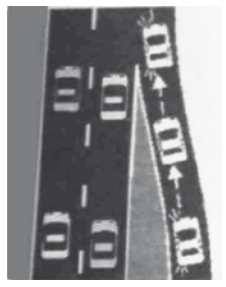
Está prohibida marcha atrás.

d) Los vehículos remolcados por causa de siniestro, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

En semiautopistas vale los puntos a), c) y d).


EN LA AUTOPISTA

Ingresar a la autopista



- El límite de velocidad es de 130 km/h en autopistas de la República Argentina, acuértese que es necesario aumentar la distancia de seguridad entre vehículos (regla de los 4 segundos).
- En autopista y autovía su vehículo ha de hacerse visible a los demás mucho antes que en una ruta o carretera común.
- Comience la maniobra de cambio de carril con mucha más antelación que en las carreteras ordinarias. RSM
- Conducir en una autopista normalmente combina altas velocidades con mucho tránsito, y usted tiene que estar alerta.

Salir de la autopista



DETENCIÓN DE UN VEHÍCULO

Se considera detención cuando un vehículo esta inmovilizado por un tiempo no mayor que el necesario para el ascenso o descenso de personas o carga y descarga de elemento. Antes de detenerse aplicá la regla RSM.

La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquina, debe ser advertida a los usuarios de la vía pública al menos con la inmediata colocación de balizas reglamentarias. Las balizas deben colocarse por lo menos a 50 metros adelante y atrás del vehículo en el caso de una recta y con buena visibilidad. En curvas, cambio de rasante u obstáculos las balizas deben ser colocadas a los 100 metros de tal manera que sean visualizadas por cualquier vehículo que se aproxime.

ESTÁ PROHIBIDO

- La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre los separadores de tránsito, rotondas y banquina, salvo casos de emergencia.
- En curvas, esquinas, puentes, túneles o cimas de cuesta de la vía pública y otras zonas peligrosas, adelantarse o cambiar de carril, detenerse injustificadamente.

Pasos a Nivel y Puentes Móviles

ESTÁ PROHIBIDO

- Cruzar un paso a nivel o puente elevadizo cuando las barreras estén bajas, con señales de advertencia en funcionamiento o la circulación del tránsito obstaculizada por un semáforo o por un embotellamiento.
- Detenerse sobre los rieles o a menos de 5 metros de ellos cuando no hubiere barreras, o quedarse en posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras.

Adelantamiento:

- Como norma general el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantar.
- La demarcación horizontal que permite el adelantamiento son las líneas discontinuas iguales.

ESTÁ PROHIBIDO ADELANTAR

- En donde exista señal vertical, marca vial, semáforos cuadrados de carril, conos u otros dispositivos que expresamente lo prohíban.
- En los pasos para peatones señalizados, las curvas, pendientes, túneles, puentes, encrucijadas, cruces ferroviarios, zonas peligrosas y cambios de rasante de visibilidad reducida.
- Cuando NO hay visibilidad suficiente para poder efectuar la maniobra.
- En el cruce de calles y en sus proximidades.
- Se prohíbe 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.

Normas para efectuar el adelantamiento (RSM)

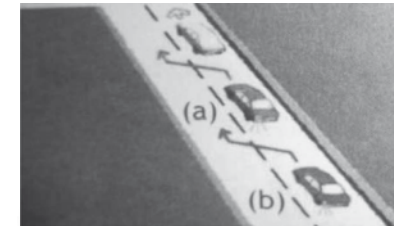
El adelantamiento de un vehículo a otro debe hacerse obligatoriamente por la izquierda conforme a las siguientes reglas:

- 1) Tener en cuenta las prohibiciones enumeradas anteriormente.
- 2) Constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún vehículo desde atrás esté a su vez sobrepasándolo. **Retrovisor.**
- 3) Debe advertir al vehículo que va a pasar su intención de sobrepasarlo por medio del destello o guiñada con las luces altas o con la bocina en la zona rural. En todos los casos debe utilizar el indicador de giro izquierdo desde que inicia el desplazamiento lateral hasta concluirlo. **Señal.**
- 4) **Maniobra.** Debe efectuar el sobrepaso rápidamente, de forma tal de retornar a su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado, esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho funcionando.

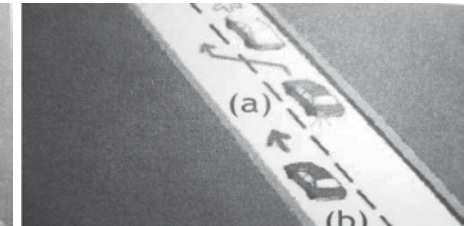
Prioridad en el adelantamiento

¿Qué hago cuando un vehículo me va a pasar?

