



TIGRES al VOLANTE



Creando Conciencia
ONG EN EDUCACIÓN, PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL



TIGRE
MUNICIPIO

Carta al Alumno

A quienes tengan en sus manos este manual:

Detrás de las páginas del manual, muchas horas de trabajo, muchas ganas de comunicar a otros los saberes que se forjaron tras la experiencia acumulada y el devenir de numerosos procesos formativos.

Este manual, pretende ser una herramienta para ayudar al alumno a afirmar y clarificar lo que ya sabe e incorporar lo que le hace falta saber.

Compartiendo la información para generar posibles soluciones, en una interacción constante que incluye la enseñanza y el aprendizaje como objetivo final, donde el alumno desarrolle una postura autónoma y crítica que lo habilite, desde sus competencias a una toma de conciencia de su rol de buen ciudadano, que les permita desarrollar con conciencia y responsabilidad la conducción de vehículos, entendiendo que lo realiza compartiendo un espacio público.

Todos los que participamos del diseño y redacción de este manual, esperamos que nuestro trabajo sea una herramienta facilitadora del proceso formativo, y que actúe como motor para propiciar la integración eficaz y permanente en el tránsito.

Equipo de instructores formadores

UNIDAD 1

PREDICCIÓN DEL RIESGO VIAL

VÍA PÚBLICA

El tránsito es un fenómeno cotidiano que está presente en nuestras vidas. No hay nadie que pueda decir que el tránsito no le afecta, ya que con solo salir a la calle, se encuentra en él.

El tránsito es un sistema organizado y conformado por el hombre.

Podríamos definirlo como:

El desplazamiento o circulación bajo normas convencionales de vehículos y personas en el espacio público.

Todas las personas que circulan por la vía pública constituyen una parte del mismo, en interdependencia unos con otros, puesto que conforman y actúan en un micro mundo extremadamente complejo y riquísimo en colores y matices.

Infinidad de relaciones, actos, conductas, situaciones, patrones, estereotipos, causas, efectos, se tejen, entrecruzan y desenvuelven en la vía pública.

Cada uno es parte de un todo en movimiento, cada uno depende de los otros, para que el sistema funcione.

Cada uno en lo individual, condiciona e influye sobre los demás y viceversa. Por lo cual, cada persona es responsable de una parte del tránsito.

Reflexionar sobre la afirmación anterior, nos ayudaría a encontrar la clave para modificar el patrón cultural de riesgo en el que estamos inmersos.



CULTURA DE RIESGO VIAL

Los cambios sociales como resultantes de la búsqueda del desarrollo económico, la industrialización y la urbanización han tenido profundos efectos sobre la estructura de las comunidades, el funcionamiento de las familias y el bienestar de las personas.

Debido al desenvolvimiento social actual, problemas tales como la violencia, incidentes laborales y de tránsito se han incrementado.

Ante la dificultad de involucrarse con lo mencionado anteriormente, se piensa que la solución debería provenir de “algún otro” significativo que detente el poder. Se considera a “este otro” como el único capaz de lograr los cambios necesarios a través de la implementación de un mayor control y sanción.



Se puede inferir que no existe en la mayoría de la población, una real percepción de los riesgos que conlleva a determinados comportamientos individuales, y la implicancia de las propias conductas en la problemática, constituyendo las mismas un verdadero factor de riesgo de carácter psicosociocultural.

Socialmente, se ha instalado un sistema cognitivo y axiológico a través de la atribución de significados compartidos que han construido un pensamiento en común. Los valores, creencias y expectativas se instituyeron como pautas culturales de comportamiento y estilos de vida riesgosos e inadecuados, constituyendo lo que podemos definir como CULTURA DE RIESGO VIAL.

Actualmente, existen medios que facilitan una mayor comprensión del problema en sus diversas dimensiones en pos de modificar el mismo. Distintas disciplinas, pueden contribuir a su conocimiento teórico-conceptual y aportar tecnologías y métodos apropiados para su abordaje desde los aspectos particulares, esencialmente desde el estudio comportamental grupal, social y cultural. La iniciativa, al respecto, es la intención y puesta en marcha del sistema de evaluación permanente de conductores, en la aplicación del registro por puntos, focalizando el trabajar y remover obstáculos culturales, para la adopción individual y social de conductas preventivas y seguras.

EL RIESGO

Hemos llegado hasta acá sin definir aún que es un riesgo. El Riesgo, es el peligro o factibilidad de sufrir un daño o efecto negativo; la variación del mismo, está dada por la menor o mayor probabilidad de que se produzca ese daño al que nos estamos exponiendo.

Mayor riesgo significa alta posibilidad de sufrir algún daño, sin importar que magnitud que posee el probable daño del que hablamos. Muchas veces confundimos el riesgo con el daño, por ejemplo mencionamos que algo es de alto o de bajo riesgo cuando, en realidad, nos queremos referir al menor o mayor daño que nos puede provocar.

Esto es un error ya que, en verdad, podemos correr un alto riesgo de sufrir un daño menor, o viceversa, correr un riesgo no tan alto pero si un daño vital.

El primer caso, se presenta mayormente en las situaciones de tránsito en la ciudad, donde hay numerosa cantidad de situaciones riesgosas como las esquinas, los peatones, el volumen de vehículos, entre otras; y el segundo caso, ocurre generalmente en los siniestros de ruta donde la posibilidad de ocurrencia disminuye por menor cantidad de intersecciones en la vía, la casi nula existencia de peatones y la menor cantidad de vehículos que nos cruzamos respecto a la ciudad.

Hay ejemplos concretos, que nos pueden aclarar esta confusión, uno es el caso de los Bomberos, de los cuales la sociedad, toda, y muchas veces los medios de comunicación, hablan de ellos como “arriesgados servidores”. En verdad, este servidor, si para algo se prepara, tratando de cumplir su tarea a la perfección, es para no arriesgar su vida, tomando en cada acción todas las medidas necesarias para reconocer esos riesgos y disminuirlos lo más posible con acciones preventivas.

Otro ejemplo, podría ser el de aquellos que manipulan corriente eléctrica de alto voltaje y, por supuesto, toman todas las precauciones necesarias para evitar el daño, por ende no hay muchas posibilidades de que ocurra el hecho dañoso –bajo riesgo-, sin embargo un solo error, o falla, los puede matar.

Ahora podemos entender, por qué son distintos los riesgos en la ruta que en la ciudad, como así



también son distintos los daños que se pueden sufrir, o provocar.

Pero debemos saber que por distintos que sean los riesgos y los daños, esto no implica que sean menos importantes, como tampoco implica que no se puedan sufrir daños graves en la ciudad, por lo tanto la atención para evitarlos debe ser tan sustancial en la ruta como en el casco urbano.

Existe una enorme cantidad de ejemplos prácticos que demuestran lo que se llama “La Capacidad de predicción de riesgo vial”, una herramienta altamente poderosa que no debemos dejar de utilizar para combatir la inseguridad vial, es la capacidad que se tiene de la percepción del riesgo, lo cual es significativo a la hora de cambiar las conductas de las personas.

¿Existe la seguridad?

En esta etapa de la humanidad, donde, la velocidad de su evolución y las consecuencias de la misma, son desmedidas e imprevisibles, tiende a desaparecer el termino Seguridad, que significa “nada de que temer”, para transformarse en Riesgo. Es imposible que el hombre, en alguna circunstancia de la vida no tenga “nada de que temer”, pues ya en el nacimiento por la imposibilidad de autoabastecimiento y supervivencia, comienza a correr distintos riesgos de forma permanente.



El hombre, siempre estuvo expuesto a los riesgos de la naturaleza, y a los que él mismo se genera.

El gran problema, se genera cuando le término “desmedido” se aplica a las consecuencias de los cambios continuos, produciendo así nuevos riesgos que no son percibidos por gran parte de los individuos hasta que no los sufren. Cuando se inventó el celular, nadie pensó que iba a generar tantas muertes en el tránsito y, lo que es peor, aún hoy muchos no lo perciben, es decir, no toman conciencia del riesgo que representa.

Todo lo mencionado, produce la desaparición del término seguridad, teniendo que reemplazarlo por el de riesgo, ya que no sabemos si estamos, o no, expuestos a algún nuevo peligro.



El grave inconveniente es que no sentimos la inseguridad, y si lo hacemos no tomamos conciencia ni dimensión de los riesgos que asumimos, provocando así que, ilógica y asiduamente, se arriesgue la vida propia o ajena, y a veces vayamos en contra, hasta de lo debería ser natural e innato como el instinto de supervivencia.

¿Por qué ocurre? Esto ocurre por el grado de inconciencia que existe sobre la situación mientras se la está viviendo. Pero utilizo la palabra inconsciente, no de forma despectiva como solemos darle, sino desde el punto de vista de no tener conciencia, es decir, de no darse cuenta. Muchas veces oímos en el relato de alguna circunstancia de tránsito, altamente riesgosa que quien conducía el vehículo realizó una maniobra de riesgo, mostrando un real desapego a la vida, propia como ajena, incluyendo la de su propia familia que lo acompañaba en el vehículo.

Si analizamos la ocurrencia de los hechos trágicos del tránsito, y los grupos familiares que desaparecen, o quedan irremediadamente fracturados, por las ausencias de algunos de sus integrantes, y reflexionamos sobre esos sucesos, es ilógico pensar que un padre decida transportar a todos los miembros de su familia en su vehículo, con el fin de exponer la integridad física de los mismos.

Es más lógico pensar que esa persona nunca percibió qué riesgos corría, y a qué daños estaba exponiéndose, tanto él como los demás.

Por todo lo visto hasta aquí, ya no deberíamos hablar ni dar cursos de “seguridad” vial o cualquier otra manifestación de seguridad, sino más bien hablar de “los riesgos y las acciones preventivas que permiten evitar daños”.

Entonces podemos colaborar en la tarea de “detectar y exponer los riesgos, para evitar que no nos expongamos a ellos”, pero eso sucederá si logramos reflexionar sobre el tema y sacar una conclusión propia, es decir, “Crear Conciencia”. De esta forma, nos queda como recurso para mejorar nuestra vida, la disminución de los riesgos a los valores mínimos posibles, haciendo que la probabilidad de sufrir daños quede reducida a su menor expresión, en todos los ámbitos de la vida. Para ello, debemos analizar las distintas circunstancias dañosas que nos rodean.

RIESGO VIAL

Antes de entrar en un análisis específico del riesgo vial, sería bueno relacionar los términos de riesgo y seguridad. Porque a partir de concluir que la seguridad no existe, podemos afirmar que siempre corremos riesgos. Entonces ¿Somos todos arriesgados?

La respuesta es NO, porque “ser arriesgado” es correr, a sabiendas, riesgos innecesarios; por el contrario, “no ser arriesgado” – o ser preventivo – es identificar los daños que puedo sufrir, para poder actuar y disminuir la posibilidad de su ocurrencia.

Ante lo expuesto precedentemente podemos reflexionar sobre el riesgo vial.

Cuando el análisis de los riesgos, se centra en los Riesgos Viales, se observa un sistema muy complejo. No solo porque los componentes son varios (como camino o entorno en general, conductor o usuario de la vía pública, y los vehículos) sino que cada uno de estos actores se ha transformado en “Complejo”, impidiendo hablar genéricamente de los mismos, como “Los caminos”, “Los conductores” o “Los vehículos”, puesto que eso sería una simplificación inadecuada, ya que estos factores no tienen un comportamiento constante, ni generan siempre los mismos problemas, como tampoco existen métodos únicos o mágicos para encontrar una solución a la problemática de estas variables.

Debemos agregar que tampoco es posible abordar la problemática desde el individualismo de los elementos, sino que es necesario realizar el estudio sobre la interacción de los, ya “complejos”, integrantes del sistema.

Claro está que el único capaz de adaptarse de forma inmediata a las circunstancias adversas que propongan los demás factores, sin esperar la mejoría del resto para dejar de correr riesgo: ES EL HOMBRE.

Por eso, una capacitación debe exponer los riesgos de los tres elementos del sistema, intentando cambiar la actitud, de participativa a preventiva, en el conductor, el pasajero o el peatón, los cuales utilizan el espacio público.

Nuevamente podemos referirnos a “La Capacidad de predicción de riesgo vial”. Es interesante reflexionar, por ejemplo, el “cerrar la puerta de nuestra casa con llave”, por qué es tan efectiva la percepción del riesgo en este caso y no lo es respecto del tránsito, si en verdad, este último, es un tema que se ha comenzado a hablar en los medios de comunicación, donde se muestran las horribles consecuencias de este flagelo; en otras palabras, percibir el riesgo vial es más difícil que percibir el riesgo social. Luego, de preguntarnos a qué se debe esta dificultad para percibir el riesgo vial, mediante un profundo análisis se pudo observar que la diferencia entre el riesgo vial y el riesgo social

es: En el primero, siento que yo tengo que cometer un error para sufrir los daños; en el segundo, dependo de la “voluntad”, y poder de otra persona, que es quien me amenaza. Esta voluntad ajena, es la intención de la otra parte, es lo que hace que sienta que todas las medidas preventivas que puedo tomar pueden ser insuficientes para evitar el daño, porque del otro lado habrá alguien que estará pensando como pasar por encima de mi prevención.

Entonces, debemos tener presente esta circunstancia para que cuando pretendamos percibir el riesgo vial no dejemos fuera del análisis el tema de la confianza en cada uno, porque este exceso de confianza es lo que atenta contra las acciones preventivas, por ejemplo, las personas que sufrieron o provocaron enormes daños en el tránsito confiaban en sí mismos, creyendo que no les iba a pasar, y debido a este exceso de confianza, terminaron sufriendo, las consecuencias de la falta de prevención.



Se ha visto, en cuanto texto hable del tema, que el 90 % de los siniestros viales son causados por errores humanos, esto nos permite inferir que actuar sobre estos factores, corrigiendo errores, sería suficiente para solucionar el problema.

Pero el “error humano” no se puede suprimir, y no debemos tomarlo como la causa de los siniestros viales sino que debemos analizar otras causas latentes que conforman algo más complejo, y estas causas latentes son “las causas que provocan el error humano”, es decir el factor humano.

En este factor humano, es probable que participe en gran medida la Inconciencia –alejando la causa del Accidente de un verdadero error– y otras variables que coadyuvan como la Irresponsabilidad – en el incumplimiento de las normas–, la Ineptitud –por falta de capacitación –, la Inexperiencia –por falta de cursos prácticos obligatorios–, el Desconocimiento – por falta de exámenes exigentes- , entre otras.

Por esto, la solución a los intentos por disminuir el riesgo vial a su mínima expresión debería enfocarse en una campaña de educación en prevención más que en el control.



Sobre todo porque algunos controles – como una cámara filmadora o una fotografía oculta – actuarán sobre el infractor y una vez que la infracción ya ha sido cometida y el riesgo generado. Y lo que es peor es que no se concientiza a la gran cantidad de “no infractores” que pasaron por delante de ella y que, en algún momento, por alguna de las circunstancias del factor humano, pueden incumplir y provocar un siniestro.

Si avanzamos más en dirección al análisis de las responsabilidades que al de las culpas, hacia la organización de los esfuerzos para que las normas, los procedimientos de prevención y control, sean amigables y aceptados por los usuarios e incorporados desde temprana edad en la educación, el factor humano reduciría los márgenes de error.

De lo contrario, solo podremos medir los índices de error con estadísticas, valiosas para conocer el pasado, pero como hechos ya sucedidos que no tienen vuelta atrás, que son dañosos, reales y dolorosos.

Hechos que educan solamente a aquellos a los que les ha provocado pérdidas irreparables, mientras

los demás, los miramos como números de un sorteo que, cual juego de azar, creemos que a nosotros no nos va a tocar. Esto es una limitación para percibir la real dimensión del problema vial y para la obtención de soluciones, porque, también en esta búsqueda juega el factor humano que puede cometer errores por inconsciencia, desconocimiento, y limitaciones, entre otros. Aumentando el riesgo de no hallar las respuestas adecuadas, y por ende que sigan sucediendo siniestros viales.

UNIDAD 2

CONDICIONES PARA CONDUCIR

- CONDUCTORES
- CIRCULAR
- BICICLETAS
- DOCUMENTOS EXIGIBLES
- PEATONES Y DISCAPACITADOS
- VÍAS MULTICARRILES
- AUTOPISTAS
- CICLOVÍAS
- SEMIAUTOPISTA
- ESTACIONAMIENTO

UNIDAD 2

CONDICIONES PARA CONDUCIR

Muchos de los valores que necesitamos compartir en sociedad están regulados. Esto significa que existen normas que obligan a los ciudadanos a que cumplan estos valores.

Todos sabemos que son las normas, ya que actuamos a diario de acuerdo a ellas. Algunas resultan molestas, otras parecen indispensables.

Ninguna sociedad carece de normas; estas son las reglas que las personas deben cumplir. Son mandatos que establecen la forma en que deben ordenarse las relaciones de las personas. Para vivir en sociedad, todos precisamos de normas que dirijan nuestra acción, respecto de la relación con los demás.

Las mismas orientan nuestra conducta, nos dicen lo que debemos hacer y como debemos proceder ante determinadas situaciones. Además, establecen derechos y obligaciones recíprocos, y prohíben ciertos actos considerados perjudiciales para la vida en común.



Las NORMAS y los VALORES COMPARTIDOS hacen posible la convivencia.

LOS CONDUCTORES DEBEN

- Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad.
- En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.
- Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.
- Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías ó carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

IMPORTANTE

Los automotores serán conducidos con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando

sea necesario accionar otros comandos. El conductor no debe llevar a su izquierda ó entre sus brazos a ninguna persona, bulto ó animal, ni permitirá que otro tome el control de la dirección.

REQUISITOS PARA CIRCULAR

- Que el conductor este habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia habilitante en vigencia.
- Que porte la cédula verde ó documento de identificación del mismo en vigencia.
- Que porte el comprobante del seguro, en vigencia.
- Que el vehículo, incluyendo acoplados y semiremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos.
- Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados.
- Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor.
- Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.
- Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino.
- Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento.
- En el caso de motos, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos.
- Es obligatorio el uso del apoya cabezas y el cinturón de seguridad.

REQUISITOS PARA BICICLETAS

- Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;
- Espejos retrovisores en ambos lados;
- Timbre, bocina o similar;
- Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales;
- Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo;
- Guardabarros sobre ambas ruedas;

- Luces y señalización reflectiva.

LOS DOCUMENTOS EXIGIBLES

- Documento de identidad.
- Comprobante de pago del impuesto a la radicación del vehículo.
- Constancia de Revisión Técnica Obligatoria en vigencia.
- Que el conductor este habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia habilitante en vigencia.
- Que porte la cédula verde ó documento de identificación del mismo en vigencia.
- Que porte el comprobante del seguro, en vigencia.
- Que el vehículo, incluyendo acoplados y semiremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos.
- Que posea matafuego y balizas portátiles normalizados.
- Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor.
- Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.
- Que el vehículo y lo que transporta tenga las dimensiones, peso y potencia adecuados a la vía transitada y a las restricciones establecidas por la autoridad competente, para determinados sectores del camino.
- Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento.
- En el caso de motos, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos.
- Es obligatorio el uso del apoya cabezas y el cinturón de seguridad.
- Que tratándose de un vehículo del servicio de transporte ó maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente ley.

EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS

- Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, **no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.**

SOLO SE PROCEDERÁ A LA RETENCIÓN DE DOCUMENTOS

EN LOS CASOS QUE LAS LICENCIAS HABILITANTES:

- Estuvieran vencidas.
- Hubieren caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente.
- No se ajusten a los límites de edad correspondiente.
- Hayan sido adulteradas ó surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta ley.
- Sea evidente la disminución de las condiciones psicofísicas del titular, con relación a la exigible al serle otorgada, excepto a los discapacitados debidamente habilitados, debiéndose proceder conforme a la ley.
- El titular se encuentre inhabilitado ó suspendido para conducir.

PEATONES Y DISCAPACITADOS

Los peatones transitarán:

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.



IMPORTANTE: Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación.

En zona rural:

- Por sendas ó lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección.
- El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

En zonas urbanas y rurales:

- Si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

IMPORTANTE:

Cuando no existiera senda peatonal habilitada exclusivamente para personas con discapacidad se considera tal a la franja imaginaria sobre la calzada, inmediata al cordón, que comunica la rampa con la senda peatonal.

VÍAS MULTICARRILES

En las vías con más de dos carriles por mano, sin contar el ocupado por estacionamiento, el tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

- Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible.
- Se debe circular permaneciendo en un mismo carril y por el centro de éste.
- Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril; esto se realizará con una antelación mínima de **cinco segundos (5")**.
- Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril.
- Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para sobrepaso.
- Los vehículos de tracción a sangre, cuando les está permitido circular y no tuvieren carril exclusivo, deben hacerlo por el derecho únicamente.
- Todo vehículo al que le haya advertido el que lo sigue su intención de sobrepaso, se debe desplazar hacia el carril inmediato a la derecha.

AUTOPISTAS

En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarril, rigen las siguientes reglas:

- El carril extremo izquierdo se utilizará para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y a maniobras de adelantamiento.
- No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial.
- No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en



dársenas construidas al efecto si las hubiere.

- Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

IMPORTANTE *En el ingreso a una autopista debe cederse el paso a quienes circulan por ella.*

CICLOVÍAS

Las autoridades competentes promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.



SEMIAUTOPISTA

Rige lo siguiente:

- No pueden circular peatones, vehículos propulsados por el conductor, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial.
- No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en dársenas construidas al efecto si las hubiere.
- Los vehículos remolcados por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben abandonar la vía en la primera salida.

ESTACIONAMIENTO

En zona urbana deben observarse las reglas siguientes:

- El estacionamiento se efectuará paralelamente al cordón dejando entre vehículos un espacio no inferior a 50 cm, pudiendo la autoridad local establecer por reglamentación otras formas.

*La autoridad jurisdiccional podrá disponer con carácter general, para áreas metropolitanas, la prohibición de estacionar a la izquierda en las vías de circulación urbanas. En el caso que la norma tenga vigencia en toda la juricción, será suficiente la señalización perimetral, del área que involucra la norma, sin necesidad de hacerlo por cuadra.



****La autoridad local debe reglamentar específicamente el uso de la grúa y del inmovilizador (bloqueador), siendo el pago del arancel del servicio, el único requisito para liberar el vehículo afectado. La grúa deberá remover exclusivamente aquellos vehículos que se encuentren en infracción según lo que describe a continuación:***

- No se debe estacionar ni autorizarse el mismo.

-En todo lugar donde se pueda afectar la seguridad, visibilidad ó fluidez del tránsito ó se oculte la señalización.

-En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava y en cualquier lugar peligroso.

- -Sobre la senda para peatones ó bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los **DIEZ METROS** anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros. Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante, se puede autorizar señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda, cuando su ancho sea mayor de 2mts y la intensidad de tráfico peatonal así lo permita.

-Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta **DIEZ METROS** a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento.

-Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento.

-En los accesos de garajes en uso y de estacionamiento con ingreso habitual de vehículos, siempre que tengan la señal pertinente, con el respectivo horario de prohibición ó restricción.

****Cuando no existe prohibición general sobre el respectivo costado de la vía, debe colocarse la señal de reglamentación.***

****Cuando no hay señal en acceso y existe permisión de estacionar en la cuadra, se supone que esa entrada no ésta en uso. Cuando está señalizado, la autoridad de aplicación local debe controlar que la misma se ajuste a las características del lugar.***

-Por un período mayor de cinco días ó del lapso que fije la autoridad local.

****El vehículo, ó cualquier otro objeto, dejado en la vía pública por mayor lapso del establecido por la autoridad jurisdiccional, se considera abandonado, debiendo ser removido por la autoridad local, quién reglamentará un procedimiento sumario para ejecutar la sanción y cobrar el depósito y otros gastos, pudiendo enajenar el vehículo ó elemento con los recaudos legales pertinentes.***

-Ningún ómnibus, microbús, casa rodante, acoplado, semiacoplado ó maquinaria especial, excepto en los lugares que habilite a tal fin mediante la señalización pertinente.

-No habrá en la vía espacios reservados para vehículos determinados, salvo disposición fundada de la autoridad y previa delimitación y señalamiento en que conste el permiso otorgado.

*El estacionamiento se debe hacer:

-Maniobrando sin empujar a los otros vehículos y sin acceder a la acera.

-Dejando el vehículo con el motor detenido y sin cambio. Si hay pendiente el mismo debe quedar frenado y con las ruedas delanteras transversales a la acera. En el caso de vehículos de carga deben, además, colocar cuñas ó calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública.

-Cuando el estacionamiento debe efectuarse en forma paralela al cordón, debe dejarse libre una distancia aproximada de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) respecto del mismo y no menos de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5m) entre vehículo y otro.

-Cuando no exista cordón se estacionará lo más alejado posible del centro de la calzada, pero sin obstaculizar la circulación de peatones.

-Cuando se efectúe en forma perpendicular ó con un ángulo menor respecto al cordón y la señalización así lo indique, se ubicará el vehículo conforme a la demarcación horizontal. De no existir ésta, la distancia a dejar entre vehículos será de SIETE DECIMAS Y MEDIA DE METRO (0,75m). En el estacionamiento perpendicular al cordón se colocará hacia éste la parte posterior del vehículo. Cuando se estacione en ángulos distintos, se pondrá la parte delantera en contacto con aquél.

- En zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquina, en las zonas adyacentes y siempre que no se afecte la visibilidad.
- La autoridad de tránsito en sus disposiciones de ordenamiento urbano deberá incluir normas que tornen obligatoria la delimitación de espacios para el estacionamiento o guarda de bicicletas y similares en todos los establecimientos con gran concurrencia de público.
- Igualmente se deberán tomar las previsiones antes indicadas en los garajes, parques y playas destinados al estacionamiento de vehículos automotores.

UNIDAD 3

FACTOR HUMANO Y LA CONDUCCION

1. TRIANGULO ACCIDENTOLOGICO
2. LA SALUD
3. PROCESO DE REACCION
4. ESTADO PSICOFISICO DEL CONDUCTOR.
5. DROGAS.
6. MEDICAMENTOS
7. ALCOHOL
8. CIGARRILLO
9. FATIGA
10. EMOCIONES
11. EL CELULAR

UNIDAD 3

FACTOR HUMANO Y LA CONDUCCION

Un incidente de tránsito tiene las características de ser inesperado y sorpresivo, pero esto no implica que no sea **prevenible**; la posibilidad de evitarlo dependerá del comportamiento o conductas de las personas. La percepción de los múltiples factores de riesgo que intervienen en el tránsito condicionan la mayor o menor probabilidad que estos incidentes se produzcan.

Entre las principales causas actuales de incidentes podemos citar las siguientes:

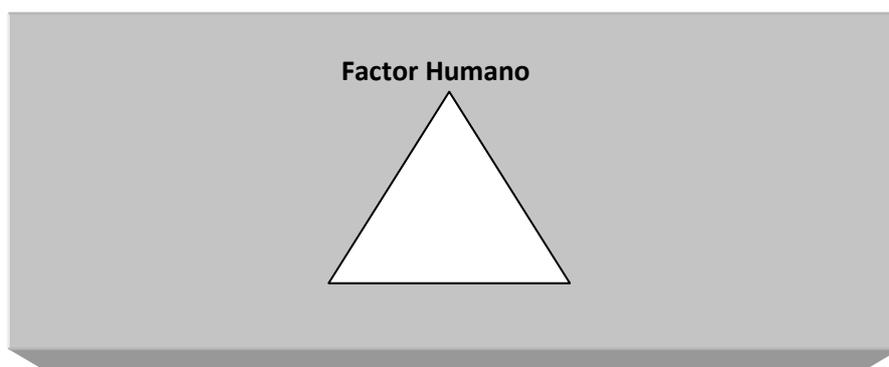
- **El exceso de velocidad**
- **El consumo de alcohol y otras drogas**
- **La violación de semáforos en rojo**

Estas causas citadas, son también **prevenibles**, en ellas no interviene el azar sino que implican decisiones tomadas por **el hombre**. Cualquiera de los incidentes provocados por estas situaciones podría evitarse si se desarrollaran conductas más responsables que tuvieran en cuenta el respeto por la vida.

El hombre es el principal responsable en los incidentes porque él, es quien toma las decisiones sobre el movimiento y condiciones del vehículo, es el que decide cuando y como viajar y trasladarse.

Cuando un vehículo falla, falla el hombre que lo fabrica o que no lo cuida. Al fin y al cabo “fallar” es un verbo, los verbos se refieren a acciones y todos sabemos que las acciones son propias de los seres vivos y no de los inanimados. Hasta hoy, decíamos que existían 3 campos de los cuales provenían los factores de riesgo: el campo vehicular, el ambiental y el humano. Hoy podemos ver, como los factores provenientes de los 2 primeros campos, están condicionados o dependen fundamentalmente del tercero (Factor Humano).

Triángulo epidemiológico



El Factor vehicular: Los incidentes de tránsito ocasionados por este factor están relacionados con la falta de mantenimiento del vehículo, lo que ocasiona fallas en el funcionamiento del mismo. Estas fallas pueden estar relacionadas con el sistema eléctrico, de iluminación, de frenado, de dirección, con el desgaste de los neumáticos, etc.

La mayoría de las veces, las fallas mecánicas obedecen a conductas negligentes de los fabricantes, propietarios y conductores de los vehículos, ya que no verifican el correcto estado de la unidad.

El factor ambiental: incluye todas las condiciones del entorno que están relacionadas con la circulación vial. Básicamente pueden clasificarse en factores de infraestructura vial y fenómenos meteorológicos.

Dentro del primer grupo incluimos el estado y características del camino (adherencia, sinuosidad, etc.), la presencia o no de señales de tránsito (correcta ubicación, mantenimiento, etc.).

Dentro del segundo grupo se incluyen las condiciones del tiempo como la presencia de lluvia, niebla, nieve, vientos, así también como el grado de luminosidad. Los factores ambientales pueden presentar “desafíos” al conductor ya que ponen a prueba su habilidad conductiva (experiencia, prudencia, tiempos de reacción).

El Factor Humano: Conviene distinguir el concepto de “Factor Humano” del concepto de “Factor Individual”, cuando hablamos de **Factores Humanos** nos interesa comprender características generales de las personas, como por ejemplo los procesos psicológicos básicos de la atención, la percepción o la memoria. En este caso, no nos preocupamos de diferenciar a los individuos de otros sino de comprender las leyes que rigen el comportamiento humano en general. Cuando pretendemos explicar las diferencias entre distintos individuos, entonces hablamos de **factores o diferencias individuales**.

Priorizamos la importancia del “**factor humano**” ya que en los otros dos factores citados, hay una incidencia directa de éste, puesto que es el hombre el que tiene en sus manos la posibilidad de disminuir o incrementar las situaciones de riesgo en la conducción. Nuestra tarea consiste en formar al respecto, concientizando a cada persona para que se involucre en la problemática; y se reconozca como parte activa de las soluciones.

Para conducir preventivamente es necesario ser cauteloso, consciente y responsable. También se debe estar atento al comportamiento de los demás conductores, para anticiparse a los mismos y evitar situaciones de riesgo.

Las conductas anticipadoras son fundamentales para mejorar la convivencia del tránsito, y constituyen lo que podemos denominar manejo o conducción preventiva.

El conductor es un procesador de información:

Recibe Información fundamentalmente por sus órganos sensoriales. La misma proviene:

- a) **del entorno:** las vías, estado de las mismas, señalización, otros vehículos, peatones, condiciones meteorológicas o ambientales, entre otras,
- b) **del vehículo que conduce:** potencia, tamaño, capacidad de frenado, estado de conservación etc.
- c) **de si mismo:** procesamiento y evaluación de la información recibida. Toma de decisiones, ejecución de las acciones adoptadas, control de resultados de sus decisiones.

La conducción es una actividad compleja que, además de un elevado potencial de energía, exige la puesta a punto de todos los mecanismos psicofísicos de la persona.

SALUD Y CONDUCCIÓN

Conducir un vehículo es efectuar un desplazamiento en un entorno sometido a un continuo cambio. Las situaciones a las que el vehículo debe enfrentarse en el desplazamiento, además de estar

sometidas a continuo cambio, son muy variadas. Ello exige una actuación continua sobre el vehículo, que es el instrumento que permite el desplazamiento, para ajustar su trayectoria en el camino. Para que el conductor pueda controlar las distintas y variadas situaciones que se le van presentando en la circulación, en el desplazamiento, y actuar adecuadamente sobre el vehículo, necesita estar bien informado.

La conducción requiere de ciertas condiciones o aptitudes físicas porque exige que manos, pies, ojos oídos etc. estén en condiciones adecuadas para poder llevarla a cabo. También requiere de ciertas condiciones o aptitudes psicológicas por que la conducción es una actividad en la que están implicados, además de los órganos físicos, **procesos psicológicos** que influyen de manera importante en la toma de decisiones y, por consiguiente, en el **comportamiento**.

El conductor es básicamente un procesador de información, su papel fundamental es:

Recibir información.

La cual se recibe fundamentalmente por la vista, el oído y el tacto, procede:

-Del entorno (estado del camino, señalización, otros vehículos, peatones, condiciones meteorológicas o ambientales, etc.)

-Del vehículo que conduce (potencia, tamaño, capacidad del frenado, estado de conservación, etc.)

-De sí mismo.

-Procesar y evaluar la información recibida.

-Tomar decisiones

-Ejecutar las decisiones adoptadas

-Controlar los resultados de las decisiones



PROCESO DE REACCIÓN

Los procesos psicológicos implicados en la conducción son:

Capacidad perceptiva y atencional: El conductor debe tener en primer lugar, una correcta capacidad perceptiva y atencional que le permitan captar lo que ocurre en su entorno, identificar y discriminar los estímulos relevantes para definir las distintas y cambiantes situaciones que el tránsito le presente y deba resolver.

Capacidad intelectual: El conductor, una vez percibida la situación, debe hacer una correcta evaluación de la misma, lo que requiere una capacidad intelectual al menos normal.

Capacidad para tomar de decisiones: Percibida y evaluada la situación, en tercer lugar el conductor debe tomar una decisión y elegir la maniobra mas adecuada entre las posibles.

Capacidad de respuesta: Elegida la maniobra mas adecuada, debe ejecutarla con la mayor rapidez y precisión posible. Es lo que denominamos capacidad de respuesta que hace referencia al conjunto de actividades sensorio motrices y psicomotoras, que el conductor debe poner en juego para mantener el control sobre el vehículo y la trayectoria del mismo.

Características de personalidad: Por último, deben tenerse en cuenta aquellas características personales de cada conductor que puedan influir sobre todos los procesos antes mencionados, y a los que se suele denominar como **personalidad**.

El conocimiento de aquellas características estables de las personas que influyen en su habitual forma de comportarse frente a determinadas situaciones, puede permitir predecir, con cierta probabilidad de éxito las conductas que esas mismas personas manifestarán ante determinadas situaciones de tránsito.

ESTADO PSICOFÍSICO DEL CONDUCTOR

El conductor debe reunir:

- A) Ciertas condiciones de aptitud físicas dado que la conducción es, en primer lugar, una actividad física que exige de nuestras manos, pies, ojos, oídos, etc. en condiciones adecuadas para poderla llevar a cabo.
- B) Ciertas condiciones de aptitud psicológicas porque influyen de manera importante en la forma de decisiones y, por consiguiente en el comportamiento.
- C) Conocimientos teórico-práctico adecuados.



CONDICIONES QUE INFLUYEN EN LA CONDUCCIÓN

Las aptitudes en ocasiones por circunstancias adversas pueden influir de manera negativa en la conducción y hacer ésta peligrosa. Algunas enfermedades o deficiencias psicofísicas no sólo impiden obtener una Licencia de Conducir, sino también seguir conduciendo cuando aparecen con posterioridad de haberla obtenido. De allí la importancia de un control permanente del conductor. Existen algunos factores que incrementan el riesgo, prolongando los tiempos de reacción del conductor:

- La edad avanzada
- La fatiga
- El consumo de drogas y algunos medicamentos
- Algunas enfermedades
- Las condiciones del habitáculo del vehículo
- Las comidas copiosas y pesadas.
- El consumo de alcohol.

DROGAS

De acuerdo a la legislación vigente, le está prohibida la circulación, a toda persona que:

- Haya ingerido o incorporado a su organismo drogas tóxicas o sustancias y medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. (se considera disminuida la aptitud cuando existe somnolencia o el juicio crítico, variando pensamientos y el razonamiento habitual.
- Se debe consultar al médico si consume algún medicamento en forma habitual y que pueda disminuir su aptitud para conducir.



DEFINICIÓN

Se puede definir como droga a “cualquier sustancia de origen vegetal, animal, mineral o sintética que introducida en el organismo provoque modificaciones a distintas respuestas”.

EL CONSUMO Y LA CONDUCCIÓN

La conducción bajo el efecto de tranquilizantes o hipnóticos incrementa al doble el riesgo de sufrir un siniestro mortal de circulación especialmente cuando el consumo de dichas sustancias se ha efectuado sin criterios terapéuticos.

Las drogas, según los efectos que producen en el sistema central, se la puede clasificar en:

DEPRESORAS:

- Marihuana, barbitúricos, sedantes, alcohol

Los efectos de las drogas depresoras son: Sedación, laxitud, vértigo, somnolencia, confusión mental y letargo. Disminuyen notablemente la capacidad de respuesta adecuada para la realización de maniobras conductivas, aún aquellas más sencillas como doblar o frenar ante un obstáculo imprevisto.

ESTIMULANTES:

- Cocaína, anfetaminas, nicotina, cafeína

Pueden observarse las siguientes reacciones: Dificultades para pensar y juzgar, mayor impulsividad, sobre valoración, euforia. A los efectos ya descritos, se le agregan cefaleas, vértigo, agitación y falta de coordinación motora.

ALUCINÓGENOS

- Canabis, ácido lisérgico (LSD-25), inhalables.

Las drogas alucinógenas o llamadas despersonalizantes producen: alucinaciones, pérdida de la noción del tiempo y espacio, euforia, depresión, delirio e imposibilidad de conducir.

DEPENDENCIA

La mayoría de las drogas producen dependencia física y psíquica, tolerancia a la sustancia y el posible síndrome de abstinencia.

OTRAS SUSTANCIAS

El café, té y otras infusiones:

El café y el té contienen sustancias excitantes.

La cafeína es un estimulante psíquico psicomotor que:

- Actúa sobre el sistema nervioso y los aparatos circulatorio y respiratorio.
- Actúa directamente sobre la corteza cerebral, afectando el ritmo y frecuencia cardiaca, y a la secreción de los ácidos del estómago.

La cafeína en forma particular:

- Despierta el sueño, disminuye la fatiga y aumenta la rapidez del pensamiento, pero si se toma en exceso, puede influir negativamente en la conducción al producir excitación nerviosa.

LOS MEDICAMENTOS

Entre los más importantes que pueden afectar la conducción, se pueden citar:

- Los analgésicos
- Los barbitúricos
- Los estimulantes
- Los tranquilizantes



TIPOS Y UTILIZACIÓN

Efectos nocivos

Los analgésicos

Se utilizan para combatir el dolor. Algunos pueden producir falta de concentración, mareos, visión borrosa, etc.

Los barbitúricos

Son como las pastillas para dormir, actúan sobre el sistema nervioso central, producen relajación, descanso mental, sueño. Si se toman en exceso pueden afectar funciones vitales como la respiración.

Si se mezclan con alcohol, sus efectos se incrementan de tal manera que las reacciones pueden ser impredecibles.

Los estimulantes

Son como las anfetaminas, actúan sobre el sistema nervioso central.

En la primera fase producen euforia, dando la sensación que tiene una gran fuerza muscular, retrasan la fatiga y proporcionan una gran agilidad mental, estimulando competitividad y rendimiento en el trabajo.

En una segunda fase, producen depresión decaimiento, sueño, fatiga y temblores.

Constituyen un falso remedio para realizar agotadoras jornadas al volante. Además favorecen las actitudes o comportamiento de riesgo al conducir.

Los tranquilizantes

Los tranquilizantes se utilizan como sedantes para serenar los nervios.

Producen sueño, relajamiento muscular y dificultad para moverse.

Muchos medicamentos tranquilizantes y sedantes mantienen su efecto de somnolencia varias horas después de haber sido ingeridos, por lo que pueden ocasionar efectos residuales en las primeras horas de la mañana aunque se hayan ingerido en la noche anterior.

Recuerde que si por prescripción médica, resulta necesario tomar medicamentos, debe tenerse en cuenta que este simple hecho puede convertirse en un factor de riesgo adicional siendo conveniente suspender temporalmente la conducción en aras de la seguridad propia y de los demás usuarios de la vía pública.

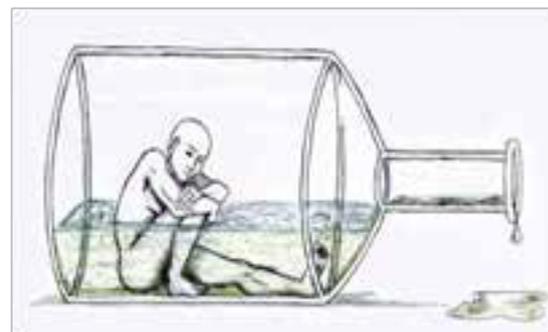
ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

SI BEBE NO CONDUZCA Y SI CONDUCE NO BEBA

Pero para las personas que beben ésta no es una solución razonable, práctica o necesaria.

Estas actitudes están basadas en 3 dificultades básicas que presenta el conductor que bebe:

- No está prevenido de la medida en que el alcohol disminuye la habilidad para conducir.
- No reconoce las serias consecuencias de conducir con las facultades físicas y mentales disminuidas por el alcohol.
- Carece del conocimiento y de la perspicacia para evaluar y cambiar sus hábitos de beber y conducir.



DEFINICIÓN

Podemos definir el alcohol como una droga depresora del sistema nervioso central (SNC)

¿CÓMO ES EL MECANISMO?

Al ingerir una bebida alcohólica, algo de alcohol contenido instantáneamente pasa a la sangre por vía sublingual y encías aún antes de ser tragado.

El alcohol no necesita ser digerido. El 20 % se absorbe inmediatamente a través de las paredes del estómago y por la corriente sanguínea es transportado rápidamente a todo el organismo.

El resto del alcohol que queda en el estómago prosigue hacia el intestino antes de pasar a la sangre. Al cabo de 20 a 30 minutos todo el alcohol consumido está en la sangre. (Concentración máxima con el estómago vacío entre los 30 y 90 minutos). Una vez en la sangre, es transportado a todos los órganos y tejidos. Puesto que el cerebro tiene un alto contenido de agua y una rica irrigación sanguínea, es afectado rápidamente por el alcohol, dificultando la obtención de oxígeno por las células cerebrales. Cuanto mayor es la concentración de alcohol en el cerebro, menor el oxígeno llega a las células cerebrales y más disminuye o se deteriora la actividad cerebral.

Aún cuando el alcohol comienza a actuar rápidamente no es la velocidad, sino su concentración en la sangre, el factor más importante. Pequeñas cantidades de alcohol tienen muy poco efecto sobre la conducta de una persona. Un bebedor promedio puede ingerir un trago cada hora durante 24 horas produciendo pocas modificaciones en su organismo, pero al ingerirse más cantidad de tragos por hora, el alcohol comienza a acumularse en la sangre, aumentándose de esta manera la concentración. La presencia de alimentos en el estómago retarda la absorción y por ende la concentración (entre 2 y 6 horas).

CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL EN LA SANGRE O CAS.

Es la relación entre la cantidad de alcohol que hay en la sangre y la cantidad total de sangre en el organismo en determinado momento. Dicho nivel se puede medir con exactitud por intermedio de algunos instrumentos en la sangre, alimento u orina.

De acuerdo a la concentración en sangre, podemos describir 4 períodos sintomáticos con las siguientes alteraciones:

CAS. Entre 0,5 g/l y 1,5 g/l

- Aumento de tiempo de reacción
- La visión periférica se estrecha lo cual dificulta ver las señales
- Dificultad para discriminar la intensidad de las luces y ciertos colores.
- El conductor tiene dificultad para “sentir” el volante y los pedales.
- Perturbación de la memoria, atención y asociación de ideas.
- Falta de autocrítica. Exceso de confianza en sí mismo.

CAS. Entre 1,5 g/l a 2,5 g/1000 cm. en sangre.

- Ebriedad manifiesta.

- Alteraciones en la marcha y la palabra.
- Incoordinación de músculos oculares (visión doble)
- Pérdida absoluta de control (actos de violencia).

CAS. Entre 2,5 g/l y 3,5 g/1000 cm. en sangre.

- Sueño profundo.
- Inconsciencia.
- Estupor llegando al coma.

CAS. Entre 3,5 g/l y 4,5 g/1000 cm. en sangre

- Pulso acelerado
- Pupilas dilatadas

Respiración lenta entrando en coma profundo provocándole la muerte por paro respiratorio en concentraciones mayores a 5 g/1000 cm. en sangre.

FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA CAS

Definición de la OPS

Se considera como trago la cantidad de bebida alcohólica que ingerida, determina una CAS de 0,2 g/l.

Peso de la persona

Cuanto mayor es éste, mayor es el contenido de sangre en el que se diluye el alcohol.

Cantidad de alcohol consumido

Al aumentar la cantidad de alcohol consumido, también aumenta la CAS.

Tiempo

El cuerpo comienza a eliminar e alcohol desde el momento en que la persona comienza a beber. A la hora, el cuerpo elimina aproximadamente la cantidad consumida en un trago. Por lo tanto, la ingesta que supere más de un trago por hora, provoca un aumento de la concentración en sangre.

El hígado efectúa el 90 % del trabajo de eliminación del alcohol, el resto lo realizará por pulmones y riñones.

Algunas falsas creencias habría que desecharlas por ser inexactas (para sacar la resaca hay que darse una ducha de agua fría, tomarse un café, hacer ejercicios, etc.), puesto que las mismas no influyen en la eliminación del alcohol. La sobriedad se consigue dejando de beber y permitiendo al organismo eliminar el alcohol.

EQUIVALENCIAS EN CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL

DE DIFERENTES BEBIDAS.

Se define como trago a la cantidad de bebida alcohólica que ingerida determina una CAS de 0,2 g/l esto equivale:

1 (una) copa de vino (aprox. 180 cm).

1 (un) porrón de cerveza (aprox. 450 cm)

1 (una) medida de whisky (aprox. 60 cm.)

Por lo tanto, si ingerimos dos medidas de alguna de estas bebidas, estaríamos en el límite de alcoholemia tolerado y comienzo de la sintomatología mencionada.

Esta acción depresora de SNC, no es privativa del alcohol, sino que todos los medicamentos que actúan sedando el SNC (psicotrópicos, tranquilizantes mayores y menores), como así también aquellos que en principio actúan estimulando el SNC (cafeína, cocaína, etc.), luego del período de euforia, provoca un efecto rebote de características depresivas.

La ley de transito de la Argentina establece Prohibido Conducir:

- Cualquier tipo de vehículo con una alcoholemia superior a un CAS 0,5 g/l
- Motocicletas o ciclomotores – CAS 0,2 g/l
- Vehículos de pasajeros, de menores y carga – CAS 0 g/l

EL CIGARRILLO

Aunque algunos piensen que fumar no entorpece la conducción, no se debe fumar mientras se conduce, pues, para hacerlo, se requiere una serie de actos que pueden ser causa de distracciones con graves consecuencias. Además, el tabaco contiene nicotina y alquitrán, sustancias que producen efectos negativos para la salud.

LA FATIGA EN LA CONDUCCIÓN

CONCEPTO

La fatiga es una condición temporal que puede afectar a cualquiera. Es una limitación corporal que impide el desarrollo de las habilidades necesarias para conducir.

NATURALEZA Y CAUSAS

El estrés emocional, o incluso el tedio o el aburrimiento, pueden jugar un papel importante en el proceso inicial de fatiga. El resplandor de la luz solar, es uno de los factores superlativos causantes de cansancio visual, contribuyendo a la vez, a generar un estado de cansancio y somnolencia.

En aquellos recorridos donde el tránsito es escaso, sin indicaciones ni semáforos, con pocas curvas en el trazado, uno puede conducir fácilmente y con mayor seguridad, pero esto implica también la casi nulidad de estímulos en el entorno necesarios para mantener un estado de alerta mental.

Si se agrega a esto el permanente y monótono murmullo del motor y las ruedas, la posición fija de la vista y la monotonía general de un cómodo traslado, tendremos un alerta mental notoriamente disminuida.

Los efectos son generalizados en todo el cuerpo, causando impedimentos en el normal accionar de la visión y de otros sentidos. Los reflejos y la toma de decisiones se ven afectados. Muchas veces se ignora o se tiene dificultad para reconocer situaciones límites de peligro y emergencia, desconociendo incluso las perspectivas de tiempo y de relación velocidad-distancia.

La conducción exige un esfuerzo físico y psíquico. Cuando este esfuerzo se realiza de una manera intensa continua durante muchas horas, el conductor se siente cansado, fatigado.



La fatiga supone un descenso en la capacidad de rendimiento del conductor, es decir, en la capacidad para conducir con los niveles normales de seguridad.

La **fatiga corporal** se manifiesta en el cansancio de los músculos o del organismo en general.

La **fatiga psíquica** se manifiesta en la disminución de la capacidad de concentración y de percepción de estímulos provenientes del entorno.

La fatiga puede verse incrementada por:

- **Factores externos:** como la monotonía de la carretera, el mal estado de la vía, las condiciones meteorológicas etc.
- **Factores relacionados con el vehículo:** como el ruido excesivo del motor, ventilación del habitáculo inadecuada, exceso de calefacción, iluminación defectuosa etc.
- **Factores relacionados con el propio conductor:** por ejemplo, las largas jornadas al volante, la atención y concentración permanente, conducir con hambre o sueño, ingerir alcohol o comidas copiosas etc.

Los síntomas que indican fatiga son: ojos pesados, parpadeo constante, vista turbia, dificultad en fijar la vista, percepción de sombras extrañas, fallas de audición, ligero resonar de oídos, zumbidos, presión en la cabeza y sienes, imposibilidad de mantener la cabeza erguida, movimientos constantes en el asiento del coche, sensación de pesadez en los brazos, sensación de hormigueos, disminución o aumento injustificables de la velocidad, es decir, pérdida de la sensación de la velocidad, etc.

La fatiga trae como consecuencia: agarrotamiento muscular, ya que los músculos no están relajados, sensación general de cansancio, lentitud y falta de precisión en los movimientos, disminuye la atención y facilita la distracción, y, por consiguiente, disminuye la capacidad para percibir los estímulos del entorno, aumenta el tiempo de reacción a los estímulos, favorece la producción de incidentes de circulación, al hacerse riesgosa la conducción.

La fatiga indica que nuestras capacidades han llegado al límite de sus posibilidades, y que resulta necesaria la recuperación de energía para conducir o seguir conduciendo con seguridad.

El mejor remedio para recuperarse y combatir la fatiga es el descanso.

Si la fatiga aparece durante la conducción se debe estacionar el vehículo en lugar adecuado, dar un paseo para tomar aire y “estirar las piernas” y si es necesario, dormir.

Lo que no debe hacerse para combatir o reducir la fatiga es: ingerir bebidas alcohólicas, comer copiosamente o conducir con el estómago vacío, fumar en exceso, ingerir algunos medicamentos (en este caso es aconsejable consultar con el médico).

PRECAUCIONES A ADOPTAR

Solamente existe una respuesta. Descansar y, de ser necesario, dormir, exactamente lo que el cuerpo reclama. No hay sustituto.

Se recomienda:

- Circular con abundante aire fresco dentro del auto
- Utilizar lentes oscuros de buena calidad cuando el día se encuentre soleado.
- Evitar la ingesta de comidas pesadas o bebidas alcohólicas, antes y durante el viaje.
- Detenerse periódicamente (recomendable cada 200km) para descansar y hacer ejercicios livianos.

Si se debe parar a lo largo del camino, hay que seguir estas instrucciones:

- Estar lo más lejos posible de la ruta principal.
- En ningún caso, la posición de estacionamiento debe obstruir la visibilidad de los que circulan por la ruta
- Procurar la entrada al habitáculo del auto de un poco de aire, tomando las medidas de seguridad necesarias para evitar problemas que puedan venir del exterior.
- Asegurarse de cerrar apropiadamente las puertas.
- Desconectar el sistema eléctrico.
- Al despertar, salir del auto para restablecerse y asegurarse de estar completamente despierto y descansado antes de reanudar el viaje.

LAS EMOCIONES Y PREOCUPACIONES

Infinidad de situaciones pueden incidir en la afección temporaria de las emociones.

Una persona que acaba de recibir una mala noticia o de pasar por una experiencia traumática, de

peligro o temor, puede estar muy impactada y perturbada como para conducir con seguridad.

CONSEJOS PARA CONTROLAR LAS EMOCIONES

Los siguientes consejos pueden ayudar a mantener las emociones alejadas de las habilidades necesarias para conducir:

1. Conocer el propio estado emocional:

La ignorancia puede ser la causa del miedo o de otras emociones fuertes. Cuanto más sepamos de nosotros mismos, más podremos controlar nuestras emociones. Si podemos predecir las respuestas emocionales de otras personas o conductores, podremos elaborar mejor nuestras propias respuestas.

2. Identificar las situaciones que puedan llevar a malestares emocionales.

Si podemos prever una situación que pueda afectarnos, entonces podremos prepararnos para enfrentarla.

3. Realizar un planeamiento previo del viaje.

Gran cantidad de problemas de circulación sumamente comunes se vuelven exasperantes por no dedicar un tiempo a la elaboración de un plan de viaje previo.

4. Evitar conducir cuando está emocionalmente afectado.

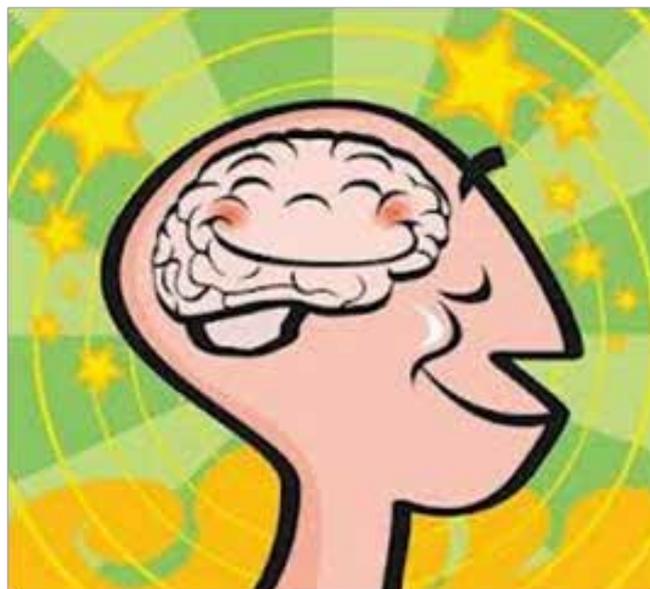
5. Si lo nombrado ocurre mientras estamos conduciendo buscar un lugar donde detenerse.

Dar tiempo a nuestro sistema de defensa para que actúe contrarrestando los efectos, y esperar hasta que podamos volver a conducir en condiciones normales.

6. Otras emociones pueden durar días, como la ansiedad.

Si uno se encuentra en esa situación, debe tener la suficiente amplitud mental como conducir. Podemos en ese caso, solicitar a alguien que conduzca en nuestro lugar o recurrir a otros medios de transporte.

7. Las emociones pueden ser contagiosas, por lo que es importante evitar discusiones con terceros que pueden derivar a situación no queridas. Una sonrisa de cortesía o un cambio de actitud más tolerante es una mejor solución para llegar a soluciones más felices.



EI CELULAR Y LA CONDUCCIÓN

La tarea de conducir requiere el máximo de concentración y es conocido en la realización simultánea de ciertas tareas disminuye la concentración total y parcializa la de cada una de ellas. Por lo tanto es

incompatible con la seguridad en la conducción el uso de teléfono celular.

MEDIDAS DE PREVENCIÓN

- a) No hable mientras conduce, detenga el vehículo para realizar o recibir llamadas telefónicas.
- b) Si está circulando en la zona urbana detenga su vehículo. Hágalo en los lugares permitidos, recordando realizar, en tiempo y forma, las maniobras de advertencia correspondientes para los estacionamientos.
- c) Si está circulando en la zona rural, deténgase en lugares seguros, alejado de la ruta y de la banquina. Sólo en casos indispensables, de suma urgencia, podrá hacerlo en las banquetas, bien a la derecha, por muy corto tiempo y con balizas encendidas.
- d) No reciba llamadas mientras conduce, recuerde que estos servicios telefónicos tiene casillas de mensaje, usted puede recibirlo y escucharlo detenido.
- e) Si tiene un servicio “manos libres” éste debe ser sin auriculares pues el uso de éstos también está prohibido durante la conducción de vehículos.