- Debo Facilitar la maniobra, manteniéndola a la derecha de la calzada y eventualmente reduciendo la velocidad.
- Si quiero indicarle al que me va a pasar la posibilidad de peligro o no, lo hago de la siguiente manera:
 - La luz de giro izquierda avisa que NO es conveniente que el vehículo lo adelante.
 - La luz derecha quiere decir que la vía esta libre para que pase.



El a) tiene prioridad porque está indicando su intención de cambiar de carril. El vehículo b) debe esperar que a) efectuó la maniobra de adelantamiento.



Aunque el a) esté indicando su intención de cambiar de carril, el b) tiene prioridad porque ya está ocupando el carril de adelantamiento.

- Debo Facilitar la maniobra, manteniéndola a la derecha de la calzada y eventualmente reduciendo la velocidad.
- Si quiero indicarle al que me va a pasar la posibilidad de peligro o no, lo hago de la siguiente manera:
 - La luz de giro izquierda avisa que NO es conveniente que el vehículo lo adelante.
 - La luz derecha quiere decir que la vía **esta libre** para que pase.

ESTÁ PROHIBIDO

- Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento del vehículo que me va a adelantar, ya que constituye una infracción grave contra la seguridad de las personas.

- Si ha iniciado una maniobra de adelantamiento y se produce una situación que entrañe peligro, vuelva sin dudar a su posición anterior.

Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:

- El conductor del vehículo que lo antecede ha indicado su intención de girar o detenerse a su izquierda.
- En un embotellamiento producido en vías de dos o más carriles, cuando la fila de la izquierda no avanza o lo hace con extrema lentitud.

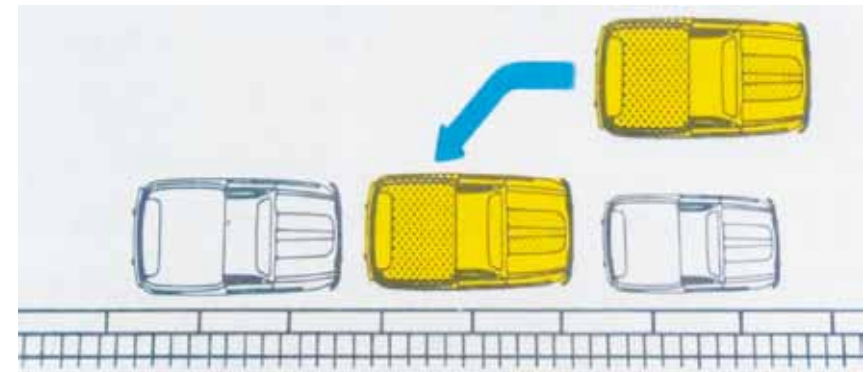
Parada o estacionamiento

Como estacionar:

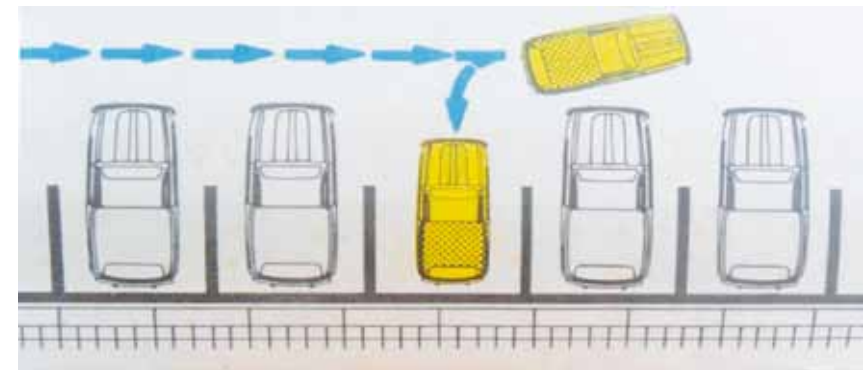
- En zona rural e interurbana estacione a la derecha lo más lejos de la calzada y banquina, y de tal manera que no afecte la visibilidad.
- En calles urbanas. Se debe colocar el vehículo a no más de 20 cm. del cordón de la vereda (salvo señalización de lo contrario) y con una distancia de por lo menos 50 cm. entre los otros vehículos.
- Cuando estacione en pendientes debe colocar el freno de mano y las ruedas delanteras o traseras, según la pendiente, en ángulo con el cordón de la vereda.