Siga estos consejos para operar un teléfono celular “manos libres”:

- Si va a contestar un llamado avísele al que llama que usted está manejando y que por lo tanto sea breve.
 - No se enganche con conversaciones complicadas, largas o cargadas de emociones, es decir aquellas que impliquen contenidos que requieran mucho de su atención, la necesita para conducir:
 - Trate de no ser usted el que llama. Si debe forzosamente hacerlo mientras conduce, sólo llame aquellos números que están en la memoria del equipo, y tan solo realice llamadas breves.
- f) Recuerde no desviar su atención de la tarea principal que es la conducción, si ve que no puede hacerlo, desista del llamado. Si está hablando, mantenga mayor distancia de seguimiento, reduzca la velocidad hasta que se sienta con el pleno control del vehículo, circule bien a la derecha centrado en el carril, y preste mayor atención al entorno (peatones, ciclistas, sistemas de señalización, etc.)

Si no puede cumplir con estos consejos, no hable por el teléfono celular mientras conduce. Se reitera que es incompatible con la seguridad vial. Aproveche sólo las ventajas de los teléfonos celulares, no usarlos convenientemente significa aumentar considerablemente las posibilidades de tener un siniestro vial.



UNIDAD 4

PRIORIDADES

1. PRIORIDAD NORMATIVA
2. PRIORIDAD DE PASO
3. ADELANTAMIENTO
4. GIROS Y ROTONDAS
5. VÍAS SEMAFORIZADAS
6. PROHIBICIONES

UNIDAD 4

PRIORIDADES

Se llama espacio público al lugar donde cualquier persona tiene el derecho de circular, en oposición a los espacios privados, donde el paso puede ser restringido, generalmente por criterios de propiedad privada, reserva gubernamental u otros. Por tanto, espacio público es aquel espacio de propiedad pública, dominio y uso público.

En el aspecto legal, podemos decir que el espacio público moderno proviene de la separación formal entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública. Tal separación normalmente implica reservar desde el planeamiento, suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) para usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, transporte, actividades culturales y a veces comerciales, etc). Desde una aproximación jurídica, podemos definirlo como un espacio sometido a una regulación específica por parte de la administración pública, propietaria o que posee la facultad de dominio del suelo, que garantiza su accesibilidad a todos los ciudadanos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades.

En cuanto al uso, el espacio público es el escenario de la interacción social cotidiana, cumple funciones materiales y tangibles: es el soporte físico de las actividades cuyo fin es satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, rasgo que lo hace ser un elemento de convergencia entre la dimensión legal y la de uso. Sin embargo, la dinámica propia de la ciudad y los comportamientos de sus gentes pueden crear espacios públicos que jurídicamente no lo son, o que no estaban previstos como tales, abiertos o cerrados, por ejemplo espacios residuales o abandonados que espontáneamente pueden ser usados como públicos. Existen también espacios de propiedad privada pero de uso público como los centros comerciales que son espacios privados con apariencia de espacio público.

El espacio público tiene además una dimensión social, cultural y política. Es un lugar de relación y de identificación, de manifestaciones políticas, de contacto entre la gente, de vida urbana y de expresión comunitaria. En este sentido, la calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural.

El espacio público supone, pues, dominio público, uso social colectivo y diversidad de actividades, características entre las que existe gran cantidad de posibilidades hasta llegar al extremo del espacio virtual en Internet, que se configura actualmente como un espacio público no físico pero de gran importancia.

El espacio público abarca, por regla general, las vías de circulación abiertas: calles, plazas, carreteras, parques, así como ciertos edificios públicos, como estaciones, bibliotecas, escuelas, hospitales, ayuntamientos u otros, cuyo suelo es de propiedad pública.

Por tal razón EXISTE:

PRIORIDAD NORMATIVA

En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación ó aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

PRIORIDAD DE PASO

Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha. Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y solo se pierde:

- a) La señalización específica en contrario.
- b) Los vehículos ferroviarios.
- c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en servicio.
- d) Los vehículos que circulan por una semiautopista, antes de ingresar ó cruzarla se debe detener la marcha.
- e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal ó en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo.
- f) En las rotondas.
- g) Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada.
- h) Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel.
- i) Se haya detenido la marcha ó se vaya a girar para ingresar a otra vía.
- J) Se conduzcan animales ó vehículos de tracción a sangre.



OBSERVACION: En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

En las **ROTONDAS** la prioridad de paso la tiene el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

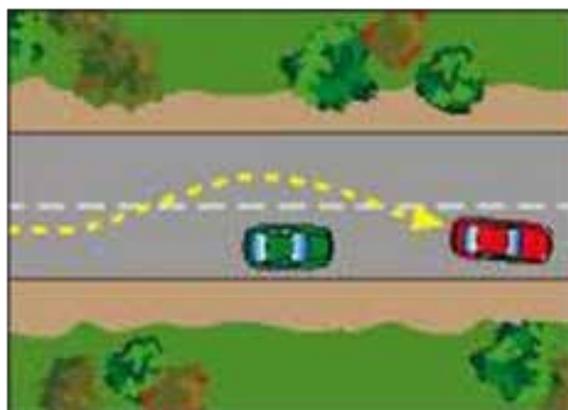
ADELANTAMIENTO

“El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda”

Condiciones:

-El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando.

-“No puede comenzarse el adelantamiento de un vehículo que previamente ha indicado su intención de hacer lo mismo mediante la señal pertinente”.



-Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía ó lugar peligroso.

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

-**“Cuando varios vehículos marchen encolumnados, la prioridad para adelantarse corresponde al que circula inmediatamente detrás del primero, los restantes deberán hacerlo conforme su orden de marcha”.**

-Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento.

-El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad.

-**“Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso”.**

-Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente.

-EXCEPCIONES:

-SE PUEDE ADELANTARSE POR LA DERECHA CUANDO:

-El vehículo de adelante haya indicado su intención de girar ó de detenerse a su izquierda.

-En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza ó es más lenta.

GIROS Y ROTONDAS

-Para realizar un giro debe respetarse la señalización y observar las siguientes reglas:

-Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada.

-**La señal de giro debe encenderse antes de la mitad de cuadra previo de cruce.**

-En caso de estar habilitados por la señalización horizontal ó vertical, más de un carril de giro, la maniobra no debe interferir la trayectoria de los demás vehículos que giren por la rotonda.

-Si por el costado derecho ó carril especial circulan vehículos de tracción a sangre (bicicletas, triciclos, etc) y conservan su dirección, los vehículos que giren, deben efectuar la maniobra por detrás de ellos.



- Circular desde treinta (30) metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.
- Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada.
- reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia ó en un predio frentista.
- En una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda.
- Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

VÍAS SEMAFORIZADAS.

-En las vías reguladas por semáforos:

-Los vehículos deben:

- Con luz verde a su frente, **AVANZAR**.
- Con luz roja, **DETENERSE** antes de la línea marcada a tal efecto ó de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
- Con luz amarilla, **PRECAUCION** detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja.
- Con luz intermitente roja, indica **CRUCE PELIGROSO**, detener la marcha y sólo reiniciarla cuando se observe que no existe riesgo alguno.
- En un paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.

IMPORTANTE: Aun con luz verde, los vehículos no deben iniciar la marcha hasta tanto la encrucijada se encuentre despejada y haya espacio del otro lado de ella, suficiente como para evitar su bloqueo.

-Los Peatones deberán cruzar:

- Cuando tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde ó blanca habilitante.
- Sólo exista semáforo vehicular y el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.
- No teniendo semáforo a la vista, el tránsito de la vía a cruzar esté detenido.

- Los peatones No deben cruzar con luz roja ó amarilla a su frente.

-No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijada.

-La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía.

-Debe permitirse finalizar el cruce que otro hace y no iniciar el propio ni con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

-En vías de doble mano no se debe girar a la izquierda salvo señal que lo permita.

PRESUNCIONES

- Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso ó cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.
- El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

*La relación de la infracción con el accidente debe ser causa ó con causa eficiente.

PROHIBICIONES

Está prohibido en la vía pública:

- Conducir con impedimentos físicos ó psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, en estado de intoxicación alcohólica ó habiendo tomado estupefacientes ó medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir.

-Cualquier variación en las condiciones físicas ó psíquicas respecto a las tenidas en cuenta para la habilitación, implican:

***En caso de ser permanentes, una nueva habilitación, adaptando la clase de licencia, de corresponder.**

***En caso de ser transitorias, la imposibilidad de conducir mientras dure la variación.**

***En el caso de ingesta de alcohol, no se podrá conducir con más de MEDIO GRAMO (0,5gr) por litro de sangre.**

- Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre.
- Para vehículos destinados al transporte de pasajeros, de menores y de carga, queda prohibido hacerlo cualquiera sea la concentración por litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario.

***La ingesta de drogas (legales ó no) impide conducir cuando altera los parámetros normales para la conducción segura. En el caso de medicamentos, el prospecto explicativo debe advertir en forma resaltada el efecto que produce en la conducción de vehículos. También**

el médico debe hacer la advertencia.

***Se consideran alterados los parámetros normales para una conducción segura, cuando existe somnolencia, fatiga ó alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial ó el juicio crítico, variando el pensamiento, ideación y razonamiento habitual. En tal caso se aplicará lo determine la ley.**

- Ceder ó permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.

***La prohibición comprende a los dependientes y familiares del propietario ó tenedor del vehículo, no pudiendo éste invocar desconocimiento del uso indebido como eximente.**

***Se considera permisión a persona no habilitada para conducir, cuando el propietario ó tenedor ó una autoridad de aplicación, conocen tal circunstancia y no la han impedido.**

- A los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito ó fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia.
- Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes ó maniobras caprichosas e intempestivas.
- A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos ó vías rápidas.
- *La autoridad local es la competente para establecer en cada caso la determinación de "Zona céntrica de gran concentración de vehículos".

Obstruir el paso legítimo de peatones u otros vehículos en una bocacalle, avanzando sobre ella, aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje.

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

***La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos, de todo tipo, que circulan por un mismo carril, es la que resulta de una separación en tiempo de DOS SEGUNDOS (2")**

Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garaje ó de una calle sin salida.

***Cualquier maniobra de retroceso debe efectuarse a velocidad reducida.**

- La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia.

***En zona rural el servicio de transporte de pasajeros para recoger ó dejar a los mismos debe ingresar en la dársena correspondiente, de no existir ésta se detendrá sobre la banquina, utilizando sus luces intermitentes de emergencia.**

- En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, cambiar de carril ó fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse.
- Cruzar un paso a nivel si se percibiera la proximidad de un vehículo ferroviario, ó si desde el cruce se estuviera haciendo señales de advertencia ó si las barreras estuviesen bajas ó en movimiento, ó la salida no estuviere expedita. También está prohibido detenerse sobre los rieles ó a menos de

cinco metros de ellos cuando no hubiere barreras, ó quedarse en posición que pudiere obstaculizar el libre movimiento de las barreras.

***Cuando el paso a nivel se encuentre cerrado, el vehículo quedará detenido sobre el extremo derecho de su mano.**

***En el supuesto que las barreras se encuentren fuera de funcionamiento, solamente podrán transponerse, si alguna persona, desde las vías, comprueba que no se acerca ningún tren.**

- Circular con cubiertas con fallas ó sin la profundidad legal de los canales en su banda de rodamiento.

***Se entiende por “cubiertas con fallas” las que presentan deterioros visibles, como cortaduras que lleguen al casco, desprendimientos ó separaciones del caucho ó desgaste de la banda de rodamiento que deje expuestas las telas.**

***La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento es de UNO CON SEIS DECIMAS DE MILIMETRO (1,6mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILIMETRO (1mm) y en ciclomotores de CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm).**

***Los neumáticos de un mismo eje ó conjunto (tándem), deben ser de igual tamaño, tipo, construcción, peso bruto y montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría sólo en caso de utilización de la rueda de auxilio. Para automóviles que usen neumáticos del tipo diagonal y radial simultáneamente, estos últimos deben ir colocados en el eje trasero.**

***Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los casos previstos en la NORMA IRAM 113.337/93. Asimismo tampoco se pueden utilizar neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de ómnibus de media y larga distancia, en camiones y en ambos ejes de motocicletas.**

- **A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos ó enfilados inmediatamente tras otros automotores.**

- **A los ómnibus y camiones transitar en los caminos manteniendo entre sí una distancia menor a Cien metros (100 mts), salvo cuando tengan más de dos carriles por mano ó para realizar una maniobra de adelantamiento.**

- Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución.

***Los vehículos destinados para remolque de otros, deben contar con la habilitación técnica específica para su propósito.**

- Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola.

***Se entiende por “tren de vehículos” el formado por una unidad automotora ó tractora con semirremolque y un acoplado ó más, no estando permitido incluir más de un semirremolque.**

- Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvorientas, que difunda olor desagradable, emanaciones nocivas ó sea insalubre en vehículos ó continentes no

destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales ó sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural.

***Este tipo de carga no debe sobrepasar el borde superior de la caja del camión, cubriéndose la misma total y eficazmente con elementos de dimensiones y contextura adecuadas para impedir la caída de los mismos.**

- Transportar cualquier carga ó elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, oculte luces ó indicadores ó sobresalga de los límites permitidos.

***Los elementos complementarios ó aditamentos de identificación del vehículo, de sus características, del usuario ó del servicio que presta, sólo pueden colocarse en la parte inferior del parabrisas, luneta y/o vidrios laterales fijos.**

- Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancias, en cualquier tipo de vehículo.
- Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada.

***La prohibición de dejar animales sueltos rige para toda vía de circulación. La autoridad competente, el ente vial ó la empresa responsable del mantenimiento del camino quedan facultados para proceder a su retiro de la vía pública.**

***Los arreos de hacienda que tengan que cruzar un camino, lo efectuarán en horas diurnas, en forma perpendicular al mismo y con la mayor celeridad posible. En casos de incendio, inundaciones ó razones de comprobada fuerza mayor, los propietarios de animales, quienes debieran sacar los mismos durante la emergencia, deberán acompañarlos por una persona guía que se responsabilice de su conducción.**

- Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada ó la banquina y hacer construcciones, instalarse ó realizar venta de productos en zona alguna del camino.
- Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas ó con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre barro, nieve ó hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microbús, ómnibus, camiones ó maquinaria especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía.

Quando fenómenos climatológicos, tales como nieve, escarchilla, hielo y otras circunstancias modifiquen las condiciones normales de circulación, el conductor deberá colocar en los neumáticos de su vehículo, cadenas apropiadas a tales fines.

Los vehículos de tracción a sangre no pueden circular con un peso superior a CINCO TONELADAS (5Tn) para los de dos ejes, ni de TRES Y MEDIA TONELADAS (3,5Tn) para los de un solo eje.

- Usar la bocina ó señales acústicas; salvo en caso de peligro ó en zona rural, y tener el vehículo sirena ó bocina no autorizadas.
- Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones ú otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios.

- Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continúa.
- Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, ó cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes ó laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.

UNIDAD 5

COMPORTAMIENTO DINAMICO VEHICULAR

LA FUNCIÓN DEL VEHÍCULO.

LA SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA

LEYES QUE RIGEN SU CONDUCCIÓN

FUERZAS QUE INTERVIENEN EN EL DESPLAZAMIENTO DE UN VEHÍCULO

UNIDAD 5

COMPORTAMIENTO DINÁMICO VEHICULAR

LA FUNCIÓN DEL VEHÍCULO

Obviamente la irrupción abrupta del automóvil en el devenir histórico ha revolucionado el transporte, la economía y el desarrollo en esta era, incrementado el comercio, el turismo y la producción. Hizo más utilizable el territorio (antes se 'transportaba' por agua) y la posibilidad

de grandes obras. Se constituyó en el ícono de la libertad individual. Pero también tiene su cara oscura: en el siglo XX mató más gente que todas las guerras o pestes, en el mismo período.

Las causas de los siniestros del tránsito se clasifican para su estudio en tres grupos: los factores humanos, la vía y el vehículo. El primero es el origen del 70 al 75 % de los siniestros fatales, en tanto que el segundo no llega al 5%. Cuando hacemos esta diferenciación estadística nos referimos a la causa inmediata y 'eficiente' del hecho, pues de lo contrario siempre subyace una causa humana en todo error o falla: si revienta un neumático o hay un bache, es porque hubo un mal diseño o construcción y no existió el mantenimiento. No olvidemos que un siniestro se produce por una sucesión de causas. Nunca es una sola. La participación de las fallas del vehículo como desencadenante inmediato de siniestros fatales está entre el 22 y 25%.

La importancia de este referente (el triángulo accidentológico) es que cada lado sirve de "ayuda" al otro ante una falencia. Un vehículo bien concebido y construido con los modernos adelantos tecnológicos, puede subsanar un problema de la ruta o un error humano: una frenada de pánico en una curva o quedarse dormido, por ejemplo. También puede ser un co-causante del siniestro o un agravante de sus consecuencias si está mal mantenido o tiene fallas.

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

LA SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA

LA SEGURIDAD PASIVA

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

Por ejemplo:

Los cinturones de seguridad:

Imprescindibles para cualquier viajero, básicos en la seguridad vial. En caso de impacto, cuentan con un dispositivo que bloquea el mecanismo en caso de sufrir una fuerte **desaceleración**. Evitan que la persona salga despedida.

Los Airbags:

Son unas bolsas que, mediante un sistema pirotécnico, se inflan en fracciones de segundo cuando el coche choca con un objeto sólido a una velocidad considerable. Su objetivo es impedir que los ocupantes se golpeen directamente con alguna parte del vehículo. Actualmente existen las bolsas frontales, laterales, tipo cortina (para la cabeza) e incluso para las rodillas.

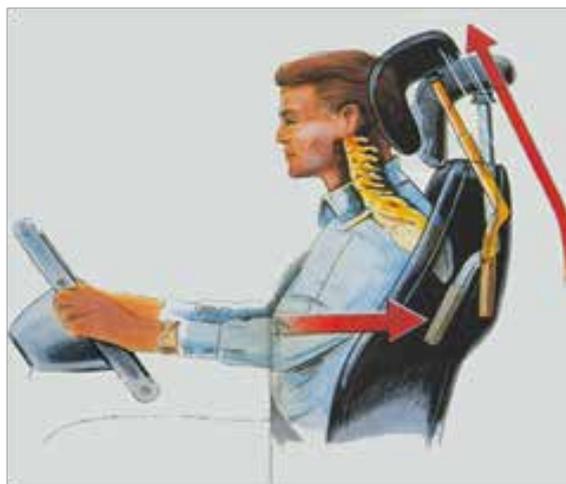
Carrocería:

La seguridad efectiva de una carrocería no puede ser demostrada en consideración aislada de su solidez o de la longitud o deformabilidad de sus zonas de contracción. Más bien, en caso de accidente tiene que actuar conjuntamente toda una serie de mecanismos de protección de modo que se limite sistemáticamente al mínimo posible el riesgo de sufrir lesiones. Eso presupone una construcción cuyo material y cuya estructura constituyan un conjunto minuciosamente pensado a fondo. Habitáculo resistente, es decir, que soporte todo tipo de colisiones.



Apoyacabezas:

Su función es limitar el movimiento del cuello durante una colisión para reducir las lesiones en las vértebras cervicales. A pesar de que su eficacia está demostrada, generalmente usamos mal nuestro reposacabezas.

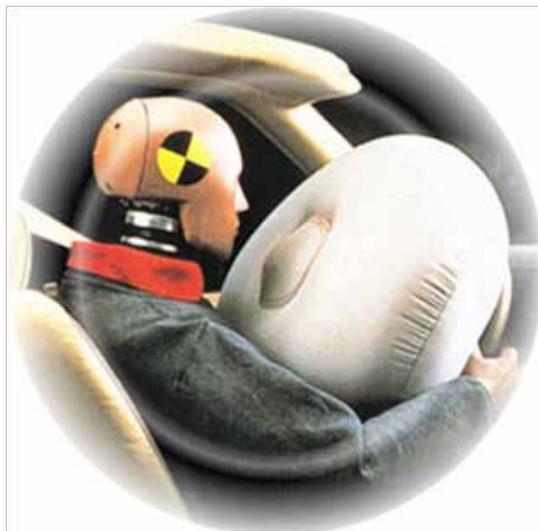


Airbag:

Una bolsa de gas que se infla frente al conductor u ocupante del vehículo en caso de colisión es la definición más simple, pero quizás más clara, de uno de los sistemas de seguridad pasiva que más desarrollo está alcanzando en los últimos tiempos. El airbag nació para disminuir las lesiones que se producen en las colisiones frontales y actualmente existen airbags para todas las necesidades. Una característica a tener muy en cuenta: la bolsa de aire que utilizan los vehículos ha sido configurada como un complemento del cinturón de seguridad.

Funciones:

1. Evitar el impacto del conductor o del pasajero contra los elementos duros del vehículo (volante, salpicadero, parabrisas, etc.).
2. Absorber parte de la energía cinética del cuerpo.
3. Proteger a los ocupantes del impacto de cristales provenientes del parabrisas.
4. Disminuir el movimiento de la cabeza y el riesgo de lesiones cervicales.



Tipos

Airbag europeo:

Tiene entre 30 y 45 litros de volumen para el conductor (aprox. el tamaño del volante) y de 70 a 90 litros para el acompañante, entra en funcionamiento en las colisiones que se producen entre 15 y 28 km/h, dependiendo de los valores establecidos para cada coche, y se ofrece normalmente combinado con sensores en los cinturones de seguridad.

Airbag americano: Está diseñado para ser efectivo sin usar el cinturón de seguridad, lo que obliga a utilizar bolsas muy grandes (de 60-80 litros para el conductor y de 130-150 litros para el acompañante) y se dispara a velocidades muy bajas.

El uso combinado del cinturón de seguridad y el airbag, en caso de colisión, evitaría que 75 de cada 100 personas sufrieran lesiones graves en la cabeza y 66 de cada 100, en el pecho.

Lateral:

Se instala en el asiento o en las puertas del coche. Su misión es proteger la cabeza y caderas del ocupante, al mantener la distancia entre el cuerpo y el lateral del automóvil. Tiene un volumen de doce litros y se acciona en un tiempo de entre 3 y 5 milisegundos mediante un sensor, colocado en la puerta, que reacciona a los cambios de presión en esta zona.

Cortina hinchable:

Es un airbag que va colocado en la parte interior del marco del coche. Aprisiona la cabeza de forma controlada e impide que ésta se golpee contra la ventanilla, los montantes o el marco, al tiempo que evita que penetren objetos del exterior. Se infla en 25 milésimas de segundo y recubre el techo del habitáculo desde su parte delantera hasta los montantes traseros, protegiendo tanto a los ocupantes de la parte delantera como trasera.

Trasero:

Este persigue disminuir el impacto sobre el rostro y la cabeza de los pasajeros que ocupan el asiento trasero en caso de choque frontal. Sólo está pensado para el lado izquierdo del asiento trasero y va instalado en la parte superior del respaldo del asiento delantero. La capacidad de la bolsa es de 100 litros.

Sillas para niños:

La respuesta de las sillas actuales ante una colisión lateral es aceptable, pero no óptima. Si un niño viaja sin elementos de seguridad infantil en un vehículo que sufra un impacto a 50 km/h no tiene ninguna posibilidad de sobrevivir al accidente. Tampoco sirve utilizar el cinturón de seguridad del vehículo. Sólo el uso de una silla homologada garantiza, al menos, su supervivencia.



LA SEGURIDAD ACTIVA

Es la que evita que ocurra el siniestro. Ya sea integrando el vehículo (frenos, luces, neumáticos), o alguno de los otros factores: revisión médica, educación, construcción de autopistas, fiscalización, etc.

Por ejemplo:

El sistema de frenado:

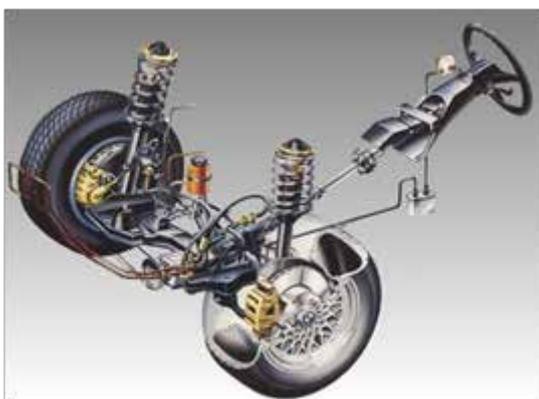
Su función es fundamental para la seguridad del conductor. Todos los sistemas de frenado actuales

cuentan con circuitos independientes que permiten frenar con seguridad en caso de que alguno falle. Entre los mejores se encuentran los **antibloqueo (ABS)** que reducen la distancia de frenado manteniendo la capacidad de cambiar de dirección para evadir obstáculos, ya que no bloquean las ruedas.

El sistema de dirección:

Garantiza la correcta maniobra del vehículo. Los sistemas de dirección de los coches actuales se endurecen a altas velocidades para evitar posibles accidentes.

El sistema de suspensión:



El automóvil se mantiene estable y absorbe las irregularidades de la carretera. Las barras estabilizadoras conectan las dos ruedas de cada eje y sirven para controlar la inclinación del coche en las curvas, evitando así una salida de la vía.

Los neumáticos y su adherencia al suelo:

El compuesto de los neumáticos y su dibujo deben garantizar tracción adecuada en cualquier clima y condición. Deben estar en las mejores condiciones para obtener la máxima adherencia con el suelo.



La iluminación:

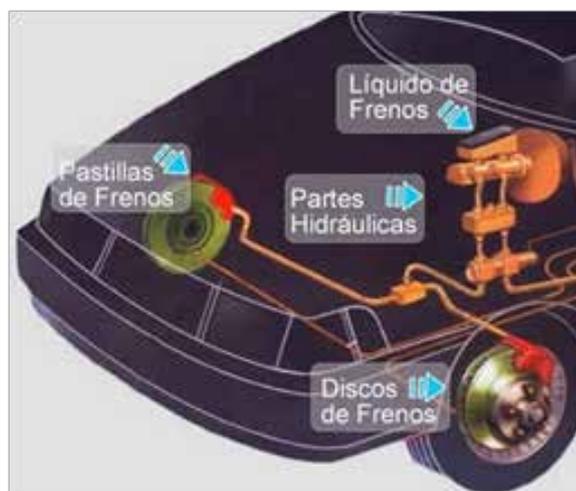
Hasta hace pocos años la luz que emitían los faros era muy débil y no era blanca. Recientes investigaciones han resuelto estos inconvenientes. Lo importante es ser vistos y ver bien.

Sistemas de control de estabilidad:

También conocidos como 'antivuelcos' son muy útiles en caso de que el conductor pierda el control del automóvil. Mediante sensores que perciben la velocidad de cada una de las llantas, la posición del volante y la posición del pedal del acelerador, un procesador electrónico determina las acciones a tomar: frenar una o más ruedas o manteniendo las llantas en los apropiados controles de tracción. Quizá sus siglas más extendidas y conocidas sean ESP.

CONDICIONES Y FORMA DE CONDUCIR

En principio debemos ser conscientes de la responsabilidad que tenemos como buenos ciudadanos, cualquiera sea el rol que cumplamos en la vía pública (peatón, pasajero, conductor o trabajador). Cuando hablamos de manejar, incluimos también bicicletas, carros, cochecito de bebé, etc. Las condiciones físicas y sensoriales juegan un papel muy importante en la conducción, es un continuo trabajo de observar, analizar y decidir acertada y oportunamente. Sabemos que de los tres factores que componen la circulación, la vía, el vehículo y la persona, la última es la causante del 70 a 75% de los siniestros viales. Por ello, para evitarlos, es fundamental el desempeño del conductor. Siempre debemos estar atentos, observar las actitudes de los otros usuarios de la vía pública y tratar de mantener el dominio pleno del vehículo. La alta velocidad, combinada con un deficiente estado de ánimo-salud, suele resultar fatal. Es fundamental tener una formación adecuada en prevención vial,



ya que la práctica de manejo en la vía, otorga experiencia, seguridad y confianza. En la medida en que esto se incorpore a la actitud de la práctica diaria, la conducción será más eficiente.

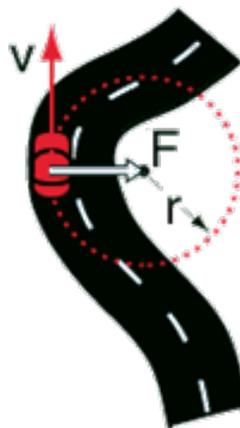
LEYES QUE RIGEN SU CONDUCCIÓN

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

FUERZA CENTRÍFUGA

Es la fuerza que tiende a mantener en línea recta un vehículo cuando entra en una curva. Hay una relación matemática entre la fuerza centrífuga y la velocidad del auto. Cuando mayor es ésta, mayor será el riesgo de salir desplazado del camino o de invadir la mano contraria, según sea la curva hacia la izquierda o derecha. En ambos casos se puede volcar. La ingeniería vial consigue mejorar la situación mediante el peralte de las curvas, poniendo la calzada, en esta sección, en plano

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



$$F_{\text{centrípeta}} = m \frac{v}{r}$$

$$\frac{v^2}{r} = \text{aceleración centrípeta}$$

ENERGÍA CINÉTICA

Cuando un vehículo se desplaza, está produciendo “energía de movimiento”, que podríamos llamar “fuerza viva”. Si uno intenta detenerlo necesita oponerle cierta fuerza, la que deberá ser mayor cuando mayores sean el peso y velocidad del móvil. Si el vehículo es detenido, esa fuerza se convierte en otras formas de energía: si se utilizaron los frenos, se produce calor, que se disipa en la atmósfera. En cambio, si choca, se transformará en fuerza de impacto, la que es absorbida por el trabajo de deformación y destrucción del vehículo y del objeto contra el que colisionó. La magnitud de estas energías, la cinética y la de impacto, se obtienen multiplicando la masa por el cuadrado de la velocidad. Es decir que si se aumenta la velocidad al doble, la fuerza del impacto (daños provocados) será cuatro veces mayor, si la velocidad aumenta el triple, el impacto será 9 veces mayor, y así sucesivamente. La velocidad es el espacio recorrido en una unidad de tiempo. Se expresa en Km/h o en m/s (metros por segundo). Por ejemplo: a 36 km/h se recorren 10 metros en un segundo. En la energía cinética tiene mayor incidencia el aumento de la velocidad que el peso del móvil. Por eso es tan tremendo un choque frontal entre dos vehículos, ya que la energía resultante, surge de la suma de ambas fuerzas.

¿QUÉ PASA CON LO QUE VA DENTRO DEL VEHÍCULO?

Las personas y objetos continúan con la velocidad que llevaba el vehículo hasta que algo los detenga, generalmente el interior de la carrocería o, si salen por el parabrisas, el suelo. También, las personas suelen ser el “paragolpes” de las cosas sueltas dentro del habitáculo, por lo tanto, no hay que llevar elementos pesados sueltos. Aceleración es la variación de la velocidad en la unidad de tiempo [$a = V/T$ (m/seg²)]. Si la velocidad es constante, no hay aceleración. Cuando se frena, se reduce la velocidad, por lo que la aceleración es negativa (desaceleración). Una alta aceleración permite alcanzar una mayor velocidad, en el mismo tiempo. En este caso, el motor desarrolla más potencia

por lo que provocamos un mayor consumo de combustible para vencer la inercia del vehículo en menor tiempo. Las lesiones en estas circunstancias son extremadamente graves. Un impacto a 40 km/h está considerado como fatal, es decir, puede causar la muerte, salvo que se utilice el CORREAJE DE SEGURIDAD. Aquí la fatalidad aparecerá después de los 80 km/h o más. Pero en caso de vuelco, el correaje puede salvarle la vida aún al doble de esa velocidad. Si, tal como ocurre en las colisiones, la desaceleración se produce en una fracción de segundo por impacto contra algún objeto rígido, la capacidad de trabajo de esta energía, destruirá o deformará ese objeto y el vehículo. Por ello las carrocerías modernas están concebidas con una gran capacidad (fusibles) de absorción de energía, es decir que la deformación que sufren ‘amortigua’ el golpe sobre el habitáculo, como se ha explicado en el segundo capítulo de este manual. A mayor capacidad de deformación, mayor es la potencia destructiva absorbida en la colisión y menor será la fuerza transmitida a los transportados. Pero el habitáculo, por el contrario, debe ser indeformable y poseer una adecuada resistencia al vuelco, a fin de evitar el aprisionamiento traumático de su contenido.

FRICCIÓN

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

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

DISTANCIA DE FRENADO

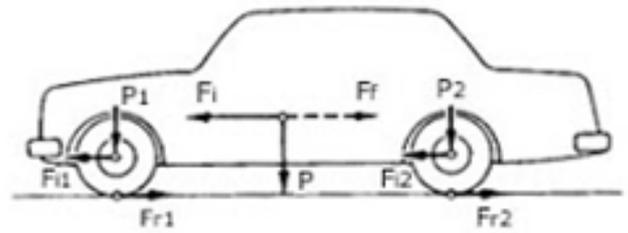
Es el trayecto que recorre un vehículo desde el momento en que su conductor advierte un peligro hasta que el vehículo se detiene totalmente. Tenga presente que este recorrido incluye la distancia que se cubre desde que el conductor percibe algo, lo elabora, decide qué debe hacer y comienza la acción efectiva de frenado. Recuerde que el “tiempo de reacción” de un conductor tipo, varía entre $\frac{1}{2}$ a $2\frac{1}{2}$ segundos, de acuerdo con la atención que esté prestando, su edad, etc. Observe la diferencia entre estar muy atento (en zona céntrica) o estar distendido (circular por un camino tranquilo). No olvide que la presencia de impedimentos temporarios (fatigas, alcohol, drogas) multiplica este período. La segunda etapa es el recorrido con la unidad frenando efectivamente. A efectos del diseño geométrico del camino, se toma un valor conservador de 2,5” para el tiempo de reacción. O sea que a 100 km/h (27,77 m/seg) recorre una distancia de 69,43 m ($2,5 \times 27,77$) antes de empezar a frenar efectivamente. Luego hay que sumar la longitud de frenado efectivo, que normalmente alcanza una desaceleración de $\frac{5}{8}$ de la aceleración de la gravedad (9,81 m/seg²) insumiendo 62,88 m más [$27,77^2 / (2 \times \frac{5}{8} \times 9,81)$]. Total: 132,30 m. Tomando como ejemplo una persona muy atenta y rápida de reflejos que reaccione en 2 décimas de segundo, la distancia mínima que recorrerá para detenerse viniendo a 100 km./h, será de 90,65 m [$27,77 \times 0,2 + 62,88$]. Para elaborar la tabla de longitudes de frenado se ha tomado un automóvil grande, con neumáticos y frenos en buen estado (sin ABS), con pavimento seco, limpio, horizontal y de alto coeficiente de fricción, con un conductor tipo que demora un segundo en reaccionar. Si alguno de estos datos es distinto, el ejemplo no coincidirá con éste, por eso las tablas suelen diferir en cada publicación.

FUERZAS QUE INTERVIENEN EN EL DESPLAZAMIENTO DE UN VEHÍCULO

Las fuerzas que se oponen al desplazamiento de un vehículo y que el motor debe vencer son:

- La resistencia aerodinámica

- La resistencia al rodamiento
- La resistencia por pendiente
- La resistencia por inercia



Fuerzas que intervienen en el vehículo

RESISTENCIA AERODINÁMICA

El movimiento de un vehículo en el aire se ve afectado por la fuerza aerodinámica, la cual se puede dividir en dos fuerzas:

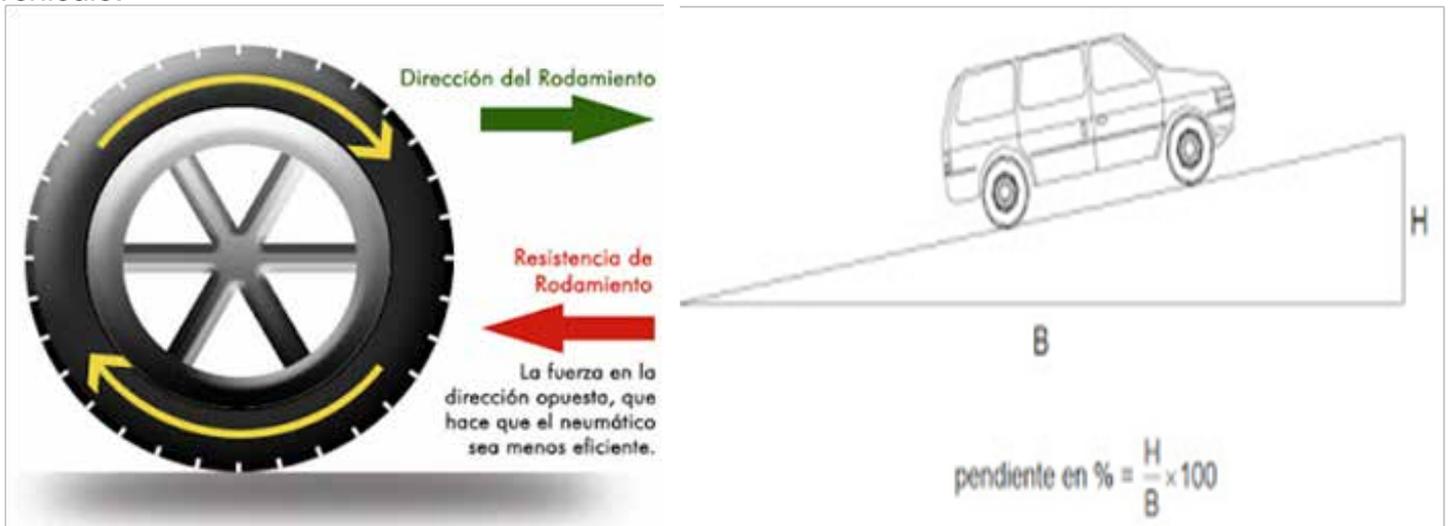
- Fuerza de sustentación, es vertical hacia arriba.
- Fuerza de arrastre, es horizontal y se opone al movimiento del vehículo.



La primera le permite a un avión despegar y sostenerse en el aire, es por ello que a los vehículos de carreras se les colocan alerones para que no "se levanten" a altas velocidades.

RESISTENCIA AL RODAMIENTO

El efecto de las llantas sobre el piso es la fricción, esto produce una resistencia al movimiento del vehículo.



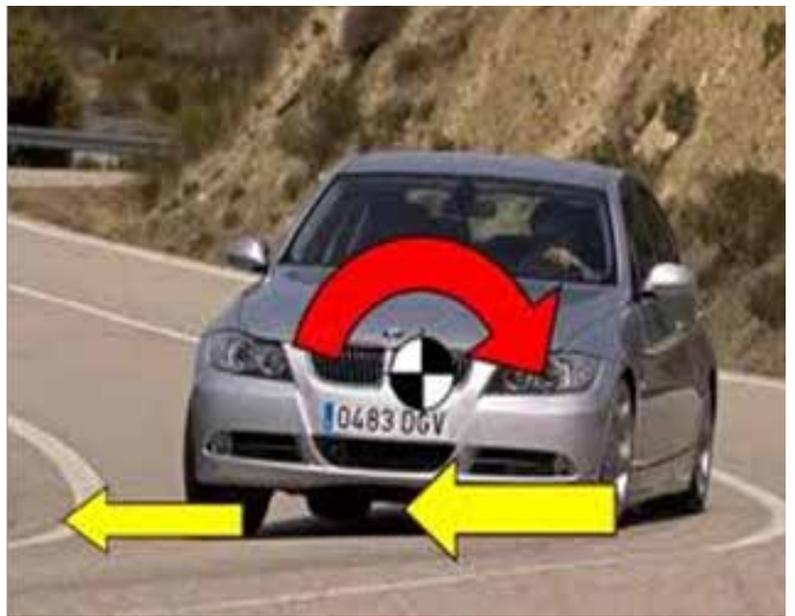
RESISTENCIA POR PENDIENTE

La fuerza correspondiente al subir una pendiente Si se trata de un recorrido en pendiente hacia arriba, la inclinación tenderá a detener el vehículo y el motor tendrá que vencerla. Si al contrario, se trata de una pendiente hacia abajo, la inclinación acelerará el vehículo, esto último es muy importante en la conducción de un vehículo en una montaña, ya que el motor del vehículo puede alcanzar velocidades peligrosas que pueden destruirlo.

RESISTENCIA POR INERCIA

Si se quiere cambiar la velocidad de un vehículo se debe vencer una fuerza que se opone a este cambio, esta fuerza se denomina fuerza de inercia y depende de la masa del vehículo. Esta fuerza es muy importante en tránsito urbano y genera un alto nivel de consumo. Se pueden tener valores altos en caso de frenadas repentinas y toda esta energía se disipa en forma de calor al medio ambiente por la fricción de las balatas de los frenos y los neumáticos con el pavimento. Cada una de las

fuerzas descritas anteriormente se oponen al movimiento del vehículo y determinan una potencia cada una de ellas. La potencia se define como el producto de una fuerza y una velocidad por lo tanto, se pueden calcular, las potencias respectivas a las fuerzas que influyen en el movimiento de un vehículo. Un motor con una potencia dada, la puede transformar en velocidad como sucede en un automóvil de carreras o en capacidad de carga como ocurre en un camión de carga, en el primer caso puede alcanzar velocidades de 250 km./hr. pero con un peso de menos de una tonelada y en el segundo, cargar hasta 40 Ton. pero a velocidades no mayores de 80 km./hr.



Fuerzas desarrolladas en el frenado

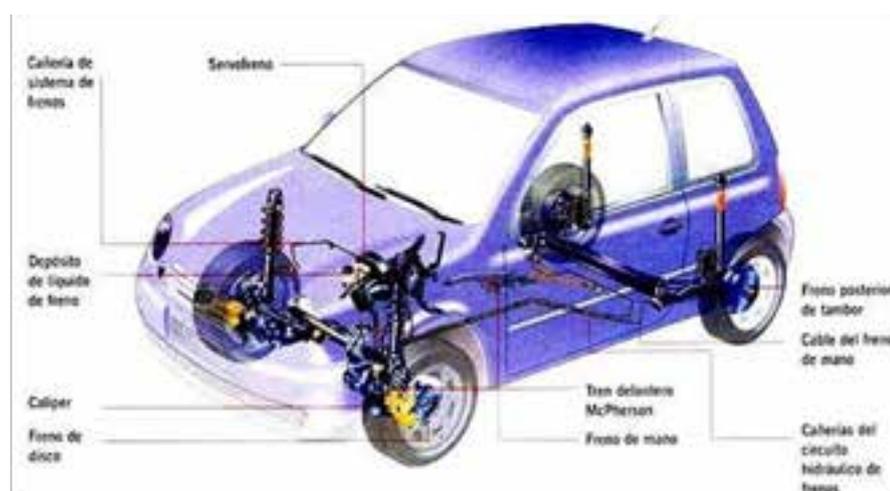
Si se hiciera una lista de los sistemas de un automóvil por orden de importancia, posiblemente se colocaría al principio de la lista al sistema de frenos. Muchos conductores han experimentado la inconveniencia de un motor que no arranca debidamente. Recuerdan una noche de invierno cuando el sistema de calefacción de un automóvil solamente emitía aire frío, han experimentado fallas del sistema y se han dado cuenta de lo que les ha costado en comodidad, conveniencia, tiempo y dinero. No obstante, una falla o una avería del sistema de frenos con frecuencia puede causar daños en la propiedad, accidentes graves o inclusive muertes. Un mecánico de frenos debe recordar siempre que la calidad de mantenimiento de los frenos se mide únicamente en términos de seguridad.

El auto es un móvil que se desplaza bajo control del conductor. Es acelerado con la fuerza (torque) y potencia del motor y desacelerado con la resistencia del mismo, pero sobre todo con la aplicación de los frenos, el sistema primordial de seguridad. Un auto es una mole que pesa entre unos 800 y 2500 Kg. (según su tamaño y equipamiento) cuya inercia varía con la velocidad; para controlarla, disminuirla o anularla, se utilizan los frenos instalados en cada una de las cuatro ruedas.

Los frenos deben responder lo más exactamente posible a la solicitud del conductor. Deben ser al mismo tiempo sensibles y graduales para modular la velocidad, y asegurar la detección completa y la inmovilización total del vehículo.

Los frenos trabajan por rozamiento entre una parte móvil solidaria a las ruedas y otra parte fija solidaria a la estructura del auto. Al aplicarse los frenos, la parte fija se aprieta a la parte móvil y por fricción se consigue desacelerar el auto.

Esta fricción emite calor y absorbe la energía de la inercia (a 120 Km/h un auto de 1.200 Kg aplica una potencia de frenado de más de 200 HP, lo que disipará calor hasta en una temperatura de 800°C). Para que los frenos sean más eficaces, las superficies en rozamiento deben asegurar un máximo contacto.



Los frenos están diseñados para desacelerar (retardar) y parar el vehículo, o para facilitar su

aparcamiento en una cuesta. Constituyen, por tanto, un equipo extremadamente esencial en los automóviles para la seguridad de la conducción.

En la sociedad movilizada de hoy día, se supone que los frenos son de gran eficiencia y durabilidad, para que el vehículo se pueda parar no sólo con seguridad y prontitud, sino en cualquier y bajo cualquier condición.

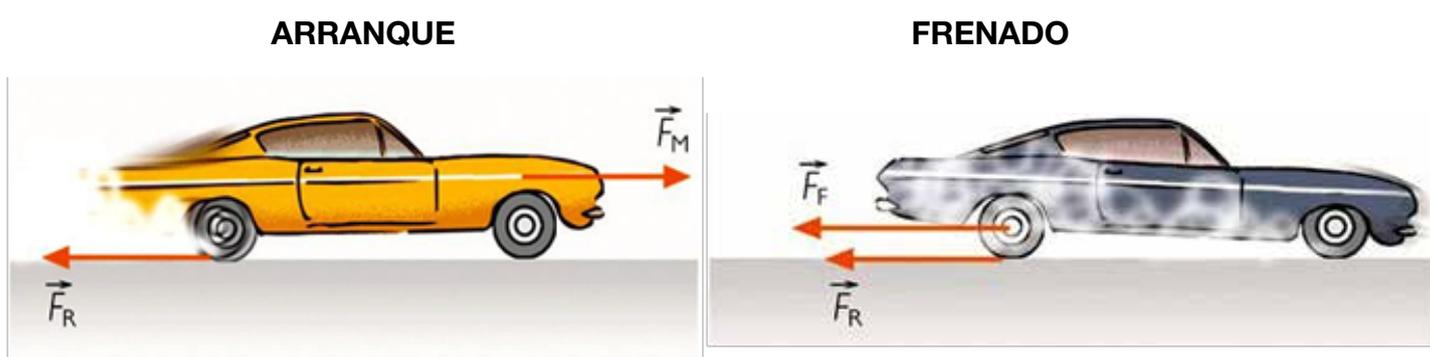
Un vehículo en marcha no se puede parar inmediatamente cuando el motor se desconecta del tren de fuerza, debido a la inercia (la tendencia de un objeto en movimiento a continuar moviéndose). Esta inercia se tiene que reducir para conseguir la parada del vehículo.

El motor convierte la energía térmica en energía cinética (energía de movimiento) para impulsar el vehículo. Contrariamente, los frenos cambian la energía de esta moción (energía cinética) en energía térmica para el vehículo.

Generalmente, los frenos de los vehículos actúan haciendo que un objeto fijo haga presión contra un objeto de rotación. El efecto de frenado se obtiene de la fricción que se genera entre dos objetos.

Un vehículo en movimiento dispone de una energía cinética o trabajo que es equivalente a la fuerza de impulsión por la velocidad media del desplazamiento. Este automóvil sufre una aceleración negativa o desaceleración cuando se aplica una fuerza igual y de sentido contrario a la fuerza que produce movimiento. Es decir, se debe aplicar una fuerza de frenado que anule a la fuerza de impulsión. El efecto de frenado consiste en transformar la energía cinética producida por el vehículo movimiento en calor producido por el rozamiento entre los elementos mecánicos de los frenos. La fuerza de frenado tiene el mismo valor que la fuerza de adherencia o rozamiento y por lo tanto se calculará mediante el producto entre el peso que gravita sobre una rueda y el coeficiente de adherencia entre ella y el suelo, y tiene sentido contrario a la fuerza de impulsión. Como la fuerza de impulsión está determinada por la resistencia que oponen las ruedas a su desplazamiento, la fuerza de frenado que hay que aplicar para detener el vehículo está también en función de la resistencia obtenida en las ruedas.

La fuerza de rozamiento y la de frenado están dirigidas en sentido opuesto al sentido de movimiento. Cuanto mayores sean el rozamiento y la fuerza de frenado, el automóvil tendrá mayor facilidad para frenar.



TIEMPO DE REACCIÓN

El periodo de tiempo que transcurre, desde la primera percepción del peligro, hasta el momento material de ejecutar la maniobra. Cualquier conductor que se encuentre en un estado psicofísico considerado óptimo, invierte de $\frac{3}{4}$ a 1 segundo.

En este intervalo, el vehículo recorre una distancia en metros, que puede considerarse incontrolada por el conductor.

Veamos el caso de un ciclomotor que circule a su velocidad máxima, 40 km/h y calculemos la distancia recorrida durante el "TIEMPO DE REACCIÓN".



Debemos traducir la velocidad en "kilómetros- hora" a metros recorridos en un segundo. Es una operación fácil. Un kilómetro contiene 1000 metros, por tanto, 40 km/h, es lo mismo que 40.000 metros/hora. Una hora tiene 60 minutos y cada minuto 60 segundos, luego una hora tendrá 60 minutos x 60 segundos, es decir 3.600 segundos.

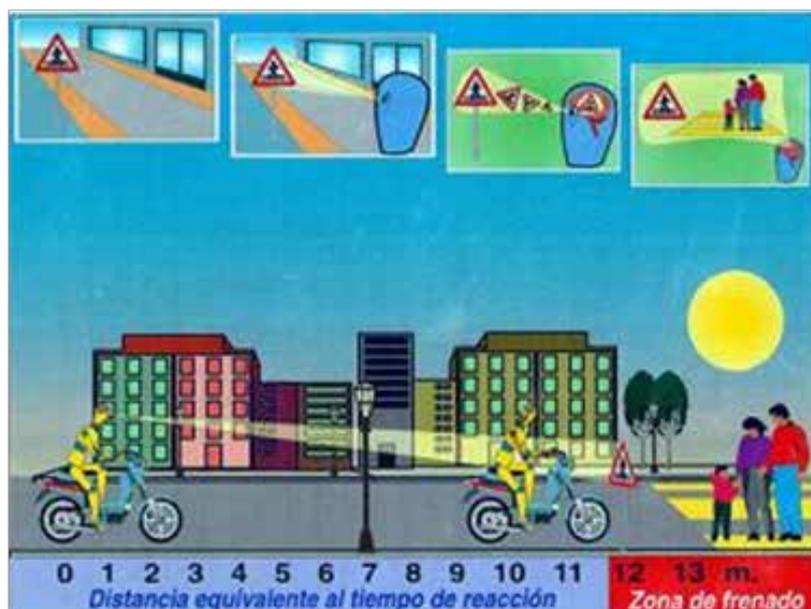


40.000 metros

40 km/h=----- 11 metros/segundo

3.600 segundos

¿Verdad que no parece posible cuando sucede en la práctica?. La mayoría de los conductores no son conscientes de estar viviendo ese "TIEMPO DE REACCIÓN" cuando frenan y la sensación de haber recorrido esos metros, cruciales en ocasiones, les pasa desapercibida.



Pero todavía hay más. A esos metros recorridos en el "TIEMPO DE REACCIÓN" tenemos que añadir, en el caso del frenado, la distancia que necesitamos para que los frenos actúen para reducir la velocidad o detenernos totalmente.

De donde se desprende que la velocidad juega un papel importantísimo a la hora de evitar una colisión o un atropello. A mayor velocidad el "TIEMPO DE REACCIÓN" permanece inalterable, pero la distancia recorrida aumenta y las posibilidades de controlar el vehículo, escapan a las capacidades de su conductor, y un conductor consciente debe conocer en

todo momento cuando la velocidad que lleva sobrepasa sus capacidades y las del vehículo que conduce.



Si además añadimos la disminución instantánea del "TIEMPO DE REACCIÓN" por causa del sueño, la fatiga, o la ingesta de alcohol o drogas, la distancia recorrida durante el "TIEMPO DE REACCIÓN" es imprevisible.

CÓMO CUIDARSE DE LOS DEMÁS

Es absurdo pensar que una persona desea chocar o participar de un siniestro, pero debemos reconocer que esto sucede más a menudo de lo que desearíamos y que la intervención del factor humano es la de mayor incidencia. Por ello veremos lo que se conoce como MANEJO RACIONAL, que enseña, básicamente, a cuidarse de los demás, que no necesariamente serán tan cuidadoso como nosotros. Si no, corremos el riesgo de desperdiciar lo que nosotros aprendemos y aplicamos para conducir con seguridad.

Tome como actitud desarrollar una CONDUCCIÓN PREVENTIVA, cuya base es la cortesía, que tanto tiene que ver con aquello de la convivencia en la vía pública. No abuse de su vehículo ni de sus derechos: es una grave inconducta intervenir en un siniestro si pudo haberlo evitado, aunque no sea el causante y tenga, aún, la ley de su parte. No intente restar minutos a su viaje. No por ir más rápido se llega siempre antes.

A alta velocidad, cualquier mínimo error o falla se potencia y, a medida que aumenta, más inevitable se hace el siniestro y más gravosas sus consecuencias. La cortesía No es la base de la prevención y la educación vial. Ser cortés es ceder una prioridad al prójimo, facilitar y hacer agradable la convivencia cotidiana en la vía pública. Nunca se confíe en los itinerarios habituales, siempre hay imprevistos en la circulación. Si va por lugares que conoce poco, programe convenientemente el viaje, memorícelo o anótelos.

Desconfíe siempre de la reacción de los otros, del estado de la ruta. Pero tampoco exagere las precauciones, sus dudas pueden crear confusión en los otros y crear riesgo. El correa de seguridad es obligatorio. Acostúmbrese a usarlo, incluso en la ciudad y exíjalo a sus acompañantes. Lleve matafuego y balizas y revise regularmente los sistemas de seguridad (dirección, neumáticos, luces, frenos). No cometer infracciones a las normas de tránsito, no sólo porque evitaremos sanciones, sino fundamentalmente porque no causaremos siniestros.

REGLAS DE VELOCIDAD

VELOCIDAD PRECAUTORIA

El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta:

- su salud
- el estado del vehículo
- su carga
- la visibilidad existente
- las condiciones de la vía
- el tiempo
- densidad del tránsito
- dominio total del vehículo
- no entorpezca la circulación

De no ser así deberá abandonar la vía ó detener la marcha.

IMPORTANTE

El desarrollo de velocidades superiores ó inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y en caso de accidentes la máxima responsabilidad recaerá sobre él.

VELOCIDAD MÁXIMA

Los límites máximos de velocidad son:

-En zona urbana-

- Calles: 40 km/h.
- Avenidas: 60 km/h
- Con semaforización coordinada sólo motos - automóviles: velocidad de coordinación de los semáforos.
- En rutas en zona urbana: 60 km/h.

-En zona rural (rutas)-

- Para motos, autos, camionetas: 110 km/h.
- Para microbús, ómnibus, casas rodantes motorizadas: 90 km/h.

- Para camiones, autos con casa rodante acoplada: 80 km/h.

- Para transporte de sustancias peligrosas: 80 km/h.

-En semiautopistas-

- Para motos, autos: 120 km/h.

- Para los demás tipos de vehículos es la misma velocidad máxima que en la zona rural(ruta).

-En autopistas-

- Para motos, autos: 130 Km/h.

- Para microbús, ómnibus, casas rodantes motorizadas: 100 km/h.

- Para los demás tipos de vehículos es la misma velocidad máxima que en la zona rural(ruta).

-Límites máximos especiales:

- En los cruces urbanos sin semáforos: 30 km/h.

- Pasos ferroviarios: 20 km/h.

- Escuelas, deportivos, gran cantidad de personas: 20 km/h, durante su funcionamiento.

LÍMITES ESPECIALES

-Mínimos-:

- Zona Urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía.

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

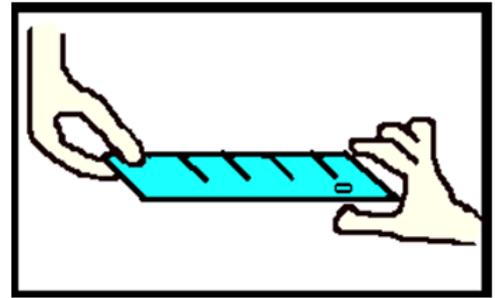
-Señalizados-: Los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación.