ESTACIONAMIENTO PARALELO



ESTACIONAMIENTO PERPENDICULAR



ESTA PROHIBIDO

- Parar y estacionar cuando esta la señal (NO ESTACIONAR NI DETENERSE).

EN LAS CURVAS Y CAMBIOS DE RASANTE VELOCIDAD REDUCIDA, EN SUS PROXIMIDADES.



PRIMEROS AUXILIOS



PRIMEROS AUXILIOS

Los ciudadanos que se vean implicados en un siniestro, lo presencien o tengan conocimiento de él, están obligados a:

- 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.
- Si en un siniestro ha habido víctimas ya sea por lesiones o muerte **es obligatorio detenerse para prestar ayuda esté o no implicado en el hecho. El que no lo hiciera comete un delito.**

MEDIDAS DE SEGURIDAD DESPUÉS DE UN SINIESTRO. VEHÍCULOS

- Estacionar el vehículo en lugar seguro y fuera de la calzada donde sea posible, parar el motor cortar el encendido e inmovilizar el vehículo.
- Cortar el encendido de los demás vehículos implicados, si fuera necesario. Mantener la seguridad de la circulación en el lugar del hecho.
- Hacerse ver: Colocar las balizas portátiles y la de los vehículos, si fuera posible. Si es de noche iluminar el lugar donde se produjo el siniestro con las luces de otro vehículo colocados perpendicularmente a la calzada y fuera de ella.
- No fumar, encender fósforos o hacer fuego, ni permitir que lo hagan otros. En caso de incendio, utilizar el extintor o extintores de los vehículos implicados o presentes y, en su defecto, mantas, tierra o arena.

EN RELACIÓN CON LAS VÍCTIMAS

- **SIEMPRE** preguntar a los pasajeros de los vehículos siniestrados la cantidad de personas que viajaban, esto se hace con el fin de evaluar si alguno de los pasajeros fue despedido y no se lo ve a simple vista.
- Si aparentemente hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona, se debe llamar al 107 (emergencias) o recabar con la máxima urgencia auxilio sanitario al centro sanitario o policiales rápido, o solicitándolo a otros transeúntes.

No abandone a las víctimas

- Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado. Si no sabemos cómo socorrer a un herido, no lo tocamos y pediremos.

Proceder de la siguiente manera

- Lo retiraremos del vehículo, si es posible, pero si hay dificultades, no tiraremos bruscamente de él, ni lo torceremos o doblaremos. Para sacar al herido se tira del mismo desde atrás, colocando nuestros brazos debajo de sus axilas. Otros lo sujetarán por el tronco y piernas.

- Una norma fundamental es procurar mover lo menos posible a los heridos con el fin de evitarles complicaciones.
- 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.
- **Lesiones de columna. NO MOVER.** Si puede disponer de asistencia médica no movilice a la víctima con fractura de columna. Si no es así, prepare al accidentado para el transporte. Con máximo cuidado deslice una tabla ancha bajo la víctima (puede servir una puerta). Evite flexiones de la espalda y el cuello.
- Hay que evitar mover la cabeza y el cuello de las víctimas.
- Intentaremos sacarlo como si fuera un “bloque rígido moviendo lo menos posible.
- Si se trata de un motociclista con casco, quitarlo solo en caso de que respire con dificultad. Se precisan dos personas: Mientras una sujeta el cuello y tórax evitando que se flexione, el otro lo saca colocándose detrás de la cabeza.
- Intente despertar la persona con movimientos suaves o llamándola. Si no despierta, acueste la víctima sobre la espalda y pida ayuda.

RESPIRACION ARTIFICIAL

La víctima de un siniestro puede dejar de respirar por obstrucción o por contracción producida por el shock nervioso. Hacer respiración artificial boca a boca puede salvarle la vida o en todo caso evitar la destrucción de neuronas, lo que puede provocarle graves daños cerebrales.

- 1)- Coloque a la víctima boca arriba. Si no se lo puede sacar del automóvil donde quedo aprisionado, la respiración se le practicará en la posición que esté.
- 2)- La cabeza inclinada hacia atrás facilita el paso del aire a los pulmones. Para ello coloque una mano en la nuca y otra en la frente y levante el cuello con energía.
- 3)- Asegúrese que no haya obstrucciones en la nariz y la garganta. Con los dedos debe extraer todo lo que pudiese tener en la boca: Sangre coagulada, mucosidades, dientes rotos o goma de mascar. Si la lengua está contraída tire de ella hasta colocarla en la posición normal.
- 4)- Tome aspirando todo el aire que sea capaz y trate de insuflarle con fuerza por la boca del herido durante algunos segundos. Repita la operación calculando una frecuencia de 10 veces por minuto. Si los heridos son niños o jóvenes abarcar con la boca, la boca y la nariz de ello al mismo tiempo. Esta operación debe continuar sin pausa mientras se observan síntomas de vida: Latidos del corazón, pupilas que se contraen o dilatan, uñas sonrosadas.



FRACTURAS

Ante la presencia de fracturas en las extremidades es necesario inmovilizar el miembro para evitar daños mayores. Esto se logra sujetándolo por medio de una venda (cualquier trapo, pieza de género), u otro objeto rígido. Por lesiones en la columna u otros lugares del tronco, coloque al herido sobre una tabla o cualquier otra superficie rígida y lisa (una mesa, camilla, etc).

HEMORRAGIAS

- 1 y 2)- Aplicar una compresa sobre la herida y vendarla firmemente. Si la herida es en una extremidad mantener esta en alto para disminuir la presión sanguínea.
- 3)- Si la herida es la cabeza, cuello o tronco, se aplica la compresa y se sujeta ligeramente con las vendas.
- 4)- Si la herida es grande y la hemorragia abundante, coloque un tapón (una venda sin desenrollar o un pañuelo) y manténgalo apretado. Si no se detiene coloque el talón de la mano o el puño cerrado y oprímalo todo el tiempo que sea necesario.

TORNIQUETE

Si la herida es un miembro y la sangre continúa saliendo con violencia y en forma intermitente (sangre arterial), debe adoptarse la decisión de aplicar un torniquete. Esta es una medida peligrosa y requiere atención médica inmediata.

Como se aplica un torniquete

- 1)- En la parte más carnosa del miembro, entre la herida y el corazón, lo más cerca posible de la herida pero no sobre ella, se coloca un pañuelo o trapo, anudado, flojo.
- 2)- Con un lápiz o palo que se introduce entre el trapo y el miembro, se gira para producir el enrollamiento del trapo (torniquete) y por presión evitar que siga perdiendo sangre. Cuando la sangre se detiene totalmente hay que dejar de apretar.

3)-Mientras se transporta al herido, (de urgencia), cada 4 o 5 minutos debe aflojarse el torniquete para permitir, aunque haya pérdidas, la irrigación sanguínea del miembro en cuestión.

UN TORNIQUETE APLICADO MUCHO TIEMPO PRODUCE GANGRENA POR LA FALTA DE IRRIGACION Y EL MIEMBRO DEBE SER AMPUTADO.

Si cuando el torniquete es aflojado se nota que la hemorragia fue detenida no hay que volver a ajustar.

4)- Las hemorragias de nariz se pueden solucionar poniendo tapones embebidos en agua oxigenada y manteniendo la cabeza levantada.

Si es por la boca hay que cuidar que no tenga dificultades respiratorias.

EN TODOS LOS CASOS DEBE PROPORCIONARSE AL HERIDO ABSOLUTO REPOSO

QUEMADURAS

a) Si el accidentado está envuelto en llamas hay que tirarlo al suelo (para evitar más graves quemaduras en le cara) y tapanlo con una manta para sofocar el fuego.

b) Si utiliza un extinguidor evite rociarle la cara y las partes desnudas del cuerpo.

c) No intente sacarle la ropa quemada, EN LA MAYORIA DE LOS CASOS ENCONTRA-RA PEGADA LA PIEL.

d) Si las quemaduras que están a la vista son graves, no aplique ninguna pomada o líquido, solo cúbralas con vendas limpias y flojas para evitar la exposición a la tierra u otras suciedades.

e) (El quemado solo puede beber agua salada o con una cucharadita de sodio por litro).

BIBLIOGRAFIA

- Asociación Argentina de Carreteras, Dirección Nacional de Vialidad, COLECCIÓN DE CAMPAÑA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.
- Gobierno del Pueblo de La Rioja, Subsecretaría de Transporte y Seguridad Vial, GUIA DE CONDUCTOR LA RIOJA 2007.
- Gobierno del Pueblo de La Rioja, Subsecretaría de Transporte y Seguridad Vial, GUIA DEL MOTOCICLISTA, Anexo Guía del Conductor La Rioja 2007.
- Ley Nacional de Educación Vial N° 23348/86.
- Ley Nacional de Tránsito N° 24449/95.
- Ley Nacional de Tránsito y de Seguridad Vial N° 26353/08.
- Ley Nacional de Tránsito y de Seguridad Vial N° 26363/08.
- Ordenanza Municipal N° 3202/98.
- Policía de Formosa Cuerpo de Tránsito, CAMPAÑA POR EL USO DEL CASCO.
- Tabasso Carlos, FUNDAMENTOS DEL TRANSITO TOMO I Y II, Editorial B de F, Buenos Aires, 1995.
- Folletería:
- Fundación MAPFRE, El Conductor Seguro.
- Municipalidad de Goya, Subsecretaría de gobierno, Dirección de tránsito.
- Municipalidad de San Luis del Palmar Corrientes, La Educación vial, una herramienta para la seguridad en el tránsito.
- San Cristóbal Seguros Generales, Circulación en bicicletas.
- San Cristóbal Seguros Generales, La educación también se demuestra en las calle.
- 10 PUNTOS EN SEGURIDAD, REGLAMENTACIONES Y SUGERENCIAS PARA CONDUCTORES. Edición 1985.
- www.aca.org.ar