TRABAJO PRÁCTICO

MEDICION DE TU TIEMPO DE REACCION

Material necesario:

- Una regla de unos 50 cm.



Procedimiento:

- Pide a un amigo que sostenga una regla tal como se indica en la figura y que la deje caer sin avisarte.
- Sitúa tus dedos sobre el cero y cuando veas que la suelta, cierra los dedos sobre ella.
- Anota la distancia que ha caído la regla. Vendrá indicada por la división que se encuentre debajo de tus dedos.
- Repítelo varias veces hasta que obtengas valores similares :

Explicación:

- La distancia que ha caído la regla depende de tu tiempo de reacción.

Si no se tiene en cuenta el rozamiento con el aire, un cuerpo que cae libremente, partiendo del reposo, recorre una distancia vertical que viene dada por :

$$d = \frac{1}{2} g t^2$$

d : distancia recorrida

g : aceleración de la gravedad (9,8 m/s²)

t : tiempo que dura la caída

- Despejando de la expresión anterior, el tiempo de reacción será:

$$t = \sqrt{2 \frac{d}{g}}$$

si se expresa la distancia (d) en centímetros y se tiene en cuenta que la aceleración de la gravedad (g) vale 980 cm/s². El tiempo de reacción expresado en segundos será :

$$t = 0,045 \sqrt{d}$$

En la tabla aparecen algunos ejemplos de tiempos de reacción según la distancia recorrida por la regla

Distancia Recorrida (cm)	Tiempo de Reacción (s)
5	0,10
10 0	,14
15 0	,18
20 0	,20
25 0	,23
30 0	,25

Cálculo del tiempo de reacción a partir de la distancia o viceversa

Introduce uno de los dos valores y haz click FUERA de la casilla

Distancia de Caída 15 cm, equivalente a un tiempo de reacción de 0,17 seg

UNIDAD 6

COMUNICACIÓN VIAL

1. COMUNICACIÓN LUMÍNICA VEHICULAR
2. COMUNICACIÓN DEL ENTORNO
3. SEÑALAMIENTO VERTICAL
4. REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS
5. SEÑALES DE RESTRICCIÓN
6. SEÑALES DE PRIORIDAD
7. SEÑALES PREVENTIVAS
8. SEÑALES INFORMATIVAS
9. SEÑALAMIENTO HORIZONTAL
10. SEÑALAMIENTO LUMINOSO

UNIDAD 6

COMUNICACIÓN VIAL

La comunicación es el proceso mediante el cual se puede transmitir información de una entidad a otra, alterando el estado de conocimiento de la entidad receptora.

Los procesos de la comunicación son interacciones mediadas por signos entre al menos dos agentes que comparten un mismo repertorio de los signos y tienen unas reglas semióticas comunes.

Tradicionalmente, la comunicación se ha definido como «el intercambio de sentimientos, opiniones, o cualquier otro tipo de información mediante habla, escritura u otro tipo de señales». Todas las formas de comunicación requieren un emisor, un mensaje y un receptor destinado, pero el receptor no necesita estar presente ni consciente del intento comunicativo por parte del emisor para que el acto de comunicación se realice. En el proceso comunicativo, la información es incluida por el emisor en un paquete y canalizada hacia el receptor a través del medio. Una vez recibido, el receptor decodifica el mensaje y proporciona una respuesta.

El funcionamiento de las sociedades humanas es posible gracias a la comunicación. Ésta consiste en el intercambio de mensajes entre los individuos. En la actualidad se entiende que el buen funcionamiento de la sociedad depende no sólo de que estos intercambios existan, sino de que sean óptimos. Es en este punto de análisis donde se incorpora la visión prosocial, que entiende la comunicación no sólo como un medio de intercambio sino cómo un sistema de apoyo y bienestar para la masa social.

Desde un punto de vista técnico se entiende por comunicación el hecho que un determinado mensaje originado en el punto A llegue a otro punto determinado B, distante del anterior en el espacio o en el tiempo. La comunicación implica la transmisión de una determinada información. La información como la comunicación supone un proceso; los elementos que aparecen en el mismo son:

Código. El código es un sistema de signos y reglas para combinarlos, que por un lado es arbitrario y por otra parte debe de estar organizado de antemano.

Canal. El proceso de comunicación que emplea ese código precisa de un canal para la transmisión de las señales. El Canal sería el medio físico a través del cual se transmite la comunicación.

Ej: El aire en el caso de la voz y las ondas Hertzianas* en el caso de la televisión. La radiocomunicación es un sistema de telecomunicación que se realiza a través de ondas de radio u ondas hertzianas*.

En tercer lugar debemos considerar el Emisor. Es la persona que se encarga de transmitir el mensaje. Esta persona elige y selecciona los signos que le convienen, es decir, realiza un proceso de codificación; codifica el mensaje.

El Receptor será aquella persona a quien va dirigida la comunicación; realiza un proceso inverso al del emisor, ya que descifra e interpreta los signos elegidos por el emisor; es decir, descodifica el mensaje.

Naturalmente tiene que haber algo que comunicar, un contenido y un proceso que con sus aspectos previos y sus consecuencias motive el Mensaje.

Las circunstancias que rodean un hecho de comunicación se denominan Contexto situacional

(situación), es el contexto en que se transmite el mensaje y que contribuye a su significado.

COMUNICACIÓN LUMÍNICA VEHICULAR

En la vía pública los vehículos deben encender sus luces, observando las siguientes reglas:

- Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios;
- Luz alta: su uso obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame;
- Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas;
- Destello: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos;
- Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas;
- Luces rompenieblas, de retroceso, de freno, de giro y adicionales: deben usarse sólo para sus fines propios.
- Las luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente;
- A partir de la vigencia de la presente, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar a los vehículos un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha;
- En todos los vehículos que se encuentren en uso, se deberá, en la forma y plazo que establezca la reglamentación, incorporar el dispositivo referido en el punto anterior.

IMPORTANTE Durante la circulación nocturna deben mantenerse limpios los elementos extremos de iluminación del vehículo.

COMUNICACIÓN DEL ENTORNO

EL Sistema de Señalización Vial Uniforme comprende la descripción, significado y ubicación de los dispositivos de seguridad y control del tránsito, incluidos en el presente código y la consecuente reglamentación de las especificaciones técnicas y normalización de materiales y tecnologías de construcción y colocación y demás elementos que hacen a la calidad y seguridad de la circulación vial.

Dicho señalamiento brinda información a través de una forma convenida y unívoca de comunicación, destinada a transmitir al usuario de la vía pública órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones, mediante un lenguaje que debe ser común en todo el país, según los principios internacionales. Con el fin de mantener el criterio de unicidad y complejidad, se incluyen señales (como las realizadas mediante barreras o semáforos ferroviarios) propias del sistema operativo del ferrocarril, pero destinadas a la circulación carretera.

La señalización ya existente que difiere de la aprobada en este reglamento será sustituida por la

nueva cuando aquella deba ser renovada por deterioro o vencimiento del período de vida útil.

El significado de la señalización así como las indicaciones que este código establece, se presumen conocidas por todos los usuarios de la vía pública no existiendo esta presunción respecto de las disposiciones locales accesorias y las que crean excepción a una norma general por lo que deben enunciarse conforme al presente.

Las órdenes transmitidas a través de este Sistema son obligatorias para el usuario al que están destinadas, constituyendo contravención su falta de cumplimiento, en tanto y en cuanto aquellas se ajusten al presente.

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

SEÑALAMIENTO VERTICAL

CONCEPTO: Son las señales de regulación del tránsito, destinadas en su gran mayoría a los conductores de los vehículos, colocadas al costado de la vía o elevadas sobre la calzada (aéreas)

SIGNIFICADO: Transmiten órdenes, advertencias sobre variantes o riesgos de la vía o proporcionan información útil al usuario de la vía pública según la categoría a la que pertenezca la señal como se describe en los artículos siguientes.

REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS

SIGNIFICADO: Transmiten órdenes específicas de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas, creando excepción a las reglas generales de circulación.

SEÑALES DE PROHIBICIÓN.

SIGNIFICADO: La figura en color negro simboliza la naturaleza de la prohibición, según se describe en cada caso.

R.1 NO AVANZAR.

SIGNIFICADO: Prohíbe a los vehículos avanzar por la vía sobre la que está la señal. Se usará, fundamentalmente, para establecer la restricción en forma temporal (sujeta a horarios o días determinados), con indicación expresa del período de vigencia.

R.2 CONTRAMANO

SIGNIFICADO: Indica que la vía ante la cual se encuentra tiene sentido de circulación opuesto y por lo tanto no se puede ingresar.

R.3 NO CIRCULAR DETERMINADO TIPO DE TRANSITO.

- 1) Automóvil.
- 2) Moto.
- 3) Bicicleta.
- 4) Camión.

5) Acoplado (para automóvil o camión).

6) Peatón.

7) Carro de tracción animal.

8) Animal (arrees o manadas).

9) Carro de mano.

10) Tractor agrícola.

SIGNIFICADO: La figura que resulta testada, simboliza una prohibición de circular por la vía sobre la que está colocada la señal. La figura de animal (8) indica prohibición de arrees o manadas. El tractor (10) simboliza toda la maquinaria agrícola.

R.4 NO GIRAR (A LA IZQUIERDA/DERECHA).

SIGNIFICADO: Prohíbe girar hacia el lado que indica la flecha.

R.5 NO GIRAR EN U (NO RETOMAR).

SIGNIFICADO: Prohíbe retomar (girar en sentido contrario) sobre una misma vía.

R.6 NO ADELANTAR.

SIGNIFICADO: Se encuentra prohibido el sobrepaso.

R.7 NO RUIDOS MOLESTOS.

SIGNIFICADO: Prohibido el uso de la bocina y el de toda otra emisión sonora en la zona de la señal.

R.8 NO ESTACIONAR.

SIGNIFICADO: Prohíbe el estacionamiento de automotores en forma parcial o total conforme lo determinen las normas particulares en cada caso, en donde por regla general está permitido, en el costado y por toda la extensión de la cuadra en la que está la señal o en espacio comprendido entre dos, cuando es para un tramo reducido.

R.9 NO ESTACIONAR NI DETENERSE.

SIGNIFICADO: Indica la prohibición absoluta de estacionar o detener el vehículo.

R.10 PROHIBICION DE CAMBIAR DE CARRIL.

SIGNIFICADO: En la zona demarcada se debe mantener el mismo carril.

SEÑALES DE RESTRICCIÓN

SIGNIFICADO: Indica límites a la circulación en velocidades, pesos, y dimensiones, y límites de uso en los estacionamientos y carriles exclusivos.

R.11 LIMITACIÓN DE PESO.

SIGNIFICADO: Prohíbe circular a partir de la señal con un tonelaje total o por eje, respectivamente

para a.1 y a.2, mayor al indicado en la señal.

R.12/13 LIMITACIÓN DE ALTURA/ANCHO

SIGNIFICADO: Ningún vehículo que sobrepase la dimensión indicada en la señal puede circular por la zona vedada.

R.14: LIMITACION DEL LARGO DEL VEHÍCULO

SIGNIFICADO: El tipo de vehículo identificado (ómnibus o camión simple; los mismos articulados; o camión o automóvil con acoplado) no puede circular por la zona si supera el largo indicado en la señal.

R.15: LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA

SIGNIFICADO: Es el máximo de velocidad a que se puede circular en el tramo señalizado.

R.16: LÍMITE DE VELOCIDAD MÍNIMA

SIGNIFICADO: No se puede circular por la vía en la que está la señal, a una velocidad inferior a la indicada.

R.17: ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO

SIGNIFICADO: Permite estacionar sobre la vía en la forma y lugar indicados a los vehículos enunciados en placa adicional, exclusivamente.

R.18: CIRCULACIÓN EXCLUSIVA

SIGNIFICADO: Indica que el carril con la figura es de uso exclusivo para tal tipo de vehículos. Se debe usar en las indicaciones de carriles exclusivos para transporte público o en las sendas exclusivas sobre la calzada o contigua a ella, para motocicletas, ciclomotores, bicicletas, peatones o jinetes. No puede utilizarla en tipo de tránsito.

R.19: USO DE CADENAS PARA NIEVE

SIGNIFICADO: Su uso es obligatorio en la zona que se indica y en temporada de nieve.

R.20: GIRO OBLIGATORIO A LA DERECHA O A LA IZQUIERDA

SIGNIFICADO: Se debe seguir en el sentido de la flecha obligatoriamente.

R.21/22: SENTIDO DE CIRCULACIÓN/PASO OBLIGADO

SIGNIFICADO R.21: Establece la obligación de circular en el sentido indicado por la flecha.

SIGNIFICADO R.22: Se utiliza para indicar derroteros y se emplaza en obstáculos fijos o canalizadores de tránsito, como único sentido de circulación asignado a la vía.

R.23: TRÁNSITO PESADO A LA DERECHA

SIGNIFICADO: Los vehículos de transporte pesado deben circular por el carril extremo derecho.

R.24: PEATONES POR LA IZQUIERDA

SIGNIFICADO: Los peatones deberán circular obligatoriamente por el lado izquierdo.

R.25: PUESTO DE CONTROL

SIGNIFICADO: Ante esta señal el conductor deberá detener su marcha.

R.26: COMIENZO DE DOBLE MANO

SIGNIFICADO: A partir de la encrucijada en que esté la señal, la vía tiene doble sentido de circulación.

SEÑALES DE PRIORIDAD

SIGNIFICADO: Refuerzan o cambian la prioridad de paso en una encrucijada o tramo del camino.

R.27: PARE

SIGNIFICADO: indica la obligación de detener totalmente la marcha antes de la encrucijada, sin invadir la senda peatonal y recién luego avanzar cuando no lo haga otro vehículo o peatón por la vía transversal. La detención es obligatoria aunque nadie circule por la transversal.

R.28 CEDA EL PASO.

SIGNIFICADO: Se pierde la prioridad de paso que se tenía por regla general, no siendo necesario detener la marcha siempre que se asegure el paso prioritario del que cruza por la vía transversal.

R.29 PREFERENCIA DE AVANCE.

SIGNIFICADO: No tiene preferencia para avanzar el vehículo que encuentra la señal de frente. Debe retroceder en caso de haber ingresado ambos en la zona en que puede pasar sólo uno, excepto lo dispuesto en el inciso g) del Art. 41, último párrafo de la Ley N° 24.449.

R.30: BARRERAS FERROVIALES

SIGNIFICADO: La barrera horizontal sobre la calzada, indica prohibición de acceso, aún cuando no cubra el OCHENTA POR CIENTO (80 %) que refiere el párrafo precedente o quede un espacio mayor a UNO CON CINCO DECIMAS DE METRO (1,5 m). La detención debe hacerse antes de la línea marcada al efecto (H.4) y, de no existir, antes de la barrera.

Cuando comienza a bajar o a moverse hacia su posición final de interdicción, significa que no se puede iniciar el cruce y que el paso debe despejarse, salvo cuando la prohibición es anticipada por semáforo (punto 36. c).

La ausencia de barrera a la vista o estando ella en reposo y levantada, habilita a cruzar.

En caso de barreras fuera de uso, el ferrocarril debe suplirlas con una persona adecuadamente identificable, que efectúe señales con una luz o bandera roja, según sea de noche o de día. La bandera roja agitada para ser vista desde la calzada, significa prohibición de avance lo mismo que la luz roja.

12: FIN DE LA PRESCRIPCIÓN R.31/32

SIGNIFICADO: A partir de la señal termina la prohibición, imposición u orden representada por la figura testada.

SEÑALES PREVENTIVAS

CARACTERÍSTICAS BASICAS. También denominadas de advertencia.

SIGNIFICADO: Advierten la proximidad de una circunstancia o variación de la normalidad de la vía que puede resultar sorpresiva o peligrosa a la circulación. No imparten directivas, pero ante una advertencia se debe adoptar una actitud o conducta adecuada.

ADVERTENCIAS DE MÁXIMO PELIGRO.

P.1 CRUCE FERROVIARIO.

SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de un cruce ferroviario a nivel, por lo que se debe disminuir la velocidad y prestar atención a la posible aproximación de trenes.

P.2 PANELES DE PREVENCIÓN. Surgen TRES (3) variantes.

SIGNIFICADO: En el primer caso, advierte la aproximación del objeto señalado. En el segundo la presencia de un objeto rígido fuera de la calzada y banquina (donde no debe haberlos), que puede ocasionar daño en una eventual salida de la vía (vgr.: alcantarilla) y el tercero advierte y delimita una curva peligrosa.

P.3 CRUZ DE SAN ANDRÉS.

SIGNIFICADO: Señala el límite de la zona del cruce ferroviario, dentro de la cual rige la prioridad de paso del ferrocarril. En caso de aproximarse un vehículo ferroviario, el carretero debe detenerse fuera de dicha zona hasta que aquél deje el paso y en tanto no se aproxime otro.

P.4 CURVA CERRADA.

SIGNIFICADO: Proximidad de curva peligrosa hacia el mismo lado indicado por la flecha.

P.5 CRUCE DE PEATONES.

SIGNIFICADO: Proximidad de un cruce peatonal.

P.6 ATENCIÓN.

SIGNIFICADO: Alerta sobre un mensaje especial.

ADVERTENCIA SOBRE CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA VÍA.

P.7 CURVAS.

SIGNIFICADO

- 1 - Curva: indica la proximidad de una curva en la dirección de la flecha.
- 2 - Curva pronunciada: Se utiliza para advertir a los conductores la proximidad de una curva pronunciada en la dirección de la flecha.
- 3 - Curva y contracurva: Advierte la posibilidad de un tramo con DOS (2) curvas en sentido contrario separadas por una tangente de longitud normal.
- 4 - Curva pronunciada en "S": Se utiliza para advertir la proximidad de un tramo con DOS (2) curvas

de sentido contrario separadas por una tangente de longitud mínima.

P.8 CAMINO SINUOSO.

SIGNIFICADO: Se utiliza para advertir la proximidad de TRES (3) o más curvas sucesivas en el camino.

P.9 PENDIENTE.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de una cuesta y el sentido de la inclinación.

P.10 ESTRECHAMIENTO.

SIGNIFICADO: La vía se estrecha más adelante, en forma simétrica o no, según lo indique la figura.

P.11 PERFIL IRREGULAR.

1 - Calzada irregular: Advierte la proximidad de un tramo de vía peligroso por sucesión de irregularidades en su superficie.

2 - Badén: Indica la proximidad de una depresión en la vía.

3 - Resalto o Lomada: Indica la proximidad de una saliente en el perfil del camino.

b) SIGNIFICADO: Que la superficie de la calzada tiene irregularidades que pueden provocar modificaciones en las condiciones normales de marcha.

P.12 CALZADA RESBALADIZA.

SIGNIFICADO: Presencia de calzada que puede tornarse resbaladiza por defecto de superficie o presencia de elementos extraños (agua, aceites, polvo, etc.) sobre ella.

P.13 PROYECCIÓN DE PIEDRAS.

SIGNIFICADO: En la zona puede haber piedras sobre la calzada que pueden ser proyectadas por los vehículos que transitan.

P.14 DERRUMBES.

SIGNIFICADO: Que de la elevación próxima a la ruta, aunque no tenga la inclinación del dibujo, pueden desprenderse rocas o partes que caen o ruedan sobre la calzada.

P.15 TÚNEL.

SIGNIFICADO: Proximidad de un túnel para circulación en el camino.

P.16 PUENTE ANGOSTO.

SIGNIFICADO: Presencia sobre la calzada de un puente de menor ancho que el resto de la vía.

P.17 PUENTE MÓVIL.

SIGNIFICADO: Aproximación a un puente levadizo, rotatorio o flotante, que eventualmente puede estar en posición que interrumpa la vía.

P.18/19 ALTURA/ANCHO LIMITADO.

SIGNIFICADO:

1- Altura Limitada: Se utilizará para advertir la proximidad de una estructura elevada y el límite de altura permitido para el vehículo (P.18).

2 - Ancho Limitado: Se utilizará para advertir el límite del ancho permitido del vehículo para circular por el carril (P.19).

P.20 PRINCIPIO Y FIN DE CALZADA DIVIDIDA.

SIGNIFICA:

Principio de calzada dividida: Indica la división física conservando los sentidos de circulación indicados en la señal.

Fin de calzada dividida: Indica la finalización del separador físico.

P.21 ROTONDA.

SIGNIFICADO: Proximidad de una rotonda (Artículo 43 inciso e) de la Ley de Tránsito). Se circula por ella dejando la parte central (no necesariamente redonda) a la izquierda.

P.22 INCORPORACIÓN DE TRANSITO LATERAL.

SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de una confluencia de izquierda o de derecha por donde se incorpora una corriente de tránsito en el mismo sentido.

P.23 INICIO DE DOBLE CIRCULACIÓN.

SIGNIFICADO: Indica circulación transitoria en ambos sentidos sobre la calzada, sin disminuir el ancho de la mano propia.

P.24 ENCRUCIJADA.

SIGNIFICADO: Indica cruce, empalme o bifurcación de vías de circulación, con las siguientes características:

- 1) Cruce de caminos: de similar importancia cuando los travesaños son iguales, y mayor o menor, según la diferencia de espesor que tengan;
- 2) Empalme/s o vías/s lateral/es, de similar o distinta importancia perpendicular.
- 3) Bifurcación: Indica que la vía se divide en los sentidos indicados en la figura.

POSIBILIDAD DE RIESGOS EVENTUALES.

P.25 ESCOLARES (a) O NIÑOS (b).

SIGNIFICADO: Indica que en la zona pueden aparecer imprevistamente escolares o niños, por la existencia de escuelas, campos de juegos, etcétera.

P.26 CICLISTAS (a) O JINETES (b).

SIGNIFICADO: Eventual presencia de personas realizando, sobre la vía, las actividades indicadas en la señal.

P.27 ANIMALES SUELTOS.

SIGNIFICADO: Eventual presencia individual o en manadas de animales de crianza o salvajes sobre la vía.

P.28 CORREDOR AÉREO.

SIGNIFICADO: Vuelos a baja altura de aviones sobre la vía por la proximidad de un aeródromo o aeropuerto.

P.29 PRESENCIA DE VEHICULOS EXTRAÑOS.

SIGNIFICADO: Operación habitual en la zona de los vehículos indicados en la señal.

P.30 VIENTOS FUERTES LATERALES.

SIGNIFICADO: Probabilidad de que soplen vientos fuertes laterales.

ANTICIPO DE OTROS DISPOSITIVOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO.

P.31 FLECHA DIRECCIONAL.

SIGNIFICADO: Advierte la/s dirección/es en que continúa la circulación.

P.32 PROXIMIDAD DE SEMAFORO.

SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de una intersección con semaforización.

P.33 PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA.

SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de la señal prescriptiva indicada en la figura.

18. FIN DE PREVENCIÓN (P.34)

SIGNIFICADO: Fin de la zona con el riesgo prevenido por la señal cuya figura contiene la presente.

SEÑALES INFORMATIVAS

SIGNIFICADO: carecen de consecuencias jurídicas, es decir que no transmiten órdenes ni previenen sobre irregularidades o riesgos en la vía, salvo que contengan señales reglamentarias o preventivas. Están destinadas a identificar, orientar y hacer referencia a servicios, lugares o cualquier otra información que sea útil para el usuario.

20. NOMENCLATURA VIAL Y URBANA. DESTINOS Y DISTANCIAS.

SIGNIFICADO: Su finalidad es:

- En zona urbana informar la denominación y numeración (altura) de la calle o avenida.
- En caso de ser rural, el número o identificación de la ruta y la jurisdicción a la que pertenece.
- Las señales de destinos y distancias, informan sobre la proximidad o ubicación de una localidad o

lugar geográfico o turístico, figurando su nombre y/o la distancia.

I.1. RUTA PANAMERICANA.

SIGNIFICADO: Pertenece al sistema panamericano de carreteras.

I.2 RUTA NACIONAL.

SIGNIFICADO: Identifica a la ruta como perteneciente a la red nacional de caminos e informa la denominación de la vía por la que se circula y a veces se adiciona el nombre de la provincia donde se halla ubicada.

I.3 RUTA PROVINCIAL

SIGNIFICADO: Hace referencia a que la ruta por la cual se circula o la que se cruza pertenece a la red provincial de caminos. Se coloca complementando otras señales de información.

I.4 NOMENCLATURA URBANA.

SIGNIFICADO: Orientar e informar al conductor sobre el lugar donde se encuentra, indicándole la denominación, la numeración catastral y el sentido de circulación.

I.5 IDENTIFICACIÓN DE REGIONES Y LOCALIDADES.

SIGNIFICADO: Se utiliza para informar a los conductores la llegada a una región, localidad o población determinada.

I.6./7 ORIENTACIÓN.

SIGNIFICADO: Indica las localidades o parajes a encontrar sobre la vía que se circula. Opcionalmente puede agregarse el kilometraje para llegar a tales destinos.

I.8 COMIENZO O FIN DE ZONA URBANA.

SIGNIFICADO: Indica el comienzo o fin de zona urbana y pudiendo tener el nombre de la localidad de que se trata.

I.9 IDENTIFICACIÓN DE JURISDICCIÓN O ACCIDENTE GEOGRÁFICO.

SIGNIFICADO: Indica la localidad, sus límites jurisdiccionales o accidentes geográficos por los que atraviesa la vía.

I.10 MOJÓN KILOMÉTRICO.

SIGNIFICADO: Indica la distancia en kilómetros al punto tomado como origen de la vía, medida sobre su trazado.

I.11 NOMENCLATURA DE AUTOPISTA

SIGNIFICADO: Indica la denominación de la autopista por la que se circula o a la cual se atraviesa o accede.

21. CARACTERÍSTICAS DE LA VIA.

SIGNIFICADO: Informa sobre el tipo o variaciones de la vía más adelante.

I.12 COMIENZO DE AUTOPISTA.

SIGNIFICADO: Indica proximidad o el ramal de acceso a una autopista.

I.13 FIN DE AUTOPISTA.

SIGNIFICADO: Indica la finalización de autopista.

I.14 INDICADORA DE UTILIZACIÓN DE CARRILES.

SIGNIFICADO: Informa el tipo de vehículo que puede circular por cada uno de los carriles.

I.15 CAMINO O CALLE SIN SALIDA.

SIGNIFICADO: Indica la finalización de la calle o camino:

- 1) Sobre la vía en que está la señal.
- 2) La vía lateral indicada en el cartel.

I.16 CAMINO O PASO TRANSITABLE.

SIGNIFICADO: Informa si el paso o lugar se halla habilitado al tránsito y en que condiciones.

I.17 VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS.

SIGNIFICADO: Informa velocidades máximas permitidas en el país.

I.18 ESQUEMA DE RECORRIDO.

SIGNIFICADO: Orientar al conductor sobre el recorrido a seguir en caso de itinerarios especiales. (Ej. giro a la izquierda).

I.19 DESVÍO POR CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN.

SIGNIFICADO: Orientar al conductor sobre el recorrido a seguir, ante la posibilidad de continuar por la misma vía, debido a restricciones vigentes.

I.20 ESTACIONAMIENTO PERMITIDO.

SIGNIFICADO: Permite estacionar sobre la vía en la forma indicada.

I.21 PERMITIDO GIRAR A LA IZQUIERDA/DERECHA.

SIGNIFICADO: Se puede girar a la izquierda (o derecha) donde no está regulado o por regla general está prohibido.

I.22 DIRECCIONES PERMITIDAS.

SIGNIFICADO: Se puede seguir a la izquierda o derecha, o en cualquiera de los sentidos de las flechas indicados en la señal.

24. INFORMACIÓN TURÍSTICA Y DE SERVICIOS.

SIGNIFICADO: Brindan información útil al usuario de vía pública.

PUESTO SANITARIO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un puesto sanitario o de socorro.

SERVICIO TELEFÓNICO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar que cuenta con servicio telefónico.

ESTACIÓN DE SERVICIO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar de aprovisionamiento de combustible y estación de servicios para el automotor.

TELEFÉRICO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de ese medio de transporte y recreación.

SERVICIO MECÁNICO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un taller de reparación de automotores.

BALNEARIO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de balneario.

LUGAR PARA RECREACIÓN Y DESCANSO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar para recreación y descanso.

HOTEL.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un hotel o lugar de albergue.

BAR.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un bar o lugar de refrigerio.

CAMPAMENTO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un lugar donde se encuentra permitida la instalación de carpas.

RESTAURANTE.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un restaurante o lugar de expendio de comida.

AEROPUERTO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un aeropuerto.

GOMERÍA.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de una gomería.

ESTACIONAMIENTO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un estacionamiento vehicular.

PUNTO PANORÁMICO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de una vista panorámica de interés.

PLAZA.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de una plaza.

CORREO

SIGNIFICADO: Indica la proximidad de un correo postal.

ESTACIONAMIENTO DE CASAS RODANTES.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un estacionamiento vehicular de tal naturaleza.

MUSEO.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de un museo.

POLICÍA.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de control policial o de establecimiento oficial de seguridad.

ZONA DETENCIÓN TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de zonas de tal naturaleza.

TAXI.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de una parada de taxímetros.

TERMINAL DE OMNIBUS.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de una terminal de ómnibus.

ESTACION DE FERROCARRIL.

SIGNIFICADO: Indica la existencia de una estación ferroviaria.

25. EDUCATIVAS Y ANUNCIOS ESPECIALES.

SIGNIFICADO: Su finalidad es educativa, instruyendo e informando al conductor mediante mensajes escritos respecto a variaciones de las condiciones del tránsito, restricciones, advertencias, consejos de seguridad vial, etc., siempre en un lenguaje claro y conciso.

SEÑALAMIENTO HORIZONTAL

CONCEPTO. Las marcas viales o demarcación horizontal son las señales de tránsito demarcadas sobre la calzada, con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas.

Las demarcaciones serán uniformes en diseño, posición y aplicación. Tal como para los demás

dispositivos de control de tránsito, es necesario su uniformidad a fin de que puedan ser reconocidas y entendidas instantáneamente por los usuarios de la vía.

a) COLORES:

El color blanco se empleará para:

- 1- Líneas centrales sobre carreteras rurales de dos carriles.
- 2- Líneas de carril.
- 3- Líneas de borde de pavimento.
- 4- Demarcaciones sobre banquetas pavimentadas.
- 5- Líneas canalizadoras.
- 6- Aproximaciones a obstrucciones que pueden ser pasadas por ambos lados.
- 7- Demarcación de giros y flechas direccionales.
- 8- Líneas de PARE.
- 9- Sendas peatonales.
- 10- Líneas que delimitan espacios de estacionamientos.
- 11- Demarcaciones de símbolos y palabras.
- 12- Líneas auxiliares para la reducción de velocidad.
- 13- Cruce ferroviario.
- 14- Demarcación para niebla.

El color amarillo se empleará para:

- 1- Líneas centrales dobles sobre calzadas de múltiples carriles.
- 2- Líneas de barreras que indican prohibición de cruzarlas en:

a) Transiciones del ancho del pavimento.

b) Aproximaciones a obstrucciones que deben ser pasadas del lado derecho.

c) Isletas de tránsito.

d) Lugares en que por su diseño geométrico se deba inhibir el paso al carril de sentido opuesto.

c) TRAZOS CONTÍNUOS Y DISCONTINUOS (SIGNIFICADO):

1) LINEA CONTINUA: Independientemente de su color amarillo o blanco, indica que no debe ser traspasada ni circular sobre ella.

2) DOBLE LINEA CONTINUA: Refuerza el concepto de las anteriores y establece una separación

mínima entre ambos sentidos de circulación.

3) LINEAS DISCONTINUAS: Indican la posibilidad de ser traspasadas.

4) LINEAS CONTINUAS Y DISCONTINUAS PARALELAS: Indican la permisión de traspasar en el sentido de la discontinua a la continua y la prohibición de hacerlo de la continua a la discontinua.

MARCAS LONGITUDINALES.

H.1 LÍNEA DE SEPARACIÓN DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN.

SIGNIFICADO: Separan corrientes de tránsito de sentidos opuestos. No se pueden cruzar en ningún sentido ni circular sobre ella.

H.2 LÍNEA DE CARRIL.

SIGNIFICADO: Encauzan las corrientes del tránsito del mismo sentido de dirección. Para a.1) establece el uso exclusivo de uno o más carriles de un determinado tipo de vehículos. Para a.2) establece la circulación obligatoria para determinados vehículos y optativa para todos.

H.3 LÍNEA DE BORDE DE CALZADA.

SIGNIFICADO: Delimita la calzada de circulación vehicular.

MARCAS TRANSVERSALES.

H.4 LINEA DE DETENCION.

SIGNIFICADO: Indica la obligación de detener el vehículo antes de ser transpuesta, por indicación de la autoridad competente, señalización luminosa o vertical, cruce de peatones o ferroviarios o en caso de hallarse ocupada la bocacalle.

H.5 SENDA PEATONAL.

SIGNIFICADO: Es la zona autorizada para que los peatones crucen la calzada, sin que les sea permitido detenerse o esperar sobre la misma, sobre la que tienen prioridad respecto de los vehículos, salvo cuando existe semáforo o autoridad competente que le indica lo contrario. Los vehículos no deben estacionar ni detenerse sobre ella, ni aún por circunstancias del tránsito.

H.6 SENDA PARA CICLISTAS.

SIGNIFICADO: Senda exclusiva o semi exclusiva para la circulación de bicicletas. Cuando es compartida, sólo lo será con peatones. Los vehículos no pueden circular por ella y deberán dar prioridad de paso cuando la atraviesen para ingresar, salir o cruzar una vía.

H.7 LÍNEAS AUXILIARES PARA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD.

SIGNIFICADO: Inducen a los conductores a reducir la velocidad.

MARCAS ESPECIALES.

H.8 MARCAS CANALIZADORAS DEL TRÁNSITO (e ISLETAS).

SIGNIFICADO: No se puede en ningún caso trasponerlas o circular sobre ellas. Advierten la presencia de obstáculos sobre la calzada y canalizan el tránsito en forma lateral a las mismas.

H.9 FLECHAS.

SIGNIFICADO: De carácter obligatorio, indican el sentido que deben seguir quienes circulan dentro del carril en que se encuentra la misma, salvo la combinada que otorga la opción para continuar o girar.

H.10 PARE.

SIGNIFICADO: Equivalente al de la señal "PARE" (R.29).

H.11 ESTACIONAMIENTO.

SIGNIFICADO: Indica el espacio y forma de estacionamiento, debiendo colocarse el vehículo, más o menos, en el centro del dibujo.

H.12 INSCRIPCIONES.

SIGNIFICADO: La indicación o advertencia transmitida por la marca, vgr.; "P" (parada para el autotransporte), "E" (estacionamiento), velocidades, triángulo de "Ceda el Paso", con el vértice orientado hacia el sentido contrario a la dirección del tránsito, figura del rombo indicando "Carril Exclusivo", figura del vehículo para el cual se determina la exclusividad, etc.

H.13 CRUCE FERROVIARIO.

SIGNIFICADO: Advierte la proximidad de un cruce ferroviario a nivel.

H.14 SEPARADOR DE TRÁNSITO.

SIGNIFICADO: Separa o canaliza los sentidos de circulación de una calzada o previene las zonas no circulables (isletas) e indica prohibición (y dificulta) el paso de los vehículos sobre ellas.

H.15 CORDONES PINTADOS.

SIGNIFICADO:

- 1) El cordón rojo indica prohibición de estacionar o detenerse al costado de la acera.
- 2) El amarillo prohíbe sólo estacionar, pudiendo efectuarse detenciones para ascenso y descenso de carga o pasajeros.

H.16 TACHAS.

SIGNIFICADO: Marcas delineadoras de advertencia que contribuyen a la visibilidad de otras marcas. El color rojo se utiliza para indicar contramano o prohibición de acceso.

H.17 DELINEADORES.

SIGNIFICADO: Sirven para canalizar o guiar el tránsito y para destacar las variaciones de la vía.

H.18 PARA NIEBLA.

SIGNIFICADO: Cuando desde el vehículo en marcha y sobre una figura, se ven sólo otras dos, no se podrán superar los SESENTA KILOMETROS POR HORA (60 km/h). Cuando se visualiza únicamente una figura (al estar sobre otra), no se deben superar los CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h). Ello sin perjuicio de la velocidad máxima admitida para el tramo. Cuando al signo recién se

lo percibe a muy corta distancia o no se lo ve, se debe reducir la velocidad y dejar la vía en forma segura, deteniéndose fuera de la calzada y la banquina.

SEÑALAMIENTO LUMINOSO

CONCEPTO. Señales con luz propia, continua o intermitente, destinada al usuario de la vía pública, que tienen por finalidad transmitir órdenes o prohibiciones que modifican las reglas generales para el caso, advertir determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación, mediante la utilización de colores, flechas o figuras específicas con ubicación y formas predeterminadas. Estas señales están controladas por dispositivos manuales o automáticos de tecnología mecánica o electrónica.

SEMÁFORO:

Es el dispositivo de control que asigna en forma alternativa el derecho de paso a cada movimiento o grupo de movimientos de vehículos o peatones que confluyen sobre un determinado punto de la vía, o advierten riesgos a la circulación.

SIGNIFICADO DE LAS LUCES.

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

a) Los vehículos deben:

1) Con la luz verde a su frente, avanzar.

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

3) Con la luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la encrucijada antes de la roja, o despejar el cruce de inmediato.

4) Con la luz amarilla intermitente, circular con precaución, sujeto al Artículo 44 de la Ley de Tránsito.

b) Los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada cuando:

1) A su frente tengan semáforo peatonal que lo habilite: luz blanca.

2) Sólo exista semáforo para vehículos y tenga luz verde para los que circulan en su misma dirección.

3) El semáforo no esté a su vista, entonces lo harán cuando el tránsito de la vía a cruzar esté detenido. No deben cruzar con la luz roja o amarilla a su frente.

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijadas.

d) En el caso de vías semaforizadas, la velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía.

e) Debe permitirse finalizar el cruce iniciado por otro y no comenzar el propio, aún con luz verde, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para sí.

f) En las de doble mano está prohibido el giro a la izquierda, salvo señal que lo permita.

FLECHAS DIRECCIONALES.

Deben apuntar en el sentido de la circulación permitida. La flecha vertical, apuntando hacia arriba, indica circulación de frente, la horizontal indica giro, aproximadamente en ángulo recto hacia el lado apuntado. Cuando la cara del semáforo contenga una o varias flechas direccionales con luz verde, al encenderse alguna de ellas, significa que los vehículos sólo pueden tomar las direcciones por ella indicada.

a) Verde con flecha vertical para seguir de frente (exclusivamente).

b) Flechas para giro a izquierda o derecha: se debe girar en la dirección indicada.

SEMÁFOROS ESPECIALES.

PARA PEATONES.

SIGNIFICADO: Dispositivo para dirigir el movimiento de peatones en intersecciones semaforizadas. Se aplica en lo pertinente lo establecido en el literal b) del punto 32.

b) **INTERMITENTES:** Son los que tienen una o varias unidades ópticas de color amarillo que se iluminan alternadamente. Se utilizan para:

2) Advertir intersecciones: Las mismas unidades del caso anterior, dispuestas verticalmente.

PARA CRUCE FERROVIAL:

SIGNIFICADO: Cuando están en funcionamiento, indican la aproximación o presencia de vehículos ferroviarios, los que tiene prioridad en el cruce, al que no pueden ingresar quienes circulan por la vía pública. Cuando están apagados significa que el paso está habilitado para la circulación vial.

PARA CARRILES REVERSIBLES:

SIGNIFICADO: La flecha verde indica habilitación para circular por el carril sobre el que se encuentra. Cuando titila, anuncia el inminente cambio de sentido de circulación de aquel. La "X" roja significa prohibición de avanzar por el carril sobre el que está.

SEÑALAMIENTO TRANSITORIO

SIGNIFICADO: Señalizan la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, o 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.

SEÑALES REGLAMENTARIAS.

SIGNIFICADO: Transmiten órdenes específicas, de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas, creando excepción a las reglas generales de circulación.

SEÑALES DE PREVENCIÓN.

SIGNIFICADO: Previenen al conductor de la restricción y riesgo existente en la zona.

T.1 CALLE O CARRETERA EN CONSTRUCCIÓN O CERRADA.

SIGNIFICADO: Anticipa al conductor la zona de trabajo que encontrará más adelante y está concebida con el propósito de ser usada como advertencia general de obstrucciones o restricciones provocadas por obras en vías públicas o terrenos adyacentes a ella, que comprometen al tránsito.

T.2 DESVÍO.

SIGNIFICADO: Anticipa el punto donde el tránsito tiene que desviarse por una calzada o vía temporal.

T.3 CARRETERA DE UN SOLO CARRIL.

SIGNIFICADO: Anticipa el punto donde el tránsito en ambas direcciones tiene que utilizar un solo carril de circulación.

T.4 ESTRECHAMIENTO DE CALZADA.

SIGNIFICADO: Anticipa el punto donde se inhabilita parte de la calzada.

T.5 BANDERILLERO.

SIGNIFICADO: Anticipa la presencia de un hombre con una bandera, con el fin de regular el tránsito en el tramo donde se estén realizando trabajos de construcción o mantenimiento.

T.6 HOMBRES TRABAJANDO.

SIGNIFICADO: Asegura y protege a los trabajadores en la calzada o cerca de ella.

T.7 EQUIPO PESADO EN LA VÍA.

SIGNIFICADO: Advierte la utilización de maquinarias y equipos pesados operando en la calzada o zonas adyacentes.

T.8 TRABAJOS EN LA BANQUINA.

SIGNIFICADO: Indica el área donde se efectúan trabajos de mantenimiento de la banquina no obstruyéndose la calzada.

T.9 ZONA DE EXPLOSIVOS.

SIGNIFICADO: Anticipa el punto o área de trabajo donde se utilizan explosivos.

40. SEÑALES DE INFORMACIÓN.

SIGNIFICADO: Indican con anterioridad el trabajo que se realiza, su tipo, distancias y otros aspectos similares.

T.10 LONGITUD DE LA CONSTRUCCIÓN.

SIGNIFICADO: Indica los límites de construcción o mantenimiento de carretera de mas de TRES KILOMETROS (3 km) de extensión.

T.11 FIN DE CONSTRUCCIÓN.

SIGNIFICADO: Advierte la finalización de un trabajo de construcción o mantenimiento.

41. VALLAS.

SIGNIFICADO: Advierten y alertan a los conductores de los peligros causados por las actividades de construcción dentro de la calzada o cerca de ella, con el objeto de dirigirlos a través de la zona de peligro, o sorteando la misma.

42. CONOS.

CONFORMACION FISICA: Dispositivo de forma cilíndrica o cónica con un mínimo de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) de alto, con una base más amplia. Fabricados en materiales que permitan soportar el impacto, sin que dañen a los vehículos. Deben poseer elementos reflectivos de color naranja con franjas circunferenciales horizontales de color blanco.

SIGNIFICADO: Idem punto 41. b).

43. TAMBORES.

SIGNIFICADO: Idem punto 41. b).

44. DELINEADORES.

SIGNIFICADO: Idem punto 41. b). Indican la alineación horizontal y vertical de una calzada, delimitando la senda en uso.

45. MARCAS HORIZONTALES.

SIGNIFICADO: Cuando los trabajos demandan la utilización de una vía secundaria o carril diferente a los de uso normal, se demarcará el desvío de uso alternativo.

46. DISPOSITIVOS LUMINOSOS.

SIGNIFICADO: Complemento de señales o dispositivos de canalización, que contribuyen a darle mayor visibilidad. Las de color rojo indican zona prohibida, las amarillas canalizan o previenen.

47. BARANDAS CANALIZADORAS DE TRÁNSITO.

SIGNIFICADO: Deben permitir su formación en cadena de trenes de un sistema de unión entre módulos, como así también, arcas de curvas a los fines de permitir delimitar zonas de trabajo, dársenas, islotes, canalizadores en forma transitoria o permanente.

UNIDAD 7

RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL

1. DERECHOS
2. RESPONSABILIDADES EN LOS ACTOS LIBRES
3. LIBERTAD Y RESPONSABILIDAD
4. LAS NORMAS
5. SANCIONES
6. LA AUTORIDAD DE CONTRALOR
7. LA AUTORIDAD DE JUZGAMIENTO
8. MEDIDAS CAUTELARES
9. RETENCIÓN PREVENTIVA
10. TIPOS DE SANCIONES
11. RESPONSABILIDAD JURÍDICA
12. REGISTRO ÚNICO DE INFRACTORES DE TRÁNSITO (R.U.I.T.)

UNIDAD 7

RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL

DERECHOS

Los derechos humanos son aquellos derechos que todos tenemos por el hecho de ser personas. Expresan lo que necesitamos para realizarnos plenamente, tienden a cambiar y proteger nuestras necesidades físicas y también sociales.

Son los derechos que nos corresponden desde que nacemos y durante toda la vida. Su principal objetivo es defender nuestra dignidad y, por lo tanto, garantizarnos una vida en condiciones de igualdad y libertad.

Las categorías tradicionales en las que se dividen los derechos son: derechos civiles, sociales, políticos, económicos, culturales. Estos tipos de derechos están expresados en documentos y en constituciones.

Las constituciones de los estados democráticos reconocen los derechos humanos y firman tratados internacionales en los que se comprometen a protegerlos y garantizarlos. Todos debemos respetar estos derechos y debemos cumplir con nuestras obligaciones pero corresponde al estado ser el principal responsable y garante de los mismos.

El 1° de diciembre de 1948 la asamblea General de las Naciones Unidas proclamó la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Esta es la fuente principal de ideas relacionadas con los derechos humanos en la actualidad, y en ella fue la primera vez que un documento expresó el consenso internacional sobre una serie de derechos fundamentales basados en el reconocimiento de la dignidad y la igualdad de todas las personas

En ellas se esbozan las características de los derechos humanos, diferenciándolas como:

- a) Universales: Los derechos humanos son los mismos para todos. No hay excepciones, sin importar ningún tipo de diferencias entre grupos, comunidades o personas.
- b) Indivisibles: Todos los derechos humanos tienen la misma importancia; no hay un derecho que valga más que otro. No hay jerarquías o prioridades.
- c) Inescindibles: No se los puede considerar por separado. Están tan estrechamente ligados, que la violación de uno de ellos conlleva a la violación de otros.
- d) Irrenunciables e inalienables: las personas no pueden ceder o abandonar esos derechos
- e) Imprescriptibles: se los posee siempre y no se pierden con el tiempo. No se extinguen, no prescriben.

Los derechos colectivos son aquellos cuyos beneficiarios no son personas individuales, sino el conjunto de la sociedad.

Estos derechos están presentes en la Constitución de la Nación Argentina desde la reforma de 1994.

En relación a la problemática del tránsito los derechos humanos son colectivos porque los daños suelen comprometer la vida, la salud y el bienestar de un grupo importante de individuos.

Es primordial considerar que los derechos de cada hombre están limitados por los derechos de los demás, por la seguridad de todos y por justas exigencias del bienestar general y del desenvolvimiento democrático.

Toda persona tiene el deber de convivir con los demás, de modo que todos puedan formar y desenvolver integralmente su personalidad.

De tal manera la libertad individual tiene sus límites en la no invasión y obstaculización a la libertad ajena.

En una sociedad compleja, los deberes y derechos no pueden quedar librados totalmente a criterios individuales. Es por eso que el Estado argentino, a través del código civil, legisla estableciendo normas y requisitos legales con carácter obligatorio para los integrantes de la comunidad.

La Constitución Nacional y las Constituciones Provinciales establecen los derechos que gozan los habitantes.

Como la Argentina adopta el régimen federal, las provincias se reservan poder que no delegan al Gobierno Nacional. Es decir, en cada provincia coexisten dos marcos legales complementarios, uno nacional y otro provincial.

Todo grupo humano constituye NORMAS que lo regulan, las normas sociales son patrones o criterios que imponen a las personas los modos de actuar en una sociedad.

Existen muchos tipos de normas, en principio describiremos las PRESCRIPTIVAS Y LAS PROHIBITIVAS.

Las primeras son aquellas que nos “impulsan” a hacer determinadas cosas, a actuar de una manera determinada como por ejemplo la obligación de pagar impuestos. En el tema que nos compete a no violar una luz roja, a no correr picadas, a no conducir alcoholizado, a usar cinturón de seguridad etc.

En el caso de las segundas, son aquellas que nos impiden hacer algo por ejemplo la norma que nos prohíbe estacionar en lugares prohibidos, la de detener el vehículo sobre la senda peatonal etc.

Las normas sociales se imponen, por lo tanto contienen sanciones para quienes no las cumplan.

Según el peso que tengan y la sanción que pueda generar su incumplimiento, las normas asumen distintas denominaciones: POR USOS Y COSTUMBRES, Y LEYES. Estas últimas son por lo general de cumplimiento OBLIGATORIO, bien definidos y de sanción precisa. Las costumbres o usos, en cambio, constituyen modos de actuar que va gestando lentamente el conjunto de la sociedad y que se imponen por su prevalencia a lo largo del tiempo. Muchas leyes nacieron de la recopilación de costumbres asentadas en una sociedad desde hace mucho tiempo.

El no cumplimiento de una costumbre que aun no es una ley, implica como sanción el repudio o el desprestigio ante los demás que será tanto mayor cuanto más difundida este la costumbre y más importante sea su incumplimiento.

Sin duda la organización de una sociedad a través de leyes constituye una de las conquistas importantes de la humanidad; la sociedad sin leyes, o sin autoridades que garantizaran su respeto, sería un caos en el que los más fuertes primarían. A veces nos cuesta percibir el rol de la ley como garantía de la libertad de cada uno; tenemos la sensación que las leyes, particularmente las prohibitivas, nos limitan.

Sin embargo no es así: en cuanto las leyes definen claramente lo que se puede y no se puede hacer,

todos los miembros de una sociedad pasan a ser iguales ante la ley.

RESPONSABILIDADES EN LOS ACTOS LIBRES

A diferencia de los animales, los seres humanos si merecemos elogios o reproches por nuestras acciones, cuando estas han sido realizadas conciente y voluntariamente. Esto es así por que aunque los seres humanos somos también seres biológicos, no estamos determinados únicamente por nuestros genes.

Cotidianamente juzgamos los actos de los demás y somos juzgados por quienes nos rodean; nos critican o felicitan por nuestras acciones; felicitamos o reprobamos a los demás cuando los consideramos responsables de sus actos. Si pensáramos que no hubo intencionalidad en sus conductas o que los otros hicieron lo único que podrían haber hecho, no merecerían nuestro elogio o nuestra condena.

Cuando responsabilizamos a una persona por lo que hizo, consideramos que debe haber actuado libremente, que habrá podido elegir entre distintas alternativas y que habrá tenido conciencia de lo que hacia.

LOS CONDICIONAMIENTOS DE NUESTRA ACCIÓN

Todos nacemos en una familia determinada, en una región, en una época. Ese es el contexto en el que se desarrollan nuestras acciones. Es decir que nuestras conductas están condicionadas por el medio natural en el que vivimos, por nuestra naturaleza biológica y se encuentra siempre relacionada con otros seres humanos y con acciones realizadas por ellos. Dentro de estas condiciones se encuentran:

- La ubicación geográfica en que vivimos: por ejemplo si vivimos en un lugar en donde las temperaturas son muy bajas deberemos realizar ciertas acciones para soportar el frío y desarrollar así nuestras actividades. Nos abrigamos de una manera especial, permanecemos en lugares cerrados etc.
- Nuestra constitución biológica: Somos seres biológicos y esto nos ofrece posibilidades y límites. Podemos ser más fuertes o más débiles que otras personas, pero todos tenemos nuestras fortalezas y nuestras debilidades. Podemos ser saludables o sufrir algunas enfermedades. Nuestra capacidad física nos permite realizar muchas acciones, caminar, hablar etc., pero también nos señala límites: No podemos volar como los pájaros, por ejemplo, y algunas capacidades se debilitan o se pierden con el envejecimiento, como la habilidad de realizar ciertos juegos bruscos, la lentificación de los reflejos etc.
- Las acciones de nuestros semejantes: Vivimos en sociedad y nuestras conductas se relacionan con otras personas que también actúan y reaccionan ante lo que hacemos. Nuestras acciones suelen estar condicionadas por pedidos, órdenes, advertencias, consejos, incluso amenazas, y lo que realizamos puede afectar a otros, beneficiarlos o perjudicarlos, alegrarlos o entristecerlos. De hecho, muchas de nuestras conductas necesitan de los demás, precisamos que otras personas también quieran hacer lo mismo, para organizarnos y conformar equipos. Muchos de nuestros proyectos son compartidos y precisan el acuerdo de los demás.
- Los productos tecnológicos: Desde la producción del fuego y de las primeras armas y utensilios, el ser humano se encuentra rodeado de objetos creados por el mismo. Estos

ofrecen nuevas posibilidades para la acción, pero también la condicionan por ej. en las ciudades necesitamos diversos medios de transporte como autos, colectivos, motos etc., para trasladarnos de un lugar a otro. Gracias a ellos, las distancias se han acortado pero debemos atenderlos para que funcionen correctamente. Otro ej. es el de los teléfonos celulares, los mismos nos brindan una comunicación mas rápida y fluida pero a la hora de conducir se transforman en un elemento de alto riesgo ya que producen **DISTRACCIÓN Y ABSTRACCIÓN** del tránsito.

¿QUÉ SIGNIFICA SER LIBRES?

La existencia de tantos condicionamientos ¿implica que nuestro accionar no es libre?

En general los condicionamientos no determinan nuestro actuar. Es decir, no impiden que nuestra acción sea libre.

Todos vivimos sujetos a ciertas condiciones en un contexto determinado que nos ofrece posibilidades y limitaciones, nos pone obstáculos y nos plantean desafíos, es decir nadie esta exento de vivir condicionado por las circunstancias.

En realidad ser libres no es vivir sin condiciones sino ser capaces de responder de un modo u otro a esos condicionamientos.

No somos libres de elegir lo que nos pasa (haber nacido tal día, tener tales padres o nacer en tal país) sino ser libres para responder lo que nos pasa de tal o cual modo: obedecer o rebelarnos, ser prudentes o temerarios, vengativos o resignados.



No siempre elegimos los hechos que nos suceden pero depende de nosotros como respondemos a ellos.

Estos hechos son las condiciones en la que se desarrolla nuestra acción y nuestro modo de actuar es la forma de responder a esas condiciones. Ahora bien, esos comportamientos son distintos en cada individuo y pueden variar incluso, en una misma persona en diferentes momentos. Esto indica que **LA ACCION HUMANA ESTÁ CONDICIONADA PERO NO DETERMINADA**, se encuentra con límites, pero es libre, pues esos límites no son absolutos. No anulan la libertad de la acción, sino que la hacen posible aunque la delimiten.

Sin embargo, el hecho que nuestros actos sean libres no significa que podamos hacer cualquier cosa en cualquier momento. Siempre actuamos dentro de ciertas circunstancias y elegimos entre opciones que se nos presentan.

Si bien la palabra “Libertad” es usada por nosotros de diversos modos, en general, cuando decimos que somos libres estamos diciendo que podemos hacer lo que queremos. ¿Qué significa esto? La respuesta parece sencilla: hacer lo que queremos es hacer lo que deseamos o lo que tenemos ganas de hacer.

Sin embargo una cosa es hacer lo que deseamos en cierto momento, o lo que tenemos ganas de hacer en una situación determinada, y otra cosa es hacer verdaderamente lo que queremos. Por ej., tenemos ganas de ver un programa de televisión, pero decidimos no verlo porque al otro día tenemos un examen y queremos aprobarlo. Sentimos ganas de ver el programa pero no queremos verlo, no queremos verlo porque lo que queremos es aprobar el examen y esto es muy importante para nosotros.

No siempre es lo mismo tener ganas de algo, que querer algo. A veces coinciden y otras veces no. Ese tener ganas o ese deseo surge en un instante determinado. El querer en cambio, tiene relación con la voluntad, con nuestra capacidad de hacer algo porque lo consideramos conveniente, aunque tal vez no nos guste.

En nuestra vida, realizamos muchas cosas que nos resultan poco agradables o tediosas, pero las hacemos porque son beneficiosas para nosotros y para los demás.

Llegamos a la conclusión que ser libres es hacer lo que verdaderamente queremos, y eso puede significar dejar de lado algunas cosas que nos gustan o que deseamos. Ser libres es en muchas ocasiones, imponer nuestro querer y nuestra fuerza de voluntad a nuestros impulsos y deseos inmediatos.

LIBERTAD Y RESPONSABILIDAD

¿Siempre actuamos libremente?, si la respuesta fuese afirmativa, entonces tendríamos que sostener también que siempre somos responsables de lo que hacemos. La libertad y responsabilidad van de la mano, y esto lo sabemos bien. Por lo tanto cuando recibimos elogios por una acción realizada, aceptamos de buen grado decir “sí, fui yo” haciéndonos cargo de esa situación.