ANEXOS

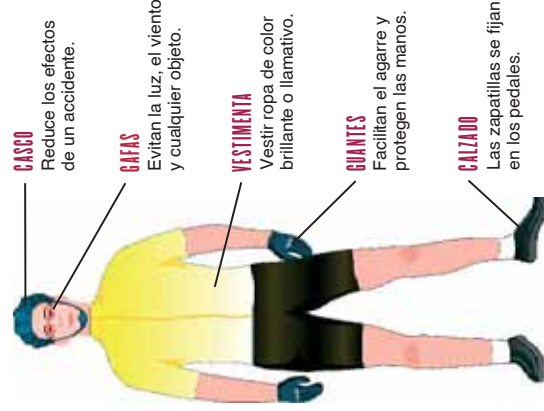
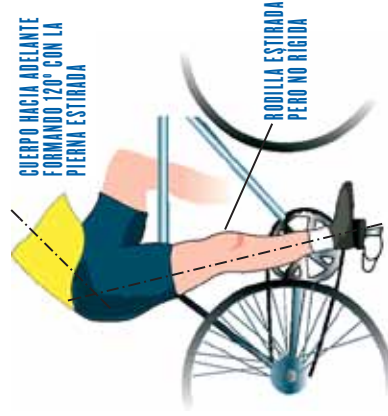


SEGURIDAD VIAL

Para la práctica segura del ciclismo se requiere conocer ciertos aspectos esenciales que benefician su desarrollo. Algunos de ellos se refieren a las indicaciones que tienen que ver con las vías de circulación, como la posibilidad de utilizar los arcones de las autovías solamente cuando no está prohibido. Por otro lado, los ciclistas pueden formar grupos en la carretera, que serán adelantados ocupando el carril contrario, siempre que la maniobra no conlleve ningún peligro. En cuanto a los elementos principales de la bici, éstos se deben revisar para que estén en buen estado. Además, cuando se monta en bicicleta está prohibido utilizar auriculares con sonido y teléfonos móviles.

POSICIÓN CORRECTA PARA IR EN BICI E INDMENTARIA

Los ciclistas deben adoptar una postura saludable en la bicicleta. Además, por la noche conviene llevar elementos luminosos o prendas claras o fluorescentes como brazaletes o cascos reflectantes.



SEÑALIZACIÓN

Las maniobras se han de realizar lo más rápido posible después de observar al resto de vehículos y comprobar que no existe peligro. Además deben señalizarse con claridad y antelación.

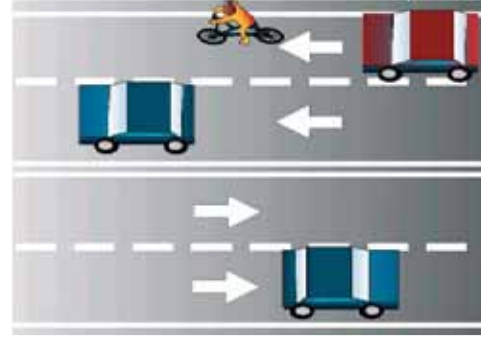
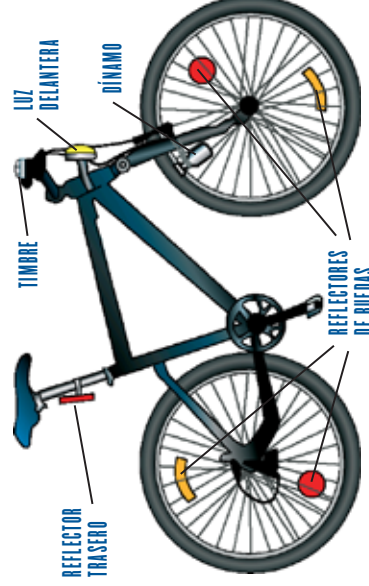


CIRCULACIÓN POR LA VÍA

Los ciclistas deben circular por la vía o la parte de ella que les corresponde en cada momento, y en su defecto por el arcón de la derecha. Además, pueden moverse a una velocidad inferior a los límites mínimos establecidos. En ciertos tramos, como en el caso de los descensos prolongados que tienen curvas, también se permite que las bicicletas ocupen la parte de la calzada que se necesite en la trayectoria.

LUCES, REFLECTORES Y SEÑALES ACÚSTICAS

Cuando es de noche, se circula por un túnel, o disminuye la visibilidad, las bicicletas necesitan llevar una luz de posición delantera blanca y otra trasera roja. También se puede disponer de reflectantes en los radios.



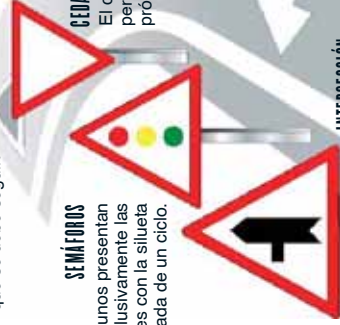
INTERSECCIÓN DE SENTIDO GIRATORIO OBLIGATORIO

Las flechas de la imagen indican cuál es la dirección y el sentido del movimiento que se debe seguir.



SEMAFOROS

Algunos presentan exclusivamente las luces con la silueta iluminada de un ciclista.



ENTRADA PROHIBIDA A CICLOS

Estos vehículos no pueden acceder cuando aparezca esta indicación.



DETENCIÓN OBLIGATORIA

Obliga a parar el vehículo en una intersección y a ceder el paso al que circula por la vía a la que se aproxima.



CIRCULACIÓN PROHIBIDA

Señal de entrada que afecta a toda clase de transportes.



CICLISTAS

Peligro por la proximidad de un lugar de paso o de salida de ciclistas.



SEÑALES DE TRÁFICO

Las carreteras deben tener ciertas señalizaciones verticales para avisar de la circulación de los ciclistas. En estas indicaciones se inscriben diversos mensajes de atención, de limitación de velocidad, de preferencia y de respeto hacia ellos.



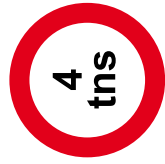
CAMINO RESERVADO PARA CICLOS

Estos vehículos deben circular por los caminos con esta señal y el resto de conductores tendrán prohibido utilizarlos.

INTERSECCIÓN

Proximidad de un cruce con una vía a la izquierda, en la que los usuarios han de ceder el paso.

Señales de Restricción



LIMITACIÓN DE PESO



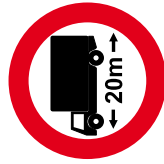
LIMITACIÓN DE PESO



LIMITACIÓN DE ALTURA



LIMITACIÓN DE ANCHO



LIMITACIÓN DEL LARGO DEL VEHÍCULO



LIMITACIÓN DE VELOCIDAD MÁXIMA



LÍMITE DE VELOCIDAD MÍNIMA



ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (transporte público)



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (motos)



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (bicicletas)



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (finetes)



CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (peatones)



USO DE CADENAS PARA NIEVE



GIRO OBLIGATORIO (derecha)



GIRO OBLIGATORIO (izquierda)



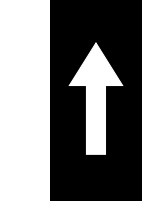
SENTIDO DE CIRCULACIÓN (derecha)



SENTIDO DE CIRCULACIÓN (izquierda)



SENTIDO DE CIRCULACIÓN (sentido único)



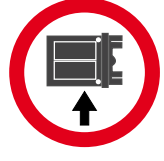
SENTIDO DE CIRCULACIÓN (alternativa)



PASO OBLIGADO (derecha)



PASO OBLIGADO (izquierda)



TRÁNSITO PESADO A LA DERECHA



PEATONES POR LA IZQUIERDA

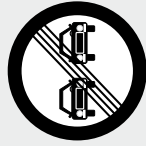


PUESTO DE CONTROL O PEAJE



COMIENZO DE DOBLE MANO

Señales de Prescripción



FIN DE LA PRESCRIPCIÓN



FIN DE LA PRESCRIPCIÓN

Señales de Prioridad



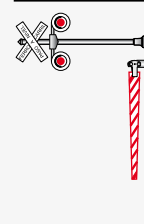
PARE



CEDA EL PASO



PREFERENCIA DE AVANCE



BARRERAS FERROVIALES

Señales de Prohibición



NO AVANZAR



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (autos)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (bicicletas)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (acoplados)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (tracción animal)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (carro mano)



CONTRAMANO



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (motos)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (camiones)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (peatones)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (animal)



PROHIBICIÓN DE CIRCULAR (tractores)



NO GIRAR A LA IZQUIERDA



NO GIRAR EN U (no retomar)



NO RUIDOS MOLESTOS



NO ESTACIONAR NI DETENERSE



NO GIRAR A LA DERECHA



PROHIBICIÓN DE ADELANTARSE



NO ESTACIONAR



PROHIBIDO CAMBIAR DE CARRIL

SEÑALES SOBRE CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS

CRUCE FERROVIARIO	PASO A NIVEL SIN BARRERAS	PASO A NIVEL CON BARRERAS	CRUZ DE SAN ANDRÉS	CURVA (con barrera)	CURVA (sin barrera)
CURVA (curva a la derecha)	CURVA (curva a la izquierda)	CAMINO SINUOSO	ENCRUZADA (bifurcación)	ENCRUZADA (empalmes)	ENCRUZADA (empalmes)
ENCRUZADAS SUCESIVAS	ROTONDA	INCORPORACIÓN DE TRANSITO LATERAL	ENCRUZADA (cruce alternativo)	ENCRUZADA (cruce alternativo)	PROXIMIDAD DE SEMAFORO
PERFIL IRREGULAR (irregular)	PERFIL IRREGULAR (loma)	PERFIL IRREGULAR (badén)	PERFIL IRREGULAR (descendente)	PERFIL IRREGULAR (descendente)	ANCHO LIMITADO
ESTRECHAMIENTO (en las dos manos)	ESTRECHAMIENTO (en una sola mano)	ESTRECHAMIENTO (en una sola mano)	PUENTE MÓVIL	PUENTE MÓVIL	PENDIENTE (ascendente)
PUENTE ANGOSTO	PUENTE ANGOSTO	PRESENCIA DE VEHICULO EXTRAÑO (tractor)	ESCOLARES	ESCOLARES	NINOS
CALZADA RESBALADIZA	CALZADA DIVIDIDA	PRESENCIA DE VEHICULO EXTRAÑO (ambulancia)	PRESENCIA DE VEHICULO EXTRAÑO (tractor)	PRESENCIA DE VEHICULO EXTRAÑO (tractor)	ANIMALES SUELTOS (vacas)
					ANIMALES SUELTOS (cerdos)
CICLISTA	JINETE	PRESENCIA DE VEHICULO EXTRAÑO (tramía)	VIENTOS FUERTES LATERALES	VIENTOS FUERTES LATERALES	PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRINGIDA (paso)
					PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRINGIDA (curva)
TÚNEL	PRESENCIA DE VEHICULO EXTRAÑO (tramía)	FIN DE PREVENCIÓN	FIN DE PREVENCIÓN	FIN DE PREVENCIÓN	FIN DE PREVENCIÓN
PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRINGIDA (otras)	PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRINGIDA (pare)	PANELES DE PREVENCIÓN (aproximación)	PANELES DE PREVENCIÓN (aproximación)	PANELES DE PREVENCIÓN (curva)	PANELES DE PREVENCIÓN (curva)



PANELES DE PREVENCIÓN (cambio de sentido)



CRUCE DE PEATONES

























































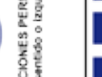



ATENCIÓN



CURVA CERRADA

SEÑALES DE INFORMACION TURISTICA Y DE SERVICIOS

	PUESTO SANITARIO		SERVICIO TELEFÓNICO		ESTACIÓN DE SERVICIO		SERVICIO MECÁNICO		ESTACIÓN DE FERROCARRIL
	BALNEARIO (playa)		BALNEARIO (bathings)		LUGAR PARA RECREACIÓN Y DESCANSO		HOTEL		PLAZA
	BAR		CAMPAMENTO		RESTAURANTE		AEROPUERTO		GOMERÍA
	ESTACIONAMIENTO		PUNTO PANORÁMICO		CORREO		ESTACIONAMIENTO DE CASAS RODANTES		MUSEO
	POLICIA		DETENCIÓN TRANSP. PÚBLICO DE PASAJEROS		TAXI		TERMINAL DE OMNIBUS		PASO PEATONAL PERMITIDO
	RUTA PANAMERICANA		RUTA NACIONAL		RUTA PROVINCIAL		NOMENCLATURA URBANA		NOMENCLATURA URBANA
	CORRIENTES		SAN LUIS DEL PALMAR EMPEDRADO		GOYA		ESQUINA		MISIONES
	CORRIENTES		ORIENTACIÓN (EN CAMINOS PRIM. Y SEC.)		ORIENTACIÓN (EN CAMINOS SECUNDARIOS)		COMIENZO O FIN DE ZONA URBANIZADA		IDENTIFICACIÓN DE JURISD. O ACCES. GEOG.
	MOJÓN KILOMÉTRICO		NOMENCLATURA DE AUTOPISTA		COMIENZO DE AUTOPISTA		FIN DE AUTOPISTA		CAMINO O PASO TRANSITABLE
	CAMINO O CALLE SIN SALIDA		CAMINO O CALLE SIN SALIDA		VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS		ESTACIONAMIENTO PERMITIDO		PERMITIDO GIRAR (derecha)
	PERMITIDO GIRAR (izquierda)		DIRECCIONES PERMITIDAS (derecha)		DIRECCIONES PERMITIDAS (izquierda)		DIRECCIONES PERMITIDAS (igual sentido o izquierda)		DIRECCIONES PERMITIDAS (igual sentido o derecha)
	DIRECCIONES PERMITIDAS (ambas direcciones)		DIRECCIONES PERMITIDAS (bifurcación)		INDICACIÓN DE UTILIZACIÓN DE CARRILES		DESVIÓ POR CAMBIO DE SENTIDO		ESQUEMA DE RECORRIDO

TRANSITORIAS



CALLE O CARRETERA EN CONSTRUCCIÓN O CERRADA



DESVÍO



CARRETERA DE UN SOLO CARRIL



ESTRECHAMIENTO DE CALZADA



BANDERILLERO



HOMBRES TRABAJANDO



EQUIPO PESADO EN LA VÍA



TRABAJOS EN LA BANQUINA



ZONA DE EXPLOSIVOS



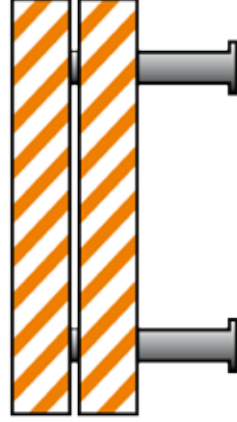
LONGITUD DE LA CONSTRUCCIÓN



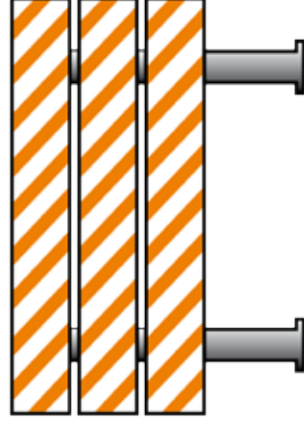
FIN DE CONSTRUCCIÓN



VALLA (b) - TIPO I



VALLA (b) - TIPO III



VALLA (b) - TIPO III



CONO



DELINEADOR



TAMBOR

Doble Línea Amarilla



Indican división de carriles opuestos de circulación, no se puede circular sobre ellas, ni transponerías.

Lineas Blancas Longitudinales Continuas y Discontinuas



Indica la división de carriles de un mismo sentido de circulación, permite cambiar de carril del lado de la línea discontinua y prohíbe el cambio de carril la línea discontinua.

Demarcación de Curvas



Sólo puede transponerla quien circule por el lado de la línea discontinua, siendo las dos continuas no se puede transoiner de ningún lado.

Línea de frenado (A) y Senda Peatonal (B)



(A) Indica la presencia de zona peatonal o cruce de peatones, no deben ser sobrepasadas en el momento de encenderse la luz roja hasta la aparición de la luz verde.

(B) Zona reservada para cruce de peatones, de no estar pintada se tomará como referencia la continuación longitudinal de las aceras.

Línea Blanca Longitudinal Continua



Indica la división de carriles de un mismo sentido de circulación, prohibiendo transponerla o circular sobre ella.

Línea Blanca Longitudinal Discontinua



Indica la división de carriles de un mismo sentido de circulación, habilitando el cambio de carril.

Lineas Oblicuas (isletas)



Anticipan la presencia de obstáculos, o espacios físicos, canalizando las corrientes circulatorias. Está prohibido circular sobre ellas.

Cruce Ferroviario



Demarcación complementaria de los indicadores verticales que destacan la presencia de una vía ferroviaria.



Sucesión de flechas separadas a 40mts. una de la otra.

-Viendo una flecha, circular a 40Km/h.

-Viendo dos flechas, circular a 60Km/h.

ASIENTOS PARA MENORES

Bebé



Niño (hasta 4 años)



Niño (hasta 8 años)



Niño (mas de 8 años)