En cambio cuando procedemos mal o cuando se nos reprocha por algo, muchas veces buscamos excusarnos sin aceptar nuestra responsabilidad. Decimos: “yo no fui; me obligaron a actuar de ese modo; no tuve opción”.

Rehusar la propia responsabilidad es negar la libertad de la acción realizada, y olvidamos que la acción es el resultado de una decisión

LOS VALORES Y LAS NORMAS

Permanentemente, en nuestra vida diaria, reaccionamos de manera positiva o negativa frente a lo que utilizamos, vemos, hacemos u oímos.

En nuestra vida diaria, en las charlas con nuestros amigos o familiares, en las discusiones entre políticos, en los artículos periodísticos o en las discusiones que se dan durante los actos escolares, se suele hablar de valores. Es común escuchar y decir frases como las siguientes: “estamos viviendo una crisis de valores”, “los valores de los jóvenes son distintos de los valores de los adultos”. Usamos con frecuencia el termino VALOR, pero lo mas probable es que no nos hallamos preguntado que entendemos por esa palabra.

Un valor expresa nuestra actitud hacia algo que no nos resulta indiferente

Podría decirse que la palabra “Valor” implica una cualidad positiva o negativa que atribuimos a las cosas o que reconocemos en ella.

En general valoramos positivamente aquello que nos agrada, como un lugar, un gesto, una situación como ir escuchando música alta cuando conducimos; también es posible valorar algo que nos desagrade como usar el cinturón de seguridad, respetar las velocidades permitidas; solemos sentirlo como algo desagradable sin embargo, al tomar conciencia del riesgo que corremos, preferimos realizar esa acción y cumplir con lo que la Ley ordena, ya que consideramos un valor superior cuidar nuestras vidas y la de los demás.

Nuestros valores están fuertemente influidos por la Sociedad en que vivimos. Pertenecemos a una época y a una cultura determinada. Nuestra apreciación de las cosas se ajusta, en buena medida a pautas y criterios que no inventamos, sino que son dados por los que viven con nosotros.

La mayoría de nuestros valores no son creados por nosotros, sino que suelen coincidir con valores grupales, familiares, sociales y nacen de la interacción con los demás.

Algunos de estos valores son muy profundos e influyen en nosotros. Nos sentimos identificados con ellos, y nos avergonzaría actuar en contra de los mismos, pudiendo llevarnos a criticar a quienes no los respeten.

CARACTERÍSTICAS DE LOS VALORES, POLARIDAD Y JERARQUÍA

Lo bueno tiene su opuesto: lo malo; lo justo tiene su opuesto: lo injusto; lo seguro tiene su opuesto: lo inseguro. A cada valor, le corresponde un valor contrario. Esta característica de los valores se llama POLARIDAD e indica que aquello que valoramos, no nos es indiferente, lo aceptamos o lo rechazamos, nos produce placer o desagrado, nos satisface o no.

Además, las personas consideran que hay valores superiores a otros, es decir que existe una JERARQUÍA DE VALORES.

Cada ser humano, con sus acciones, preferencias y elecciones muestra cuales son los valores que considera inferiores y cuales superiores. Algunas personas prefieren cumplir con su deber, antes que realizar un acto que puede ser más placentero pero mucho más riesgoso. En estos casos el deber, en la jerarquía de estas personas aparece como superior al placer.

Nuestras preferencias son las que revelan cual es nuestra Jerarquía de Valores, que pueden ser diferentes en cada persona, y además puede modificarse a lo largo de la vida.

Cuando se produce un CONFLICTO DE VALORES, mostramos cuales son los valores que consideramos superiores o inferiores. Puede darse que una persona defienda una determinada jerarquía, pero que en sus actos sostenga otra diferente, por ejemplo, todos sabemos que el exceso de velocidad es uno de los elementos mas riesgosos a la hora de conducir, sin embargo cuando nos disponemos a hacerlo actuamos contrariamente a lo que sabemos.

Los medios de comunicación juegan un papel importante en lo que concierne a la jerarquía de valores, ya que ellos influyen en la postura de las personas en tanto nos demuestran día a día que hay que “tener” para “ser”. La publicidad suele promocionar la compra de un producto, por ejemplo, de un automóvil o una moto que alcanzan velocidades incalculables, asociándolos a una sensación de placer o satisfacción.

El mensaje sería: “si consumís este producto, vas a sentirte bien, a conseguir amigos a ser feliz”; es así como nos transmiten el valor de tener para ser: felices, omnipotentes, importantes, ser más o mejor que otras personas. Por otro lado se pierde de vista el riesgo que implica el mal uso del atributo de esos vehículos.

Sabemos bien que estamos “condicionados” por los medios de comunicación, pero no “determinados” por ellos. Que ellos nos influyan no quiere decir que estemos impedidos de ejercer libremente nuestra capacidad de crítica a lo que los medios nos transmiten.

OBJETIVIDAD Y SUBJETIVIDAD DE LOS VALORES

Los valores como ya dijimos, son cualidades que atribuimos a las cosas o que reconocemos en ellas; de hecho ya hemos hablado de esto; sin embargo los valores son cualidades muy peculiares. No tienen las mismas características que otro tipo de cualidades; por ejemplo, sabemos que significa que una persona sea alta, pero ¿qué significa que esa persona es buena? No tenemos dudas en afirmar que la forma o el color de las cosas son inherentes a ellas, pero, ¿podemos asegurar lo mismo de los valores respecto de las personas? Estaríamos de acuerdo en considerar que valoramos positivamente aquello que nos agrada, que deseamos o que nos interesa.

Sin embargo, ¿las cosas tienen valor porque las deseamos? o ¿las deseamos porque tienen valor?: dicho con otras palabras ¿LOS VALORES SON PROPIEDADES DE LAS COSAS O SOMOS NOSOTROS QUIENES LES CONFERIMOS VALOR?

¿Los valores son OBJETIVOS o SUBJETIVOS?, ¿la belleza está en el objeto? o ¿solo decimos que es bello para expresar nuestro placer al observarlo? , preguntas como estas forman parte del llamado PROBLEMA DE LOS VALORES, que a grandes rasgos podemos analizarlo desde dos corrientes diferentes: SUBJETIVISTAS y OBJETIVISTAS.

Los primeros suelen repetir la conocida frase “sobre gustos no se discute”. Con esta expresión, quieren afirmar el carácter íntimo, personal y subjetivo del gusto y pretenden negar la distinción entre “personas de mal gusto” y “personas de buen gusto”.

El SUBJETIVISTA establece una estrecha relación entre el VALOR y el PLACER, el deseo o el interés. El deseo, el interés o la necesidad del sujeto es lo que otorga valor a las cosas. No deseamos algo porque vale sino que vale porque lo deseamos.

El valor se reduce así al deseo, lo que uno desea es lo que vale y lo que uno prefiere es lo mejor. Por ejemplo, el placer que sentimos cuando adquirimos un automóvil cuyo velocímetro marca una máxima de 300km., el placer que sentimos ante la posibilidad de conducir a dicha velocidad, es lo que determina nuestra valoración, decimos que ese automóvil es hermoso.

Asimismo las personas pueden no coincidir en sus valoraciones. En ese caso no tiene sentido discutir sobre los gustos de cada uno. El valor depende de la valoración que cada sujeto realice. Por ejemplo, si una persona usa siempre el cinturón de seguridad cuando conduce le esta asignando a su vida o a su integridad psicofísica un valor incalculable, el cual no es reconocido por aquel que nunca toma esta precaución, para este ultimo, el cinturón será solamente algo molesto, que lo incomoda para conducir.

Ahora bien, si el valor esta determinado por el deseo o el placer, ¿Cómo se explican los valores éticos?, es decir aquellos valores que se encuentran muy arraigados, que son muy profundos e influyen en nosotros.

Para el OBJETIVISTA, las cosas son valiosas en si mismas, independientemente de la apreciación que puedan hacer los sujetos.

El objetivismo sostiene que los valores son independientes de los sujetos y que existen aunque no sean captados por ellos. Si esto fuera así existiría un mundo de valores reales que pueden ser conocidos o no por los seres humanos. Un valor existe o no existe, como existe o no la vida en

otros planetas.

La posición objetivista puede ocasionar muchas críticas que formularemos en forma de preguntas: ¿qué sentido tendrían la solidaridad, el respeto y el sentido común si no existieran seres humanos capaces de ser solidarios, respetuosos o concientes?; ¿qué solidaridad podría existir independientemente de los actos concretos de las personas? ¿Puede haber algo valioso que no sea valioso para el ser humano? ¿Qué sentido tendría un valor ignorado absolutamente por los sujetos?

VALORES EN RELACIÓN ENTRE SUJETO Y OBJETO

Tal vez la discusión entre los subjetivistas y los objetivistas no tenga mayor sentido. Quizás los valores no sean ni subjetivos ni objetivos.

Podríamos pensar que el VALOR es el resultado de la relación entre el sujeto y el objeto.

El placer, el deseo o el interés influyen en lo que valoramos, pero estos estados no son suficientes para que exista el valor; sino que tienen relación con elementos objetivos.

Hay una realidad objetiva que nos obliga a valorar de un modo determinado. El valor presenta, entonces, una cara objetiva y otra subjetiva; por ejemplo, un automóvil tiene ciertas propiedades tecnológicas, velocidad, frenos ABS, que no son creados por la persona que lo compra, sin embargo, el valor aparece cuando ese sujeto lo adquiere y siente agrado por la velocidad que puede imprimirle a su vehículo.

En general admitimos mayor subjetividad en aquellos valores que se relacionan con nuestros gustos, como conducir escuchando música a todo volumen, conducir hablando por el celular etc. Pero no estamos tan dispuestos a admitir esa misma subjetividad en asuntos éticos, por ejemplo, el deber de no matar no depende del gusto de cada uno se trata de un valor universal que puede, incluso, tener que ser respetado a pesar de nuestros deseos e intereses. Si alguien nos dijera que quiere molestar y burlar a otra persona porque le gusta hacerlo, no aceptaríamos que eso es una cuestión de gustos, y que como tal, deba ser respetado.

LAS NORMAS

Muchos de los valores que necesitamos compartir en sociedad están regulados. Esto significa que existen normas que obligan a los ciudadanos a que cumplan estos valores.

Todos sabemos que son las normas, ya que actuamos a diario de acuerdo a ellas. Algunas resultan molestas, otras parecen indispensables.

Ninguna sociedad carece de normas; estas son las reglas que las personas deben cumplir. Son mandatos que establecen la forma en que deben ordenarse las relaciones de las personas. Para vivir en sociedad, todos precisamos de normas que dirijan nuestra acción, respecto de la relación con los demás.

Las mismas orientan nuestra conducta, nos dicen lo que debemos hacer y como debemos proceder ante determinadas situaciones. Además, establecen derechos y obligaciones recíprocos, y prohíben ciertos actos considerados perjudiciales para la vida en común.

Las NORMAS y los VALORES COMPARTIDOS hacen posible la convivencia.

TIPOS DE NORMAS

Distintos tipos de normas rigen la conducta de las personas en la sociedad. A continuación, veremos algunas de ellas, como las normas JURÍDICAS, MORALES Y DE TRATO SOCIAL.

El cumplimiento de las normas Jurídicas es tan necesario para la convivencia social que el Estado las impone con carácter obligatorio.

El Estado obliga al individuo a cumplirlas y si el ciudadano no las acata, aplica una sanción. El individuo está obligado a cumplir las normas jurídicas, aunque no este de acuerdo con ellas, por ejemplo, un conductor quiere estacionar su automóvil en un lugar prohibido; él considera que no debería prohibirse dejar el auto en ese lugar, pues es una calle tranquila, y él supone que no interrumpe el tránsito. Quizás el conductor tenga razón, pero eso no le da derecho a no cumplir la norma. Si no cumple, será sancionado con una multa, pues ha cometido una infracción.

Por supuesto, si una norma jurídica es injusta o ha perdido su sentido, puede ser modificada a través de la acción de los ciudadanos y de los legisladores.

Las características de las NORMAS JURÍDICAS son:

- a) Generalidad: no se dictan las leyes para que sean aplicadas a un individuo en particular. Estas normas establecen sanciones para todos los que no las cumplan.
- b) Obligatoriedad: para asegurarse su cumplimiento, la norma jurídica conlleva siempre una sanción.
- c) Validez: lo que da validez a las normas jurídicas es su origen. Las normas deben emanar de autoridades competentes. No cualquier autoridad puede dictar una ley. Solo la Constitución Nacional fija cuáles son los procedimientos que se deben cumplimentar para la formación y la sanción de las leyes.

Las NORMAS MORALES también regulan la conducta de los individuos en relación con sus semejantes. Establecen que es lo que debe hacerse y que no, respecto de otros. Las normas morales tienen un alcance mayor que las normas jurídicas. Las normas jurídicas suelen coincidir con ciertas normas morales aceptadas por la sociedad; en cambio las normas morales obligan sólo a quienes las consideren justas. La persona que actúa bien en sentido moral lo hace por que está convencido de que esa es la manera correcta de proceder.

Una conducta moralmente buena es aquella en la que se actúa convencido de la justicia de la norma y de la necesidad de respetarla, no por miedo a una sanción.

Las Normas Jurídicas nos exigen que seamos correctos que no actuemos en contra de ellas.

Las Normas Morales nos exigen que seamos buenas personas. Son autónomas, internas, unilaterales e incoercibles es decir, la sanción solo es interna y nadie más puede intervenir para sancionar estos actos.

Las Normas Sociales tienen por objeto hacer más llevadera la convivencia en sociedad y evitar situaciones bochornosas, ya que se refieren a la urbanidad, al decoro, a la cortesía, al vestido, etc., estas las encontramos en los códigos de honor, las reglas de etiqueta, etc.

Las Normas de Trato Social regulan aspectos de forma de la conducta: buenos modales, cortesía, corrección en el modo de vestir o comer, saludos etc. En otra época estas normas tenían mayor importancia que en la actualidad. Actualmente son más flexibles aunque continúan existiendo y tienen su peso en las relaciones sociales. Sin embargo no son normas que atañen aspectos profundos de la conducta. Una persona puede ser muy correcta en sus modales, pero ser una mala persona. O alguien puede ser descuidado en su trato con los demás, pero ser una persona buena y honrada.

SANCIONES

Las normas Jurídicas intentan motivar conductas a través de la sanción y, a veces, de la recompensa. Por ejemplo, si una persona roba un automóvil, se le aplicará una sanción y se la castigará con una pena de prisión, en cambio a los conductores que no registren descuento de puntos en los dos (2) años anteriores a la fecha de vencimiento de sus licencias, se los bonificará con el 100% del valor de la tarifa en la renovación correspondiente.



La sanción es la privación de un bien, si a una persona se la condena a permanecer un determinado tiempo en prisión, quedará privado de la libertad; y si a una persona se la condena a pagar una multa, se la priva de un bien material (dinero).

La violación de las NORMAS JURIDICAS ocasiona una sanción concreta y estipulada por la misma norma, como una multa, o una sanción de ir a prisión etc.

Si hablamos de NORMAS MORALES su violación produce una reprobación de tipo social como el menosprecio.

El incumplimiento de las NORMAS DE TRATO SOCIAL, también puede ocasionar reprobaciones de menor importancia.

LA AUTORIDAD DE CONTRALOR

La determinación de la naturaleza jurídica de la trasgresión a las normas de tránsito, usualmente disputada entre el delito y la falta, es una tarea de la que se desprenden importantes consecuencias prácticas. Si la trasgresión reviste entidad penal, deben intervenir en forma directa las fuerzas de seguridad, como autoridad controlante, sin perjuicio de la actuación de otros órganos especializados. Si por el contrario tiene naturaleza contravencional (área administrativa), adquiere consistencia la intervención directa de organismos administrativos en control, sin perjuicio de la actuación de las fuerzas de seguridad, por competencia o como órgano auxiliar. El Código de Tránsito, declara autoridades de comprobación de infracciones de tránsito a la Policía de Seguridad Vial, en el ámbito de su competencia, y a las Policías de Seguridad de la Provincia, en los casos de flagrancia o cuando se requiera su asistencia (en el caso de que la duración o grado de la infracción pudiera provocar graves perjuicios a la seguridad pública o vial), y a los funcionarios que al efecto designen las Direcciones de Vialidad, de Transporte y las municipalidades. Asimismo, la Subsecretaría de Atención a las Adiciones, podrá intervenir en los casos de control de alcoholemia o estupefacientes en la conducción.

LA AUTORIDAD DE JUZGAMIENTO

Si la trasgresión posee entidad penal, el órgano de juzgamiento debe pertenecer a la esfera de competencia del Poder Judicial. Si la trasgresión tiene naturaleza administrativa, resultan competentes los tribunales administrativos especializados (tribunales provinciales o municipales de faltas). La normativa vigente establece que las infracciones de tránsito cometidas en el tejido urbano, sea provincial o municipal la autoridad de comprobación, serán juzgadas por la Justicia de Faltas Municipal, y las cometidas en caminos, autopistas o semiautopistas, provinciales o

nacionales (éstas en territorio provincial) serán juzgadas por la (recientemente creada) Justicia de Infracciones de Tránsito Provincial, cuya reglamentación establecerá la cantidad de juzgados, lugar de funcionamiento y jurisdicción asignada, según criterios de siniestralidad y flujo vehicular. Cabe destacar que el accionar de los jueces de faltas o de infracciones de tránsito debe ajustar su accionar a los principios básicos del procedimiento, quedando siempre sus decisiones sujetas a revisión judicial.

CLASIFICACIÓN DE LAS FALTAS DEL TRÁNSITO

Es evidente que hay trasgresiones que no pueden considerarse delitos (p. ej. estacionar en la senda peatonal) pero también es obvio que en conductas tales como cruzar un paso a nivel cuando se aproxima un tren, situación que produce un daño personal o material concreto, nos encontramos en presencia de un delito, simplemente por no haber respetado una regla de seguridad preventiva.

La Ley de Tránsito clasifica las faltas en graves y leves.

Las primeras, cometidas por los conductores en detrimento de la seguridad de las personas, podemos mencionar las de:

- Conducir con impedimentos físicos o psíquicos.
- Conducir sin la licencia habilitante
- Conducir habiendo consumido alcohol o drogas (legales o no) que disminuyan la aptitud para conducir.
- Conducir en forma temeraria, a exceso de velocidad o en unidades no habilitadas para la vía pública.
- Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.

En detrimento de la seguridad y del ordenamiento del tránsito, podemos mencionar:

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

La reciente Ley Nacional 26.363, modificó el Código Penal, sustituyendo la denominación del Capítulo II del Título VII:

“Delitos contra los medios de transporte y comunicación” por el de “Delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y comunicación”, tipificando nuevos delitos relacionados con el tránsito, como el art. 193 bis, que pena con prisión de seis meses a tres años e inhabilitación para conducir por el doble del tiempo de condena “al conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza de un automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente...”.

MEDIDAS CAUTELARES

El Derecho a Circular libremente por toda la República es una de las garantías más importantes

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

RETENCIÓN PREVENTIVA

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

RESPECTO A LOS CONDUCTORES, LA RETENCIÓN PROCEDE CUANDO:

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

Fuguen habiendo participado en un siniestro o cometido alguna de las faltas siguientes:

- Carecer de habilitación (por no haberla tramitado, por suspensión o inhabilitación).
- Organizar o participar en “picadas” (competencia con automotores en la vía pública).

RESPECTO A LOS CONDUCTORES, LA RETENCIÓN PROCEDE CUANDO:

- Violar la luz roja del semáforo (a la tercera reincidencia).
- Cruzar las vías férreas a nivel estando baja la barrera o encendida la luz roja.

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

TAMBIÉN EL VEHÍCULO PUEDE SER RETENIDO, HASTA SOLUCIONAR EL PROBLEMA, CUANDO:

No cumpla con las condiciones de seguridad. Se labrará un acta provisional, la que queda sin efecto si en 3 días se presenta con el problema solucionado. Lo conduzca una persona no habilitada. Podrá continuar o retirarlo alguien habilitado.

Se niegue a exhibir los documentos para circular: seguro, RTO, cédula verde.

Carezca de esos documentos o estén vencidos, falsificados o adulterados.

No tenga las placas-patente oficiales correspondientes al automotor.

Cuando la cantidad de ocupantes exceda la capacidad del vehículo.

No lleve el matafuego correspondiente y las balizas autónomas, normalizados.

Todos o alguno de los ocupantes no tengan los correaes de seguridad colocados.

Viajen menores de 10 años en el asiento delantero.

Esté excedido en peso, el transporte de cargas, o no porte la documentación de ley.

Carezca el servicio de transporte del permiso, habilitación o concesión correspondiente.

Esté mal estacionado, obstruya la fluidez, la visibilidad o cree peligro. Se remitirá al depósito.

Los objetos abandonados serán remitidos a depósitos y se entregarán a quien acredite propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos. Pasado un tiempo pueden ser destruidos.

LA LICENCIA HABILITANTE (PUEDE QUEDAR SECUESTRADA, DEJÁNDOSE CONSTANCIA EN ACTA)

- Está vencida o ha caducado por no actualizar los cambios de datos.
- No se ajusta a los límites de edad establecidos por la ley.
- Ha sido adulterada o surge evidente violación de los requisitos legales.
- Se detecta una evidente disminución de las condiciones psicofísicas del titular.
- El titular resultare inhabilitado o suspendida su licencia.

TIPOS DE SANCIONES

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

La multa es la sanción que se aplica con mayor asiduidad en materia de infracciones, pero presenta el inconveniente de no resultar igualitaria, dado que repercute de distinta manera según el patrimonio del infractor; no tiene carácter personal, lo que contribuye a disminuir su finalidad correctora; no entraña certeza de cumplimiento, ya que el pago depende de la voluntad del infractor.

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

En las dos primeras reincidencias, el juez contravencional puede inhabilitar, pero es obligatorio que lo haga a partir de la tercera falta grave. También tiene facultades para hacer valer “eximentes”, “atenuantes” o “agravantes” (p. ej.: abusar de la calidad de funcionario). Es reincidente quien comete una nueva falta grave habiendo sido sancionado por otra, dentro de los 2 años previos.

Son faltas graves las que resulten atentatorias a la seguridad de las personas o bienes; obstruyan gravemente la circulación o contaminen el ambiente.

El arresto no redimible, cuya gravedad como sanción sólo encuentra justificación en el alto riesgo y la absoluta irresponsabilidad e inconsciencia de quien incurre en una falta que merezca esta pena: conducir intoxicado, sin licencia o inhabilitado, “participar en picadas”, cruzar un paso ferroviario con barreras bajas, fugarse luego de participar en un siniestro y ser doble reincidente en violar las indicaciones del semáforo.

Concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación para el uso correcto de la vía pública, cuya aprobación redime de la multa y su incumplimiento la triplica. Con este tipo de

sanción se trata de potenciar el efecto educativo preventivo de la pena y de incidir culturalmente en la disminución de trasgresiones y negligencias.

Muchas veces, la lógica y la experiencia demuestran que ciertas infracciones son cometidas por desconocimiento de la reglamentación vigente y, aunque no sean disculpables, exigen un despliegue estatal más profundo que el específicamente represivo.

Para esto se desarrolla un cuerpo especialmente capacitado de docentes para dictar los correspondientes cursos teórico-prácticos.

Decomiso, es una sanción accesoria de otra principal que importa la pérdida de los instrumentos o elementos expresamente prohibidos por la ley (p. ej.: reflector, sirena, escapes libre). Tareas comunitarias, son las prestadas por los infractores en entidades públicas.

RESPONSABILIDAD

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

CONTRAVENCIONAL

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

RESPONSABILIDAD JURÍDICA

La responsabilidad es un valor que está en la conciencia de la persona, que le permite reflexionar, administrar, orientar y valorar las consecuencias de sus actos, siempre en el plano de lo moral.

Una vez que pasa al plano ético (puesta en práctica), se establece la magnitud de dichas acciones y de cómo afrontarlas de la manera más positiva e integral.

La persona responsable es aquella que actúa conscientemente siendo él la causa directa o indirecta de un hecho ocurrido. Está obligado a responder por alguna cosa o alguna persona. También es el que cumple con sus obligaciones o que pone cuidado y atención en lo que hace o decide. En el ámbito penal, culpable de alguna cosa, acto o delito. En otro contexto, es la persona que tiene a su cargo la dirección en una actividad.

La responsabilidad jurídica surge cuando el sujeto transgrede un deber de conducta señalado en una norma jurídica que, a diferencia de la norma moral, procede de algún organismo externo al sujeto, principalmente el Estado, y es coercitiva. Son normas jurídicas porque establecen deberes de conducta impuestos al sujeto por un ente externo a él, la regla puede ser a través de prohibiciones o de normas imperativas inmorales. La responsabilidad es el complemento necesario de la libertad.

El uso jurídico de la palabra proviene de poco antes de la revolución francesa, por influencia del inglés. El término habría aparecido en el Derecho Constitucional inglés.

Así la responsabilidad debe entenderse, desde la perspectiva de una persona que ejecuta un acto libre, como la necesidad en la que se encuentra la persona de hacerse cargo de las consecuencias de sus actos.

El efecto contradictorio de una persona con las normas jurídicas ocasiona una reacción por parte del Derecho (o la sociedad) contra el sujeto que viola dichas normas. La manifestación de dicha reacción por parte del derecho se presenta mediante sanciones impuestas por el Estado.

Ejemplos de la Responsabilidad: Manejar con responsabilidad, cumplir con las tareas, tanto del hogar como colegiales, cumplir con el trabajo, etc.

La responsabilidad civil es la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño que ha causado a otro, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, habitualmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios. Se define la responsabilidad como la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido. Aunque la persona que responde suele ser la causante del daño, es posible que se haga responsable a una persona distinta del autor del daño, caso en el que se habla de responsabilidad por hechos ajenos, como ocurre, por ejemplo, cuando a los padres se les hace responder de los daños causados por sus hijos o al propietario del vehículo de los daños causados por el conductor con motivo de la circulación.

La responsabilidad civil puede ser contractual o extracontractual. Cuando la norma jurídica violada es una ley (en sentido amplio), se habla de responsabilidad extracontractual, la cual a su vez puede ser o bien delictual o penal (si el daño causado fue debido a una acción tipificada como delito) o cuasi-delictual o no dolosa (si el perjuicio se originó en una falta involuntaria). Cuando la norma jurídica transgredida es una obligación establecida en una declaración de voluntad particular (contrato, oferta unilateral, etcétera), se habla entonces de responsabilidad contractual.

Responsabilidad penal es la consecuencia jurídica derivada de la comisión de un hecho tipificado en una ley penal por un sujeto imputable, y siempre que dicho hecho sea contrario al orden jurídico, es decir, sea antijurídico; además de punible.

Generan responsabilidad penal todas aquellas acciones humanas (entendidas como voluntarias) que lesionen o generen un riesgo de lesión a un bien jurídicamente protegido por el ordenamiento jurídico (por ejemplo: vida, integridad física, libertad, honor, orden público, etc.) La comisión de un delito o falta generará responsabilidad penal.

La responsabilidad penal se concreta en la imposición de una pena, que bien puede ser de privativa de libertad (como la pena de prisión o la localización permanente), privativa de otros derechos (como el derecho a portar armas, el derecho a conducir vehículos a motor, el derecho a residir en un lugar determinado, etc.), pudiendo también consistir dicha pena en una multa pecuniaria.

PENAL

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

CIVIL

Es la obligación de reparar el daño que hayamos causado en circunstancia de la circulación. Es esencialmente “refleja”, o sea que otro puede asumir ese compromiso, normalmente un asegurador. Los seguros, en general, protegen el patrimonio del asegurado o de sus herederos, pero no es el

caso de los obligatorios, que cumplen una función social, como el de responsabilidad civil hacia terceros, destinada a “proteger” a las víctimas de un siniestro.

REGISTRO ÚNICO DE INFRACTORES DE TRÁNSITO (R.U.I.T.)



El Registro Único de Infractores de Tránsito creado por la Ley 11.430 (hoy derogada), comenzó a funcionar en 1995. En la actualidad depende de la Subsecretaría de Gobierno, del Ministerio de Jefatura de Gabinete y Gobierno. Elabora, mantiene, actualiza y administra la Base de Datos Provincial de Antecedentes del Tránsito, que permite hacer funcionar el instituto de la reincidencia. También organiza, supervisa y coordina todas las actividades vinculadas a la expedición de licencias de conducir en el ámbito de la provincia de Buenos Aires. Por otra parte, controla y lleva el registro de personas inhabilitadas para conducir, por causas médicas o judiciales, conformando la base de datos a la que tienen acceso los del Poder Judicial, los municipios y otros organismos de la Provincia, estando todos ellos conectados, además, al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito (RENAT). Recibe información, que registra en su base de datos, de los Juzgados de Faltas, Direcciones Municipales de Tránsito, sistema asegurador y otros organismos, a los que, además, brinda información necesaria a sus funciones. Es el órgano que provee a las autoridades de comprobación el Acta Única de Infracción, auditando además el sistema.



Buenos Aires..../...../....

Nombre y Apellido:

PREGUNTAS

1) ¿Qué se entiende por Riesgo?

- a) Es la probabilidad que se produzca un desastre.
- b) Es la probabilidad que se evite un hecho.
- c) Es la probabilidad que depende del entorno.

2) ¿Qué función cumplen la luces de los vehículos?

- a) Para ser vistos.
- b) Para marcar el sentido de avance, intenciones y ver el camino.
- c) Para marcar los puntos extremos y ver.

3) ¿Cuáles son las leyes que están en vigencia en la materia vial?

- a) Ley 11430
- b) Ley 53.523 y 560.
- c) Ley 26363, 2.148 y 3622.

4) En materia de señalamiento horizontal o demarcación horizontal ¿Qué se entiende por isleta?

- a) Son las marcas canalizadoras de tránsito. No se puede traspasar ó circular sobre ellas.
- b) Son marcas en la calzada que indican lugares donde está permitido detenerse.
- c) Son marcas en la calzada que indican lugares donde está permitido estacionar y/o detenerse.

5) ¿Cuándo se considera que un vehículo está detenido?

a) Se considera detención a la permanencia en un sector de la vía pública de un vehículo por circunstancia de la circulación ó por causas de fuerza mayor.

b) Se considera detención a la permanencia de un vehículo junto a la acera por un tiempo estrictamente necesario para casos de control de tránsito realizado por autoridad competente, ascenso ó descenso de pasajeros ó para carga y descarga.

c) Lo indicado en a y b.

6) ¿Cómo debe indicar a un vehículo que pretende sobrepasar al suyo, que no debe hacerlo?

a) Encendiendo las luces llamadas balizas.

b) Accionando la luz indicadora de giro a la izquierda.

c) Accionando la luz indicadora de giro a la derecha.

7) Marque cuál de las siguientes figuras se le puede transponer completamente:

a) 

b) 

c) 

8) En cuál de los siguientes casos se pierde la prioridad de paso de la mano derecha:

a) Cuando los otros vehículos llegaron antes al cruce.

b) Cuando los otros vehículos son más rápidos para cruzar.

c) Cuando al llegar al cruce encontramos una señal de PARE o CEDA el PASO.

9) ¿Qué precauciones debo tomar para realizar un cruce ferroviario?

a) Adoptar una velocidad máxima de 20 km/h sobre el cruce, iniciar el cruce cuando del otro lado tenga un espacio suficiente para mi vehículo y al momento de hacerlo mirar a ambos lados.

b) Adoptar una velocidad de 20 km/h, 50mts antes del cruce, iniciar el cruce mirando de

derecha a izquierda siempre con el vehículo en el cambio adecuado y asegurándome que del otro lado tenga un espacio suficiente para mi vehículo.

c) Adoptar una velocidad de 20 km/h, 50mts antes del cruce, cruzar sin detenerme en la vía y al momento de hacerlo mirar de derecha a izquierda.

10¿Como reconozco una señal de prevención?

- a) Es triangular, roja, blanca.
- b) Es circular, roja, negra.
- c) Es triangular, roja, amarilla.

Firma del alumno

Señales Reglamentarias o Prescriptivas

De Prohibición



No Avanzar
R 1



Contramano
R 2



Prohibición de Circular
(Autos)
R 3



Prohibición de Circular
(Motos)
R 3



Prohibición de Circular
(Bicicletas)
R 3



Prohibición de Circular
(Camión)
R 3



Prohibición de Circular
(Acoplado)
R 3



Prohibición de Circular
(Peatón)
R 3



Prohibición de Circular
(Tracción animal)
R 3



Prohibición de Circular
(Animal)
R 3



Prohibición de Circular
(Carro de mano)
R 3



Prohibición de Circular
(Tractor)
R 3



No Girar a la
Izquierda
R 4



No Girar a la
Derecha
R 4



No Girar en U
(no retomar)
R 5



Prohibido
Adelantar
R 6



No Ruidos
Molestos
R 7



No Estacionar
R 8



No Estacionar
ni Detenerse
R 9

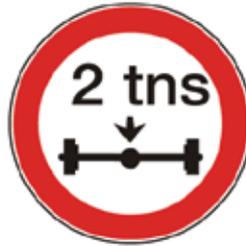


Prohibición de
Cambiar de Carril
R 10

De Restricción



Limitación
de Peso
R 11



Limitación de
Peso por Eje
R 11



Limitación
de Altura
R 12



Limitación
de Ancho
R 13



Limitación
de Largo
R 14



Límite de
Velocidad Máxima
R 15



Límite de
Velocidad Mínima
R 16



Estacionamiento
Exclusivo
R 17



Circulación Exclusiva
(Transporte Público)
R 18



Circulación Exclusiva
(Motos)
R 18



Circulación Exclusiva
(Bicicleta)
R 18



Circulación Exclusiva
(Jinetes)
R 18

Señales Reglamentarias o Prescriptivas

De Restricción



Circulación Exclusiva
(Peatones)
R 18



Uso de Cadenas
para Nieve
R 19



Giro Obligatorio
(Derecha)
R 20



Giro Obligatorio
(Izquierda)
R 20



Sentido de Circulación
(Derecha)
R 21



Sentido de Circulación
(Izquierda)
R 21



Sentido de Circulación
(Comienzo Sentido Único)
R 21



Sentido de Circulación
(Alternativa)
R 21



Paso Obligado
(Derecha)
R 22



Paso Obligado
(Izquierda)
R 22



Tránsito Pesado
a la Derecha
R 23



Peatones por
la Izquierda
R 24



Puesto de Control
R 25



Comienzo de
Doble Mano
R 26



Transitar con
Luces Bajas Encendidas
Ley N°25456

De Prioridad



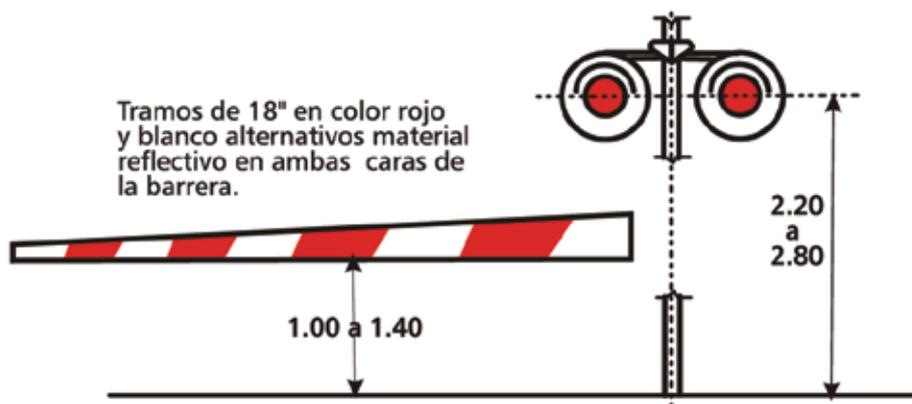
Pare
R 27



Ceda el Paso
R 28



Preferencia
de Avance
R 29



Barreras Ferroviales
R 30



Fin de la Prescripción
R31



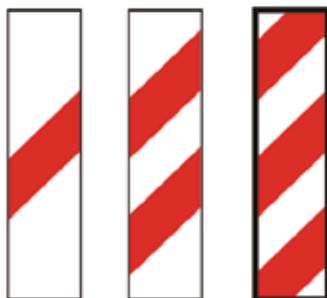
Fin de la Prescripción
R 32

Señales Preventivas

Advertencias de Máximo Peligro



Cruce Ferroviario
P 1



Panes de Prevención
(aprox.)
P 2



Panes de Prevención
(obstáculo rígido)
P 2



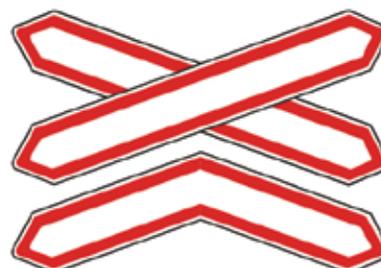
Panes de Prevención
(curva)
P 2



Panes de Prevención
(Curva)
P 2



Cruz de San Andrés
P 3



Cruz de San Andrés
P 3



Curva Cerrada
P 4



Cruce de Peatones
P 5



Atención
P 6

Señales Preventivas

Posibilidad de Riesgos Eventuales



Escolares
P 25



Niños
P 25



Ciclistas
P 26



Jinetes
P 26



Animales Suetos
(Vaca)
P 27



Animales Suetos
(Ciervo)
P 27



Corredor Aéreo
P 28



Presencia de
Vehículo Extraño
(Tranvía)
P 29



Presencia de
Vehículo Extraño
(Tractor)
P 29



Presencia de
Vehículo Extraño
(Ambulancia)
P 29



Vientos Fuertes
Laterales
P 30

Señales Preventivas

Advertencias sobre Características Físicas de la Vía



Puente Móvil
P 17



Altura Limitada
P 18



Ancho Limitado
P 19



Calzada Dividida
P 20



Rotonda
P 21



Incorporación de Tránsito Lateral
P 22



Inicio de Doble Circulación
P 23



Encrucijada (Cruce)
P 24



Encrucijada (Empalme)
P 24



Encrucijada (Bifurcación)
P 24



Encrucijada (Bifurcación Alternativa)
P 24



Curva
(Común)
P7



Curva
(Contracurva)
P7



Curva
(en "S")
P7



Camino
Sinuoso
P8



Pendiente
(Descendente)
P9



Pendiente
(Ascendente)
P9



Estrechamiento
(En las dos manos)
P 10



Estrechamiento
(En una sola mano)
P 10



Perfil Irregular
(Irregular)
P 11



Perfil
(Irregular Badén)
P 11



Perfil Irregular
(Lomada)
P 11



Calzada
Resbaladiza
P 12



Proyección
de Piedras
P 13



Derrumbes
P 14



Túnel
P 15



Puente
Angosto
P 16

Señales Preventivas

Anticipo de Otros Dispositivos de Control del Tránsito



Flecha Direccional
P 31



Proximidad de
Semáforo
P 32



Proximidad de
Señal Restrictiva
(Pare)
P 33



Proximidad de
Señal Restrictiva
(Paso)
P 33



Proximidad de
Señal Restrictiva
(Otras)
P 33



Fin de Prevención
P 34



Fin de Prevención
P 34

Señales Informativas

Nomenclatura Vial y Urbana. Destinos y Distancias



Ruta Panamericana
11



Ruta Nacional
12



Ruta Provincial
13



Nomenclatura Urbana
14



Nomenclatura Urbana
14



Identificación de
Región y Localidades.
15



Orientación
(En Caminos Primarios
y Secundarios)
16



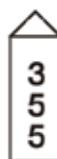
Orientación
(En Caminos Secundarios)
17



Comienzo o Fin de
Zona Urbana
18



Identificación de Jurisdicción
o Acceso Geográfico
19



Mojón Kilométrico
110



Nomenclatura
de Autopista
111

Señales Informativas

Características de la Vía



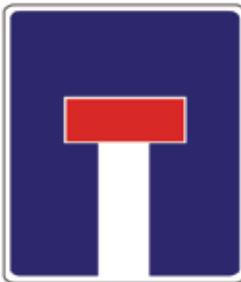
Comienzo
de Autopista
I 12



Fin de Autopista
I 13



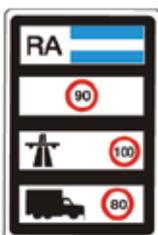
Indicadora de Utilización
de Carriles
I 14



Camino o Calle
Sin Salida
I 15



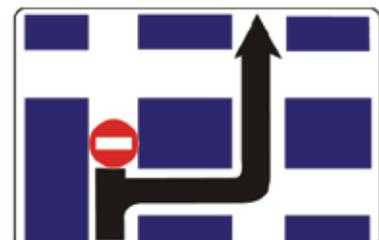
Camino o Paso
Transitable
I 16



Velocidades
Máximas Permitidas
I 17



Esquema de Recorrido
I 18



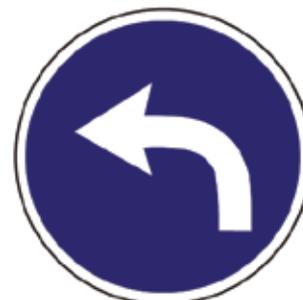
Desvío por cambio de
Sentido de Circulación
I 19



Estacionamiento
Permitido
I 20



Permitido Girar
(Derecha)
I 21



Permitido Girar
(Izquierda)
I 21



Direcciones Permitidas
(Derecha)
I 22



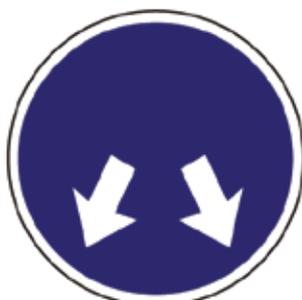
Direcciones Permitidas
(Izquierda)
I 22



Direcciones Permitidas
(Igual Sentido o Izquierda)
I 22



Direcciones Permitidas
(Igual Sentido o Derecha)
I 22



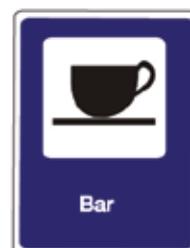
Direcciones Permitidas
(Ambas Direcciones)
I 22



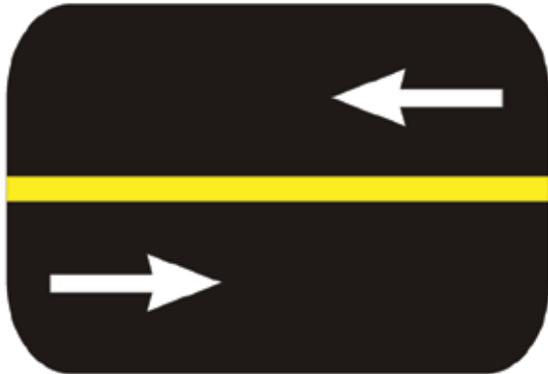
Direcciones Permitidas
(Bifurcación)
I 22

Señales Informativas

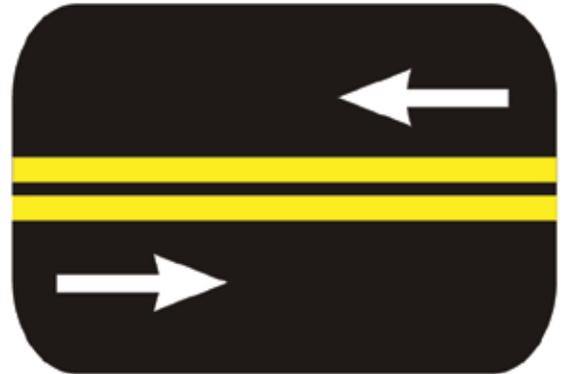
Información Turística y de Servicios



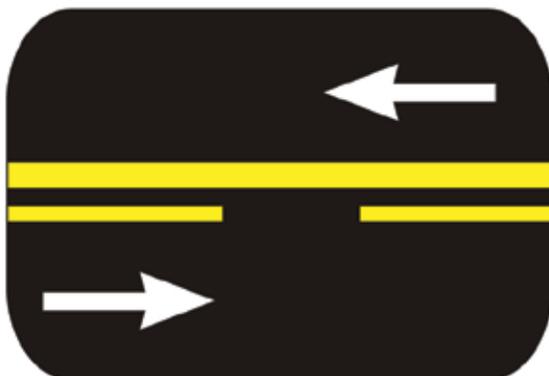
Demarcación Horizontal



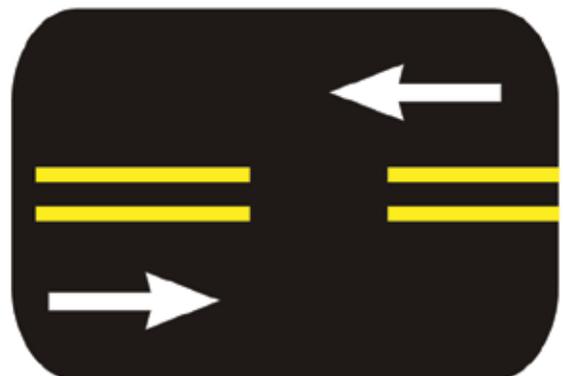
H1
Línea de separación de sentido de circulación
Línea individual continua



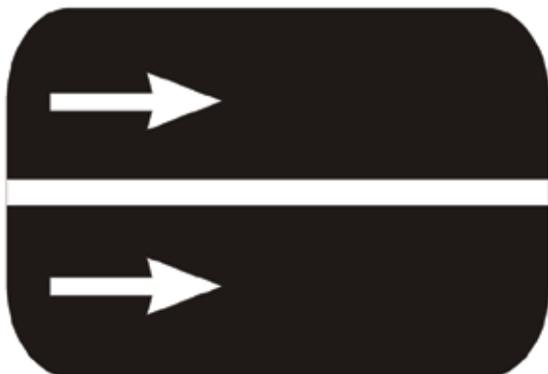
H1
Línea de separación de sentido de circulación
Líneas divisorias paralelas continuas



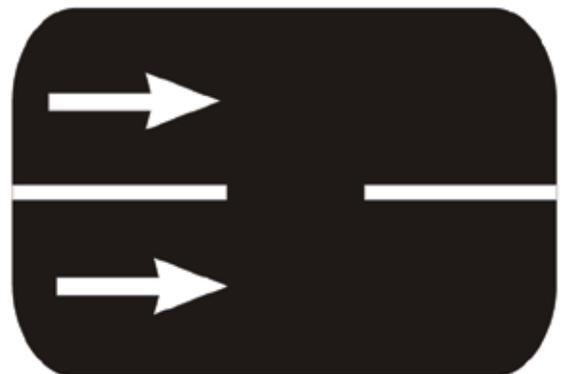
H1
Línea de separación de sentido de circulación
Línea divisoria continua paralela a otra discontinua



H1
Línea de separación de sentido de circulación
Líneas divisorias paralelas discontinuas para carriles reversibles



H2
Línea de carril
Línea continua divisoria de corrientes del mismo sentido

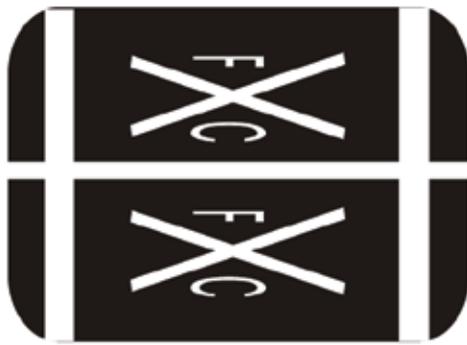


H2
Línea de carril
Línea discontinua divisoria de corrientes del mismo sentido

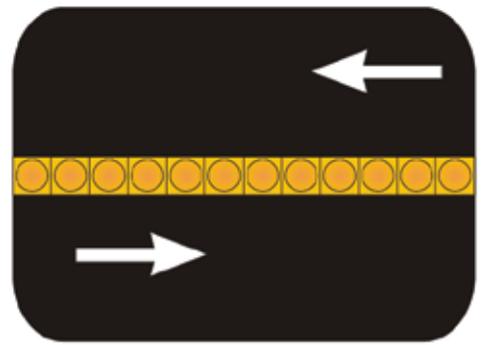
Demarcación Horizontal

P			80			E
Parada de Transporte	Carril Exclusivo	Carril Emergencia	Máxima	Carril Exclusivo	Ceda el Paso	Estacionamiento

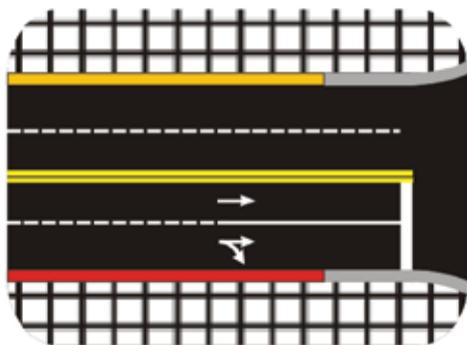
H12
Inscripciones



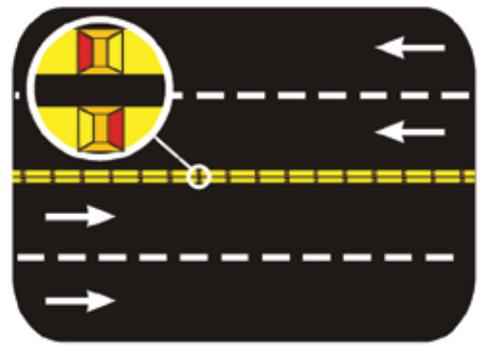
H13
Cruce ferroviario



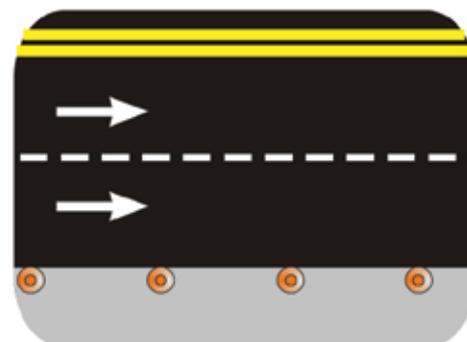
H14
Separador de tránsito



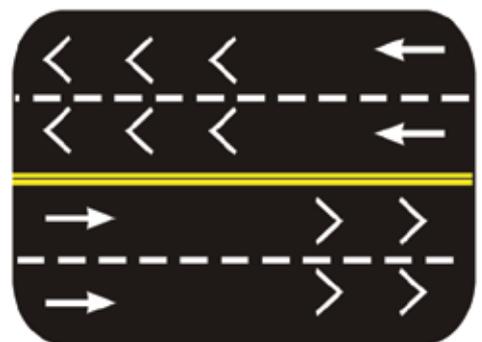
H15
Cordones pintados



H16
Tachas



H17
Delineadores (Conos)

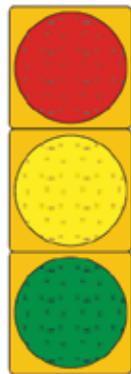


H18
Para niebla

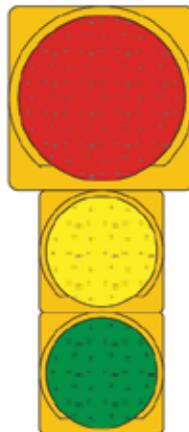
Demarcación Luminosa



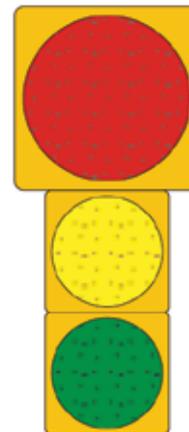
Semáforo con visera



Semáforo sin visera



Semáforo de gran sección roja con visera



Semáforo de gran sección roja sin visera



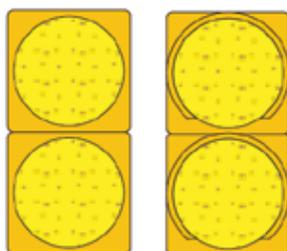
Flecha vertical para seguir al frente



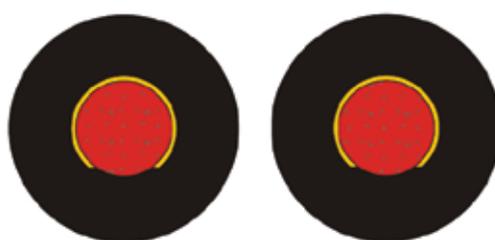
Flecha horizontal para seguir a la izquierda o derecha



Semáforos especiales Para peatones



Semáforos especiales Intermitentes



Semáforos especiales Para cruce ferroviario



Semáforos especiales Para carriles reversibles

Demarcación Transitoria



Calle o Carretera
en Construcción o Cerrada
T 1



Desvío
T 2



Carretera de un solo Carril
T 3



Estrechamiento de Calzada
T 4



Banderillero
T 5



Hombres Trabajando
T 6



Equipo Pesado en la Vía
T 7



Trabajos en la Banquina
T 8



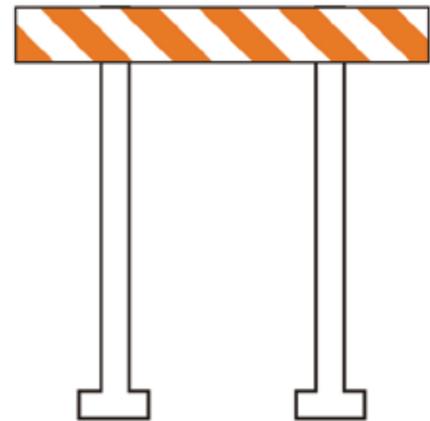
Zona de Explosivos
T 9



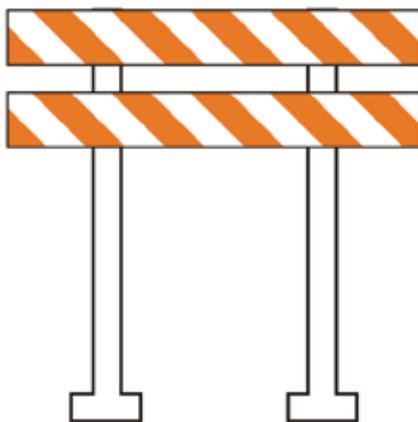
Longitud de la Construcción
T 10



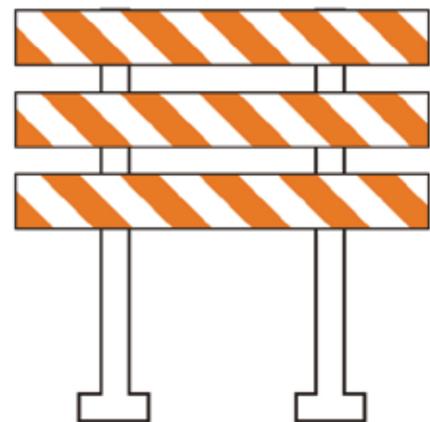
Fin de Construcción
T 11



Vallas (Tipo I)

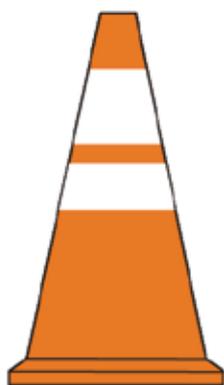


Vallas (Tipo II)

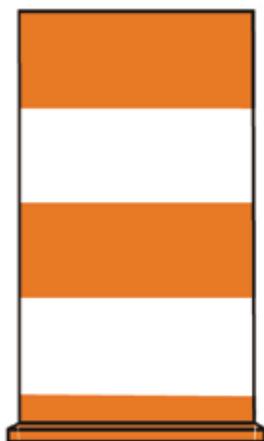


Vallas (Tipo III)

Demarcación Transitoria



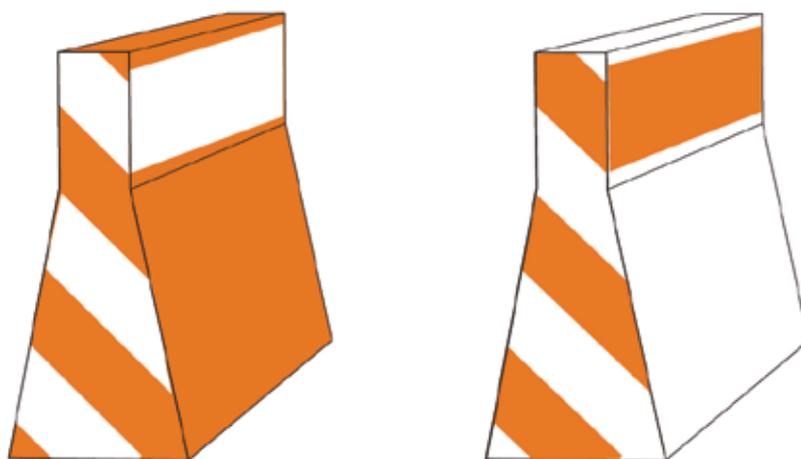
Conos



Tambores



Delineadores



Muro Jersey



TIGRE
MUNICIPIO



Creando Conciencia

ONG EN EDUCACIÓN, PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL