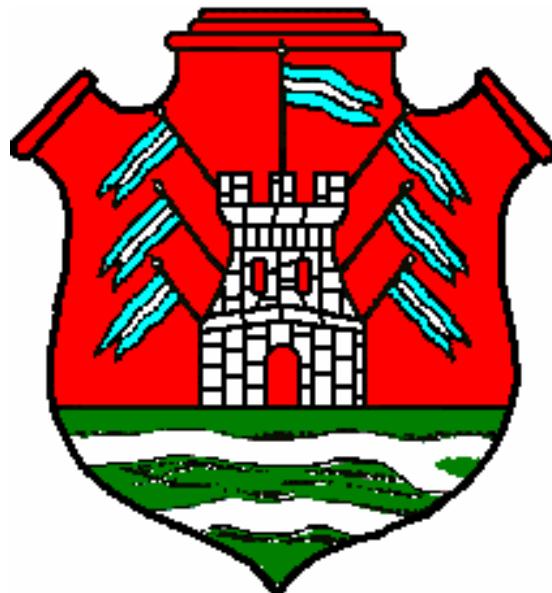


MANUAL DEL CONDUCTOR

CÓRDOBA.



LEY 8.560 y DECRETO REGLAMENTARIO.

PRÓLOGO

“La esencia de la educación es la transmisión de valores”

Pocos dudan hoy de la afirmación “la circulación vial es un peligro mortal”. Ahora bien, ¿es la falta de control de velocidades, de alcoholemia, de las condiciones del parque vehicular por parte del Estado la única causa del problema?; ¿Lo es, acaso, la falta de una política de inversión en infraestructura vial sostenida y compatible con el crecimiento vertiginoso de la flota vehicular?; ¿Se trata de la vanidad y ansias de poder de los conductores, las que se ven satisfechas en la gloria efímera de llegar minutos antes a destino y de pasar vehículos haciendo maniobras audaces?; ¿Será que ese deseo tan humano, o mejor dicho únicamente humano, de escapar del aburrimiento es el principio de la tragedia?

Sin ninguna duda no podemos hablar de un origen único sino de una multiplicidad de factores que han convergido en una suerte de tormenta perfecta, de la que tendremos que salir con urgencia.

Uno de los objetivos de la presente gestión del MINISTERIO DE SEGURIDAD DE LA PROVINCIA DE CORDOBA es la de educar a nuestros alumnos, ya que son ellos los actuales usuarios de la vía publica en carácter de peatones y los futuros conductores de automotores.

Es importante transmitir el “saber cómo” de la conducción vial, pero considero que es bastante más urgente, antes de otorgarles a los alumnos los conocimientos técnicos, el velar porque nuestra próxima generación de conductores tenga una idea razonable de qué van a hacer con ellos, de cómo se van a comportar.

La esencia de la educación es la transmisión de valores, pero éstos no nos ayudan a elegir nuestro camino en la vida, salvo que hayan llegado a ser parte, por así decirlo, de nuestra conformación mental.

Velamos porque este curso de educación vial para docentes emprendido en conjunto con LA VOZ DEL INTERIOR y la UNIVERSIDAD NACIONAL DE CORDOBA nos permita reflexionar, edificar y corregir esas conductas de manejo que hacen que los padres ya no duerman tranquilos cada vez que sus hijos salen a la calle a bordo de un automóvil.

Hemos alcanzado un punto en el que ya no podemos seguir actuando en nuestras calles guiados sólo por impulsos destructivos cuya peligrosidad aumenta día a día con el incremento del desarrollo tecnológico. Es hora de que nos comportemos en la vía pública basándonos en consideraciones éticas, donde la empatía, la hombría de bien y el respeto se impongan a la violencia y a la irracionalidad.

**Bioq. Carlos Massei
Ministro de Seguridad
De la Provincia de Córdoba**

INDICE.

CAPÍTULO 1.-

CONSIDERACIONES GENERALES.

- 1.- INTRODUCCIÓN.
- 2.- FUNCIÓN DEL ESTADO.
- 3.- OBJETO DEL MANUAL DEL CONDUCTOR.
- 4.- EVALUACIÓN TEÓRICA.
- 5.- EVALUACIÓN PRÁCTICA.
- 6.- SIGNIFICADO SOCIAL DE LA LICENCIA DE CONDUCIR.

CAPÍTULO 2.-

SEÑALIZACIÓN.

- 1.- CONCEPTO.
- 2.- NORMAS GENERALES.
- 3.- OBEDIENCIA DE LAS SEÑALES.
- 4.- PRIORIDAD SOBRE LAS NORMAS Y DE LAS SEÑALES ENTRE SÍ.
- 5.- ORDENANZAS MUNICIPALES.

CAPÍTULO 3.-

SEÑALES Y ORDENES DE LOS AGENTES DE TRÁNSITO.

- 1.- NORMA GENERAL.
- 2.- SEÑALES CON EL BRAZO.
- 3.- OTRAS SEÑALES.

CAPÍTULO 4.-

SEMÁFOROS Y SEÑALIZACIÓN DINÁMICA.

- 1.- CONCEPTO.
- 2.- DISTINTOS TIPOS DE SEÑALIZACIÓN VERTICAL LUMINOSA.
 - PANELES DE INFORMACIÓN VARIABLE.
 - PANELES VARIABLES DE SEÑALES DE PREVENCIÓN Y DE REGLAMENTACIÓN.
 - SEMÁFOROS.
 - SEMÁFOROS ESPECIALES.
- 3.- QUÉ DEBEMOS SABER SOBRE LAS LUCES DE LOS SEMÁFOROS.

CAPÍTULO 5.-

SEÑALES VERTICALES.

- 1.- SIGNIFICADO DE LAS SEÑALES VERTICALES.
- 2.- ESCALA DE INTERPRETACIÓN DE LAS SEÑALES VERTICALES.
- 3.- SÍMBOLOS, LOGOTIPOS, PICTOGRAMAS E INSCRIPCIONES.
- 4.- CLASIFICACIÓN DE LAS SEÑALES VERTICALES.
- 5.- DETALLE Y SIGNIFICADO DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL.
 - SEÑALES DE PREVENCIÓN DE UN PELIGRO.
 - SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN.
 - * SEÑALES DE PRIORIDAD.
 - * SEÑALES DE PROHIBICIÓN DE ENTRADA.
 - * SEÑALES DE RESTRICCIÓN DE PASO.
 - * OTRAS SEÑALES DE PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN.
 - * SEÑALES DE OBLIGACIÓN.
 - * SEÑALES DE FIN DE PROHIBICIÓN U OBLIGACIÓN.
 - SEÑALES DE INFORMACIÓN.
 - * DE INDICACIONES GENERALES.
 - * DE CARRILES.
 - * DE SERVICIO.
 - * SEÑALES DE ORIENTACIÓN.
 - ◊ Señales de preaviso de salida.
 - ◊ Señales de aviso de salida inmediata.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ◊ Identificación de rutas. ◊ Señales de localización. ◊ Hitos kilométricos. ◊ Señales de confirmación. ◊ Señales urbanas. |
| <ul style="list-style-type: none"> * PANELES COMPLEMENTARIOS. * PANELES DIRECCIONALES. * PICTOGRAMAS. |

CAPÍTULO 6.- DEMARCACIÓN HORIZONTAL.

- 1.- SIGNIFICADO DE LA DEMARCACIÓN HORIZONTAL.
- 2.- ESCALA DE INTERPRETACIÓN DE LAS MARCAS VIALES.
- 3.- CLASIFICACIÓN DE LAS MARCAS VIALES.
- 4.- DETALLE Y SIGNIFICADO DE LAS MARCAS VIALES.
 - LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS.
 - LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS.
 - LÍNEAS TRANSVERSALES CONTINUAS Y DISCONTINUAS.
 - FLECHAS.
 - INSCRIPCIONES.
 - OTRAS MARCAS.

CAPÍTULO 7.-

- ### DISPOSITIVOS ESPECIALES DE ENCAUZAMIENTO Y GUÍA Y SEÑALIZACIÓN DE OBRA.
- 1.- DISPOSITIVOS ESPECIALES DE GUÍA Y ENCAUZAMIENTO DEL TRÁNSITO.
 - 2.- SEÑALIZACIÓN CIRCUNSTANCIAL QUE MODIFICA EL RÉGIMEN NORMAL DE UTILIZACIÓN DE LA VÍA.
 - 3.- SEÑALIZACIÓN DE OBRA.

CAPÍTULO 8.- SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS.

- 1.- FUNCIÓN DE LAS SEÑALES.
- 2.- CARACTERÍSTICAS DE LAS SEÑALES.
 - DISPOSITIVOS DE IDENTIFICACIÓN Y NOTORIEDAD.
 - SEÑALES IDENTIFICATORIAS DE LA CARGA QUE TRANSPORTA.
 - SEÑALES IDENTIFICATORIAS DEL SERVICIO QUE PRESTA.
 - SEÑALES IDENTIFICATORIAS DE LAS CONDICIONES DEL CONDUCTOR.
 - SEÑALES DE IDENTIFICACIÓN DE LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA.
 - DISTINTIVO DE VIGENCIA DE LA I.T.V. ó R.T.O.
 - DISPOSITIVO DE PREAVISO DE VEHÍCULO INMOVILIZADO.
 - SEÑALES DE IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULO LARGO, DE CIRCULACIÓN LENTA O DE DIMENSIONES EXCESIVAS.
 - DISTINTIVO DE NACIONALIDAD.

CAPÍTULO 9.- LICENCIA DE CONDUCIR.

- 1.- SIGNIFICADO.
- 2.- RESPONSABILIDAD DE QUIEN OTORGА LA LICENCIA.
- 3.- AUTORIDAD JURISDICCIONAL QUE OTORGА LA LICENCIA.
- 4.- TIEMPO DE VALIDEZ.
- 5.- CONDUCTOR PRINCIPIANTE. RENOVACIÓN.
- 6.- VALIDEZ DE LA LICENCIA DE CONDUCIR Y REQUISITOS PARA SU OBTENCIÓN.
- 7.- CLASES DE LICENCIAS DE CONDUCIR.
- 8.- OTRAS HABILITACIONES.
- 9.- MENORES.
- 10.- MODIFICACIÓN DE DATOS.
- 11.- SUSPENSIÓN POR INEPTITUD.
- 12.- CONDUCTOR PROFESIONAL.
- 13.- PERMISO DE APRENDIZAJE.
- 14.- FRANQUICIAS ESPECIALES.

CAPÍTULO 10.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: USUARIOS DE LA VÍA.

- 1.- DEFINICIONES.
- 2.- NORMAS GENERALES DE USUARIOS Y CONDUCTORES.
- 3.- ACTIVIDADES PROHIBIDAS.
- 4.- REQUISITOS PARA CIRCULAR.
- 5.- NORMAS GENERALES PARA CONDUCTORES.
- 6.- TIEMPO Y DESCANSO DE CONDUCCIÓN.
- 7.- CONDICIONES FÍSICAS Y PSÍQUICAS PARA CONDUCIR.
- 8.- RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR.
- 9.- FACTORES QUE INFLUYEN EN LAS APTITUDES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR.
 - LA FATIGA.
 - LA DISMINUCIÓN DE LA ATENCIÓN.
 - EL SUEÑO.
 - LA VISIÓN.
 - EL CAMPO VISUAL.
 - VISIÓN NOCTURNA.
 - SENSIBILIDAD AL ENCANDILAMIENTO.
 - EL TIEMPO DE REACCIÓN.
 - CIERTAS AFECCIONES QUE INFLUYEN EN LA CONDUCCIÓN.
- 10.- BEBIDAS ALCOHÓLICAS, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y SIMILARES.
- 11.- EFECTOS DEL ALCOHOL.
- 12.- CONOCIMIENTOS BÁSICOS SOBRE LA INGESTA DE ALCOHOL.
 - ALCOHOLEMIA.
 - TASA DE ALCOHOLEMIA.
 - ALCOHOLÍMETRO.
 - CONSECUENCIAS DEL ALCOHOL.
 - ESCALA COMPARATIVA DE LA TASA DE ALCOHOLEMIA PARA DIVERSAS BEBIDAS ALCOHÓLICAS.
 - TABLA DE LOS EFECTOS DEL ALCOHOL SOBRE LA PERCEPCIÓN, LAS ACTITUDES Y LOS MOVIMIENTOS MUSCULARES.
- 13.- OTRAS SUSTANCIAS QUE AFECTAN A LA CONDUCCIÓN.
 - LAS DROGAS.
 - OTRAS SUSTANCIAS EXITANTES.
 - EL TABACO.
 - LOS MEDICAMENTOS.

CAPÍTULO 11.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: CONTROLES.

- 1.- CONTROL DE ALCOHOLEMIA.
 - CONTROL PREVENTIVO.
 - PERSONAS OBLIGADAS AL CONTROL DE LA ALCOHOLEMIA.
- 2.- CONTROLES DE VELOCIDAD.
- 3.- ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES DE CONTROL.
 - DEBER DE LAS AUTORIDADES.
 - PROCEDIMIENTO DE LAS PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA.
 - DILIGENCIAS DEL AGENTE DE LA AUTORIDAD.
 - OBLIGACIONES DEL PERSONAL SANITARIO.
- 4.- RETENCIÓN PREVENTIVA.

CAPÍTULO 12.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: OTROS USUARIOS.

- 1.- CONDUCTORES, PEATONES Y ANIMALES.
- 2.- PEATONES.
- 3.- PASOS PARA PEATONES Y CRUCE DE CALZADAS.
- 4.- ANIMALES.
- 5.- ADVERTENCIA DE LOS CONDUCTORES.
- 6.- CONSIDERACIONES RESPECTO DE LOS DEMÁS USUARIOS.
 - ZONA DE INCERTIDUMBRE Y ZONA DE RIESGO.
 - VEHÍCULOS QUE DIFICULTAN LA FLUIDEZ Y LA VISIBILIDAD.
 - BICICLETAS, CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS.

- TRABAJADORES Y AGENTES.

CAPÍTULO 13.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: OCUPACIÓN DE LA VÍA POR LOS VEHÍCULOS.

- 1.- SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN.
- 2.- UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES.
- 3.- UTILIZACIÓN DE LA BANQUINA.
- 4.- SUPUESTOS ESPECIALES DEL SENTIDO DE CIRCULACIÓN.
- 5.- REFUGIOS, ISLETAS O DISPOSITIVOS DE GUÍA.
- 6.- CIRCULACIÓN EN AUTOPISTAS.
- 7.- INCORPORACIÓN A LA CIRCULACIÓN.
- 8.- CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN TRAMO DE INCORPORACIÓN.
- 9.- CAMBIOS DE VÍA, CALZADA Y CARRIL.
- 10.- CAMBIOS DE SENTIDO.
- 11.- PROHIBICIÓN DE CAMBIO DE SENTIDO.
- 12.- MARCHA HACIA ATRÁS O RETROCESO.
- 13.- OTRAS PROHIBICIONES EN LA VÍA PÚBLICA.
- 14.- USO ESPECIAL DE LA VÍA.
- 15.- OBSTÁCULOS EN LA VÍA.

CAPÍTULO 14.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: LA VELOCIDAD.

- 1.- LÍMITES DE VELOCIDAD.
- 2.- DISTANCIAS Y VELOCIDAD EXIGIBLE.
- 3.- VELOCIDAD MÁXIMA.
- 4.- LÍMITES MÍNIMOS DE VELOCIDAD.

CAPÍTULO 15.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: PRIORIDAD DE PASO.

- 1.- DEFINICIONES.
- 2.- NORMAS GENERALES DE PRIORIDAD.
- 3.- TRAMOS ESTRECHOS Y DE GRAN PENDIENTE.
- 4.- VIAS SEMAFORIZADAS.
- 5.- CONDUCTORES, PEATONES Y ANIMALES.
- 6.- CESIÓN DE PASO E INTERSECCIONES.
- 7.- DONDE Y CUANDO SE DEBE CEDER EL PASO.
- 8.- VEHÍCULOS EN SERVICIOS DE URGENCIA.
- 9.- CONGESTIONAMIENTO.
- 10.- EJEMPLOS DE PRIORIDAD DE PASO EN INTERSECCIONES.

CAPÍTULO 16.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: ADELANTAMIENTO.

- 1.- SENTIDO DE ADELANTAMIENTO.
- 2.- NORMAS GENERALES DEL ADELANTAMIENTO.
- 3.- EJECUCIÓN DEL ADELANTAMIENTO.
- 4.- VEHÍCULO ADELANTADO.
- 5.- PROHIBICIONES DE ADELANTAMIENTO.
- 6.- SUPUESTOS ESPECIALES DE ADELANTAMIENTO.

CAPÍTULO 17.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: PARADA Y ESTACIONAMIENTO.

- 1.- NORMAS GENERALES DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTO.

2.- PROHIBICIONES DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTOS.

CAPÍTULO 18.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: PASOS A NIVEL Y PUENTES MÓVILES.

1.- NORMAS GENERALES SOBRE PASOS A NIVEL Y PUENTES LE-VADIZOS O DESPLAZABLES.

2.- BLOQUEO DE PASOS A NIVEL.

CAPÍTULO 19.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: UTILIZACIÓN DE LAS LUCES.

1.- DEFINICIONES.

2.- USO OBLIGATORIO DE LUCES.

3.- OTRAS LUCES.

CAPÍTULO 20.-

EL VEHÍCULO.

1.- DEFINICIONES.

2.- POSICIÓN CONFORTABLE Y SEGURA PARA LA CONDUCCIÓN.

- REGLAJE DEL ASIENTO Y RESPALDO.
- REGLAJE DE LOS ESPEJOS RETROVISORES.
- FORMA DE AGARRAR EL VOLANTE.
- VESTIMENTA ACONSEJADA.
- CLIMATIZACIÓN DEL HABITÁCULO.

3.- DISPOSICIONES DE SEGURIDAD.

- PUERTAS.
- APAGADO DE MOTOR.
- CINTURÓN, CASCO Y RESTANTES ELEMENTOS DE SEGURIDAD.
- LA VISIBILIDAD.
- EL PARABRISAS Y LAS LUNETAS.
- EL LIMPIAPARABRISAS Y EL LAVAPARABRISAS.
- DISPOSITIVOS ANTIHIELO Y ANTIVAHO.
- EL PARASOL.
- LA ADHERENCIA.
- LOS NEUMATICOS.
- PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS.
- DESGASTE DE LOS NEUMÁTICOS.
- NATURALEZA Y ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA CALZADA.
- DERRAPES.
- CLASES DE FRENOS.
- EL FRENO MOTOR.
- EFICACIA DE LOS FRENOS.
- UTILIZACIÓN DE LOS FRENOS.

4.- SEGURIDAD DEL VEHÍCULO.

- SEGURIDAD ACTIVA.
- SEGURIDAD PASIVA.

5.- EL CASCO.

6.- REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.

CAPÍTULO 21.-

TRANSPORTE DE CARGAS Y PERSONAS.

1.- CERTIFICADO TÉCNICO DE CARGA.

2.- CARGA MÁXIMA DE UN VEHÍCULO.

3.- TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

4.- PERSONAS TRANSPORTADAS.

5.- TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS.

6.- TRANSPORTE DE ESCOLARES.

7.- TRANSPORTES DE CARGA.

8.- EXCESO DE CARGA. PERMISOS.

9.- OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA.

CAPÍTULO 22.-

PREPARACIÓN Y DESARROLLO DE UN VIAJE.

- 1.- PREPARACIÓN Y DESARROLLO DE UN VIAJE.
- 2.- DESARROLLO DEL VIAJE.
- 3.- PARADAS, DESCANSOS, COMIDAS.
- 4.- ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS QUE DEBEN LLEVAR LOS AUTOMÓVILES.
- 5.- SALIDAS AL EXTRANJERO.

CAPÍTULO 23.-

LA VÍA.

- 1.- DEFINICIONES.
- 2.- PARTES DE UNA AUTOPISTA.

CAPÍTULO 24.-

LOS ACCIDENTES.

- 1.- ACCIDENTE.
- 2.- OBLIGACIONES.
- 3.- EL DELITO DE OMISIÓN DE SOCORRO.
- 4.- INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA.
- 5.- PRESUNCIÓN DE RESPONSABILIDAD EN ACCIDENTES.
- 6.- MEDIDAS DE SEGURIDAD DESPUÉS DE UN ACCIDENTE.
 - EN RELACIÓN CON LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN.
 - EN RELACIÓN CON LAS VÍCTIMAS.
- 7.- FACTORES QUE INTERVIENEN EN LOS ACCIDENTES.
- 8.- CAUSAS QUE PUEDEN PRODUCIR LOS ACCIDENTES.
- 9.- ASPECTOS RELACIONADOS CON LA VELOCIDAD Y LOS ACCIDENTES.
 - LA VELOCIDAD.
 - LA VELOCIDAD Y LA VIOLENCIA DEL CHOQUE.
 - DISTANCIA DEL TIEMPO DE REACCIÓN.
 - DISTANCIA DE FRENADO.
 - TABLA DE DISTANCIAS DE FRENADO.
 - DISTANCIA DE DETENCIÓN.
 - DISTANCIA DE SEGURIDAD.
- 10.- EL PELIGRO DE LAS CURVAS.
- 11.- QUÉ DEBEMOS HACER EN SITUACIONES EXTREMAS.

CAPÍTULO 25.-

EL CLIMA Y EL RIESGO DE ACCIDENTES.

- 1.- LA LLUVIA.
- 2.- CONSECUENCIAS DEL PAVIMENTO MOJADO.
- 3.- LA VISIBILIDAD.
- 4.- SALPICADURAS DE AGUA O BARRO.
- 5.- LA NIEVE Y EL HIELO.
- 6.- COMO PREVER LA EXISTENCIA DE HIELO EN LA CALZADA.
- 7.- CARRETERAS CORTADAS POR LA NIEVE.
- 8.- LA NIEBLA.
- 9.- VIENTO. EFECTO SOBRE LA TRAYECTORIA DEL VEHÍCULO.

CAPÍTULO 26.-

VÍCTIMAS DE ACCIDENTES.

- 1.- SOCORRER.
- 2.- SHOCK O COLAPSO.
- 3.- ASFIXIA.
- 4.- HEMORRAGIA.
- 5.- ASPECTOS EMOTIVOS.
- 6.- TRASLADO DE LOS HERIDOS.

CAPÍTULO 27.-

MECÁNICA LIGERA.

- 1.- EL AUTOMÓVIL.**
- 2.- ALIMENTACIÓN DEL MOTOR DE EXPLOSIÓN.**
- 3.- EL CEBADOR.**
- 4.- SISTEMA DE INYECCIÓN.**
- 5.- FILTRO DE AIRE.**
- 6.- SISTEMA ELÉCTRICO.**
- 7.- ENCENDIDO.**
- 8.- CATALIZADOR.**
- 9.- LUBRICACIÓN DEL MOTOR.**
- 10.- LA REFRIGERACIÓN.**
- 11.- SUSTITUCIÓN DE LA CORREA DEL VENTILADOR.**
- 12.- LA SUSPENSIÓN.**
- 13.- CAMBIO DE UNA RUEDA.**
- 14.- BALANCEADO DE RUEDAS.**
- 15.- CAUSAS DE FALLAS DE LOS FRENOS.**
- 16.- ALINEADO DE DIRECCIÓN.**

CAPÍTULO 28.-

ASPECTOS PROCESALES.

- 1.- DEBER DE LAS AUTORIDADES.**
- 2.- INTERJURISDICCIONALIDAD.**

CAPÍTULO 29.-

MEDIDAS CAUTELARES Y RECURSOS.

- 1.- RETENCIÓN PREVENTIVA.**
- 2.- CONTROL PREVENTIVO.**
- 3.- RECURSOS.**

CAPÍTULO 30.-

RESPONSABILIDAD.

- 1.- RESPONSABILIDAD.**
- 2.- PRESUNCIÓN DE RESPONSABILIDAD EN ACCIDENTES.**
- 3.- ENTES.**

CAPÍTULO 31.-

- 1.- INFRACCIONES.**
- 2.- SANCIONES.**
- 3.- GRADUACIÓN DE SANCIONES.**
- 4.- EXIMIENTES.**
- 5.- ATENUANTES.**
- 6.- AGRAVANTES.**
- 7.- CONCURSO DE FALTAS.**
- 8.- REINCIDENCIA.**
- 9.- LEGISLACIÓN SUPLETORIA.**

BIBLIOGRAFÍA.

CAPÍTULO 1.-

CONSIDERACIONES GENERALES.

1.- INTRODUCCIÓN: El análisis de la circulación vehicular se fundamenta en principios hidráulicos; pero considerando que por la vía no discurre agua sino vehículos conducidos por personas a las cuales se las puede condicionar y orientar mediante las **Señales** y las **Normas de Comportamiento Vial**. Tanto los tránsitos aéreos, como los marítimos y también los **terrestres** responden a códigos uniformes y únicos; establecidos mediante acuerdos internacionales.

2.- FUNCIÓN DEL ESTADO: Nadie puede alegar desconocimiento de la Ley cuando la viola. Sin embargo, el Estado tiene una herramienta para que todo conductor conozca la **Ley** y la **Reglamentación del Tránsito**, esta herramienta es la **LICENCIA DE CONDUCIR**. Por tal motivo, el otorgamiento de la licencia de conducir queda sometido al **régimen de autorización administrativa previa**, dirigido a verificar que los conductores tengan los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo del que se trate.

3.- OBJETO DEL MANUAL DEL CONDUCTOR: El Manual del Conductor tiene por **Objeto**:

- Trasmitir a los futuros conductores y también a los actuales todos aquellos aspectos de la Ley y su Reglamentación necesarios para un correcto uso de las vías. Todo ello complementado con explicaciones y comentarios didácticos.
- Plasmar en un documento de una manera detallada las Normas de Comportamiento Vial, los Catálogos de Señalización, la clasificación y alcance de los distintos tipos de licencias de conducir, los distintos elementos componentes de la vía, obligaciones y derechos ante los controles policiales de tránsito, forma de comportarse frente a un accidente de tránsito, atención de heridos, conocimientos de mecánica ligera y todos aquellos aspectos que estima el **Estado** indispensables para la **Seguridad Vial y el Bien del conjunto de la Comunidad**.
- Cumplir el Estado con su obligación de publicar el documento básico destinado a la Educación Vial. De esta manera todo conductor tendrá a su alcance un instructivo que permita el cabal conocimiento de las **Normas que regulan la Circulación Vial**.
- Servir para la programación de la **capacitación de los conductores**.

4.- EVALUACIÓN TEÓRICA: A partir de este **Manual del Conductor** se elaborarán los **Test de Examen**, que serán del tipo multirrespuesta, con los cuales se efectuarán las evaluaciones teóricas para el otorgamiento de las **Licencias de Conducir**.

5.- EVALUACIÓN PRÁCTICA: El examen práctico se basará en la destreza conductiva, y en el estricto cumplimiento de las **Normas de Comportamiento Vial y de las imposiciones de la Señalización Vertical y de la Demarcación Horizontal**. El examinado será sometido a la mayor cantidad y variedad de situaciones de la circulación y deberá cumplir el cien por cien de las exigencias.

6.- SIGNIFICADO SOCIAL DE LA LICENCIA DE CONDUCIR: Los hombres vivimos en sociedad. Esto quiere decir que tenemos que ejercer nuestros derechos en una convivencia que debe ser armoniosa y pacífica. Para que éstos, nuestros derechos sociales sean respetados por los demás, y para que también nosotros respetemos los de los otros, es necesaria la **intervención del ESTADO**, para que regule en cada momento el uso de nuestros derechos, que en una sociedad democrática y libre, terminan allí donde comienzan los derechos de los demás.

Entre los derechos fundamentales de la persona figura el derecho al **libre desplazamiento y circulación** por las vías públicas. Para circular por ellas de una manera ordenada y pacífica, conduciendo un automotor, el **ESTADO** debe **restringir** este derecho, y lo debe conceder a través de la **Licencia de Conducir**.

La **Licencia de Conducir** es una autorización para conducir vehículos de motor por las vías públicas, que expide el **Estado** a aquellas personas que, mediante unas pruebas hayan demostrado reunir determinadas condiciones y aptitudes para ello.

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

2.- NORMAS GENERALES.

La Señalización comprende:

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

3.- OBEDIENCIA DE LAS SEÑALES.

Todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan una obligación, o una prohibición, y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales que encuentren en las vías por las que circulan.

4.- PRIORIDAD SOBRE LAS NORMAS Y DE LAS SEÑALES ENTRE SÍ.

- 1) Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aún cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación
- 2) El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:
 - a) Señales y órdenes de la Autoridad de Control del Tránsito.
 - b) Señalización circunstancial o de obra que modifique el régimen normal de utilización de la vía.
 - c) Semáforos.
 - d) Señales verticales de circulación.
 - e) Demarcación horizontal.
- 3) En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo.

5.- ORDENANZA MUNICIPAL DE TRÁNSITO.

La Ordenanza Municipal de Tránsito es el instrumento que tienen los Municipios para regular aspectos singulares de la circulación. La Ordenanza de Tránsito no es una Norma de Comportamiento Vial ni puede contradecirla. Por lo tanto, toda Ordenanza Municipal de Tránsito estará necesariamente comunicada al usuario de la vía por alguna de las señales contenidas en el presente manual y de acuerdo a la prioridad de las mismas entre sí.

CAPÍTULO 3..

SEÑALES Y ORDENES DE LOS AGENTES DE TRÁNSITO. (Manual de procedimiento para el control del tránsito)

Comentario:

1.- NORMA GENERAL.

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

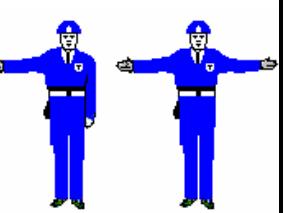
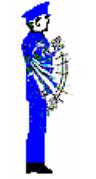
- a) Señales con el brazo y
- b) Otras señales.

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

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

2.- SEÑALES CON EL BRAZO.

Los agentes utilizarán las siguientes señales:

	a) Brazo levantado verticalmente. Obliga a detenerse a todos los usuarios de la vía que se acerquen de frente al Agente, salvo a los conductores que no puedan hacerlo en condiciones de seguridad. La detención debe efectuarse ante la línea de detención más cercana o, en su defecto, inmediatamente antes del agente. En una intersección, la detención debe efectuarse antes de entrar en la misma. Los usuarios que ya estén dentro deberán despejarla, si les es posible, cediendo el paso sin perturbar la circulación de los demás. La demarcación con cuadrícula de líneas amarillas recuerda esta norma. Con posterioridad a esta señal, el Agente podrá indicar, en su caso, el lugar donde debe efectuarse la detención.
	b) Brazo o brazos extendidos horizontalmente. Obliga a detenerse, en las mismas condiciones anteriormente señaladas, a los usuarios de la vía que se acerquen al Agente desde cualquier dirección que corte a la indicada por el brazo o los brazos extendidos, y permanece en vigor, aunque el Agente baje el brazo o los brazos, siempre que no cambie de posición o efectúe otra señal.
	c) Balanceo de una luz roja. Obliga a detenerse a los usuarios de la vía hacia los que el Agente dirija la luz.
	d) Brazo extendido moviéndose alternativamente de arriba a abajo. Obliga a disminuir la velocidad de su vehículo a los conductores que se acerquen al Agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal y perpendicularmente a dicho brazo.
	e) Brazo extendido e inclinado hacia abajo. Obliga al conductor a parar con su vehículo en el borde que indica el Agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal.
	f) Brazo extendido e inclinado hacia abajo desde una motocicleta. Obliga al conductor del vehículo que viene por detrás a parar en el borde que indica el Agente por el lado correspondiente al brazo que ejecuta la señal.



g) Brazo extendido horizontalmente desde una motocicleta.

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

3.- OTRAS SEÑALES.

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

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

En ausencia de los Agentes de tránsito o para auxiliar a éstos, y en las circunstancias y condiciones reglamentarias establecidas, el personal de obras en la vía podrán regular la circulación mediante el empleo de las señales verticales correspondientes incorporadas a una paleta. Por este mismo medio, los **Encargados de grupos escolares** podrán invitar a los usuarios de la vía a que detengan su marcha. Tanto los agentes de tránsito y el personal de obras, que regulen la circulación, como, en su caso, los **Encargados de grupos escolares**, entre la puesta y la salida del sol y bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán utilizar dispositivos o elementos retroreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros.

CAPÍTULO 4.- SEÑALIZACIÓN VERTICAL LUMINOSA.

1.- CONCEPTO.

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

A) Informar: mediante carteles de **orientación** que indican el grado de congestión de ciertas vías.

B) Prevenir: mediante señales de **prevención** su mensaje según las contingencias del tránsito.

C) Reglamentar: mediante semáforos, el derecho de paso o de acceso en forma alternativa para vehículos o peatones que confluyen sobre un determinado punto de la vía.

2.- DISTINTOS TIPOS DE SEÑALIZACIÓN VERTICAL LUMINOSA.

A) PANELES DE INFORMACIÓN VARIABLE.

Son paneles que informan, con suficiente antelación, el grado de congestión que presentan 2 (dos) o más vías mediante los términos: **Congestión, Denso o Fluido.**

Tienen por objeto permitir al conductor seleccionar su itinerario en función de la información que reciba.

B) PANELES VARIABLES DE SEÑALES DE PREVENCIÓN Y DE REGLAMENTACIÓN.

Son paneles que mediante la variación de las señales: **Advierten un peligro, Prohiben, u Obligan** a los usuarios de la vía.

C) SEMAFOROS.

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

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

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

C.1) SIGNIFICADO DE LAS LUCES. Ante las luces básicas del semáforo regulador de intersecciones vehículo-peatonales:

a) Los vehículos deben:

- 1- Con luz verde a su frente, avanzar.
- 2- Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
- 3- Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la intersección antes de la roja.
- 4- Con luz intermitente amarilla dispuesta para un sólo sentido de circulación, permite avanzar pero sin prioridad. Dispuesta para dos o más sentidos de circulación, permite avanzar de acuerdo a las prioridades de paso establecidas por la señalización vertical, la horizontal o la prioridad de la derecha, en ese orden.
- 5- En el paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.
- 6- La velocidad máxima permitida es la señalizada por la asociación coordinada de luces verdes sobre la misma vía;
- 7- No debe iniciarse el cruce hasta que la luz verde se encienda.
- 8- En vías de doble mano y semáforo no se debe girar a la izquierda cuando haya señal que lo prohíba.

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

- 1- Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante. No deben cruzar con la luz roja o cuando el semáforo peatonal haya comenzado a emitir la luz de prohibido cruzar en forma intermitente. Si se hubiera iniciado el cruce de la intersección, deberá continuar hasta finalizarlo. Es obligación del titular de la vía programar el tiempo de luz intermitente acorde a la longitud de la intersección. Los conductores deben permitir que los peatones finalicen el cruce antes de reiniciar su marcha, aún cuando el semáforo a su frente esté en verde.
- 2- Sólo cuando exista semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.
- 3- No teniendo la esquina semáforo, el peatón tiene prioridad de paso sobre los vehículos.

C.2) FLECHAS DIRECCIONALES. Son las unidades ópticas que proyectan su luz a través de una escotadura en forma de flecha. 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

D) SEMAFOROS ESPECIALES.

a) PARA PEATONES.

1.- Conformación física: Las unidades ópticas son cuadradas y de color naranja o blanco, existiendo tantas caras como sentidos de circulación.

2.- Significado: Dispositivo para dirigir el movimiento de peatones en intersecciones semaforizadas.

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

1.- Precaución: Significa que se está ante un evento en donde **no se tiene prioridad de paso.**

2.- La presencia de una intersección: Significa que se está ante un evento en donde **no se tiene prioridad de paso.** En este caso la prioridad es la establecida por la señalización vertical o la simple prioridad de la derecha.

c) PARA CRUCE FERROVIAL.

1.- Conformación física: Dos ópticas circulares dirigidas hacia el tránsito, en posición horizontal, próximas entre sí, que emiten luz roja en forma alternada, rodeadas de una pantalla negra, con sendas viseras en la parte

superior. Se acompañarán con una señal sonora.

2.- 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.

d) PARA CARRILES REVERSIBLES.

1.- Conformación física: Las ópticas son cuadradas, con una "X" color rojo o una flecha verde apuntando hacia abajo, sobre fondo oscuro.

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

3.- QUÉ DEBEMOS SABER SOBRE LAS LUCES DE LOS SEMÁFOROS.

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

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

c) Es necesario que el usuario exija al Titular de la Vía la correcta asignación del tiempo del amarillo para un correcto y seguro uso de las intersecciones semaforizadas.

d) Si bien a los fines del cálculo de los tiempos de los semáforos, el amarillo forma parte del rojo, desde el punto de vista del tránsito no forma parte del rojo.

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

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

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

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

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

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

f) Los Agentes del control del tránsito deberán facilitar el paso del vehículo de la cola del pelotón, y sancionar a los que pongan en movimiento su vehículo antes de que tengan su luz en verde, o circulen atravesando la intersección una fracción de segundo antes de que la luz cambie a verde. (**Manual de procedimiento para el control del tránsito**)

CAPÍTULO 5.-

SEÑALES VERTICALES.

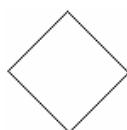
Comentario:

1.- SIGNIFICADO DE LAS SEÑALES VERTICALES.

El Sistema de Señalización Vial Uniforme basa su comunicación en una escala de interpretación que sigue el siguiente orden:
1º FORMA, 2º COLOR, y 3º MENSAJE.

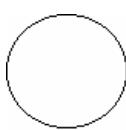
POR SU FORMA:

EL ROMBO.



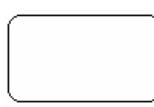
PREVIENE UN PELIGRO.

EL CÍRCULO.



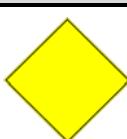
IMPONE.
(Prohíbe u Obliga).

EL CUADRADO, RECTÁNGULO,
ETC.

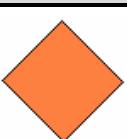


INFORMA.

POR SU COLOR:



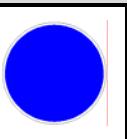
PREVIENE
UN
PELIGRO.
(Ruta
normal).



PREVIENE
UN
PELIGRO.
(Ruta en
obras).



(Con o sin
barra
transversal)
PROHIBE.



OBLIGA.



INFORMA EN
AUTOPISTA Y
AUTOVÍA. (*)



INFORMA EN VÍA
RÁPIDA



INFORMA EN RUTA
CONVENCIONAL Y
URBANA

(*) además de las INDICACIONES GENERALES, de CARRILES y de SERVICIOS.

FORMAS Y COLORES SINGULARES.

TRIÁNGULO CON
VÉRTICE HACIA ABAJO.



OBLIGA A CEDER EL PASO.

OCTÓGONO CON LA
LEYENDA "PARE".



OBLIGA A PARAR Y A
CEDER EL PASO

ROMBO AMARILLO DENTRO DE
ROMBO BLANCO.



CALZADA CON
PRIORIDAD CONTINUA.

Las tres últimas señales tienen formas singulares porque reglamentan prioridad y, por lo tanto, representan las señales **más importantes** del Sistema Vial Uniforme.

El **triángulo** y el **octógono** establecen la **no prioridad** de manera absoluta, mientras que el **rombo** establece la **prioridad** de la calzada por la que se circula.

2.- ESCALA DE INTERPRETACIÓN DE LAS SEÑALES VERTICALES.

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

1º) Por su FORMA:

- El rombo previene o advierte el peligro al conductor, tanto para sí mismo como para terceros usuarios de la vía. Implica además un determinado comportamiento vial.
- El círculo reglamenta en forma expresa y concreta a partir del lugar donde se encuentre ubicado, una prohibición o restricción, o una obligación.
- Los rectángulos y pentágonos (rectángulo con punta) informan y orientan. Los rectángulos informan u orientan sobre un evento ubicado después del cartel, mientras que los pentágonos informan u orientan sobre un evento ubicado antes del cartel.

2) Por su COLOR:

- El rombo es de color amarillo, con símbolo y orla negra, su significado es el establecido en 1 a).
- El círculo de fondo blanco, símbolo negro y orla roja con o sin barra transversal roja: prohíbe o restringe.

Las señales que posean, además del símbolo negro, otro de color rojo, indican que la maniobra prohibida o restringida es la indicada en rojo. Como ejemplo de este caso se da la señal R-305 de ADELANTAMIENTO PROHIBIDO.



- c) El **círculo** de fondo azul, orla y símbolo blanco: **obliga**.
d) En los carteles de orientación, los **rectángulos y pentágonos** de fondo **blanco** están referidos a **rutas convencionales**, los de **fondo verde a vías rápidas** y los de **fondo azul a autopistas y autovías**.
Las señales de indicaciones generales, de carriles y de servicios son de fondo azul independientemente de la vía en que se emplacen, salvo la señal de vía rápida que es de fondo verde. En zonas urbanas cada color se refiere a lugares de características similares.

3) Por su MENSAJE:

- a) Los **símbolos** son exclusivos de las Señales de **Prevención** y de **Reglamentación**.
b) Los **pictogramas y leyendas** son propios de las Señales de **Información y Orientación**.
- 4) Señales de formas y colores SINGULARES.** El sistema de Señalización Vertical posee, además, señales de formas y colores singulares **destinadas a indicar de manera expresa las prioridades de paso y de acceso**, como así también el fin de las prohibiciones, el fin de las obligaciones y el fin de las zonas urbanas, según la siguiente descripción:
- a) El **triángulo** blanco con orla roja en posición inestable (**R-1**), **reglamenta la no prioridad en forma absoluta** sin obligar a la detención del vehículo.
b) El **octógono** rojo con la palabra **PARE** y orla en blanco (**R-2**), **reglamenta la no prioridad en forma absoluta obligando a la detención del vehículo**.
c) El **rombo de fondo blanco** conteniendo otro de menor tamaño de color amarillo (**R-3**), **reglamenta la prioridad** de la vía por la que se circula, en forma absoluta. Cuando dicha señal esta cruzada por una barra transversal negra (**R-4**), reglamenta el fin de la prioridad de dicha vía.
d) El **círculo** de fondo blanco y orla roja, conteniendo 2 flechas, la **derecha roja** y la **izquierda negra** (**R-5**), **reglamenta la no prioridad de paso** para los vehículos que circulen en sentido de la flecha roja con relación a los que circulan en el sentido de la flecha negra.



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



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



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

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

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



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



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

I-2.



I-510.



3.- SÍMBOLOS, LOGOTIPOS, PICTOGRAMAS E INSCRIPCIONES.

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

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

4.- CLASIFICACIÓN DE LAS SEÑALES VERTICALES.

DE PREVENCIÓN DE PELIGRO.

DE REGLAMENTACIÓN.

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

DE INDICACIÓN.

- De Indicaciones Generales.
- De Carriles.
- De Servicio.
- De Orientación.
 - * Preaviso de Salida.
 - * Aviso de Salida Inmediata.
 - * Identificación de Rutas.
 - * Localización.
 - * Confirmación.
 - * Urbanas.
- Paneles Complementarios.
- Paneles Direccionales.
- Pictogramas.

5.-DETALLE Y SIGNIFICADO DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL.

SEÑALES DE PREVENCIÓN DE UN PELIGRO.

- Tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía la proximidad y naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo, para que se cumplan las normas de comportamiento vial que, en cada, caso sean procedentes.
- La distancia entre la señal y el principio del tramo peligroso podrá estar indicado con un panel complementario.
- El panel complementario podrá indicar también la longitud del tramo de la vía afectado por el peligro. (Ej. Sucesión de curvas).



▲ 4,2 Km ▲

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

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

	P-1d. INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD. Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso. Solo advierte el peligro al conductor de la vía principal, no le impone ninguna restricción.		P-2. INTERSECCIÓN CON PRIORIDAD DE LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una intersección donde tienen prioridad de paso los vehículos que vengan por la derecha. Impone restricción de paso a los vehículos que circulan desde la izquierda.
	P-3. SEMÁFOROS. Peligro por la proximidad de una intersección o tramo, con la circulación regulada por semáforos. Impone a los usuarios que circulan por la vía, la reglamentación específica de semáforos.		P-4. INTERSECCIÓN CON CIRCULACIÓN GIRATORIA. Peligro por la proximidad de una intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas. Los vehículos que lleguen a la rotonda deben ceder el paso a los que circulan por ella, y una vez dentro de la misma deben ceder el paso a los que egresan.
	P-5. PUENTE MÓVIL. Peligro por la proximidad de un puente que puede ser levantado o girado, interrumpiéndose así temporalmente la circulación.		P-6. CRUCE DE TRANVÍA. Peligro por la proximidad de un cruce con una línea de tranvía, que tiene prioridad de paso.
	P-7. PASO A NIVEL CON BARRERAS. Peligro por la proximidad de un paso a nivel provisto de barrera o semibarrera. Estando prohibido atravesarlo cuando las barreras estén cerradas o en movimiento.		P-8. PASO A NIVEL SIN BARRERAS. Peligro por la proximidad de un paso a nivel no provisto de barreras o semibarreras. Los conductores deben atravesar el paso a nivel después de cerciorarse de que no se aproxima ningún tren.
	P-9a. PROXIMIDAD DE UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la proximidad del peligro señalizado de un paso a nivel o de un puente móvil. Esta baliza va siempre acompañada de la señal P-5, P-7 o P-8.		P-9b. APROXIMACIÓN A UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la aproximación a un paso a nivel o a un puente móvil, que dista del mismo dos tercios de él y la correspondiente señal de advertencia de peligro.
	P-9c. CERCANÍA DE UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado derecho). Indica, en el lado derecho, la cercanía de un paso a nivel o de un puente móvil, que dista del mismo un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia de peligro.		P-10a. PROXIMIDAD DE UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la proximidad del peligro señalizado de un paso a nivel o de un puente móvil. Esta baliza va siempre acompañada de la señal P-5, P-7 o P-8.
	P-10b. APROXIMACIÓN A UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la aproximación a un paso a nivel o a un puente móvil, que dista del mismo dos tercios de él y la correspondiente señal de advertencia de peligro.		P-10c. CERCANÍA DE UN PASO A NIVEL O PUENTE MÓVIL (lado izquierdo). Indica, en el lado izquierdo, la cercanía de un paso a nivel o de un puente móvil, que dista del mismo un tercio de la distancia entre él y la correspondiente señal de advertencia de peligro.
	P-11. SITUACIÓN DE UN PASO A NIVEL SIN BARRERAS. Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras.		P-11a. SITUACIÓN DE UN PASO A NIVEL SIN BARRERAS DE MÁS DE UNA VÍA FÉRREA. Peligro por la presencia inmediata de un paso a nivel sin barreras con más de una vía férrea.
	P-12. AEROPUERTO. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía.		P-13a. CURVA HACIA LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una curva hacia la derecha. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.
	P-13b. CURVA HACIA LA IZQUIERDA. Peligro por la proximidad de una curva hacia la izquierda. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.		P-14a. SUCESIÓN DE CURVAS, LA PRIMERA HACIA LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera hacia la derecha. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.
	P-14b. SUCESIÓN DE CURVAS, LA PRIMERA HACIA LA IZQUIERDA. Peligro por la proximidad de una sucesión de curvas próximas entre sí; la primera hacia la izquierda. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.		P-15a. CURVA Y CONTRACURVA, LA PRIMERA HACIA LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una curva y contracurva muy próximas entre sí; la primera hacia la derecha. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.

	P-15b. CURVA Y CONTRACURVA, LA PRIMERA HACIA LA IZQUIERDA. Peligro por la proximidad de una curva y contracurva muy próximas entre sí; la primera hacia la izquierda. El conductor debe adoptar la velocidad conveniente para circular con seguridad.		P-16. PERFIL IRREGULAR. Peligro por la proximidad de un tramo de vía con pavimento irregular o en mal estado.
	P-16a. RESALTO. Peligro por la proximidad de un resalte en la vía.		P-16b. BADÉN. Peligro por la proximidad de un badén en la vía.
	P-17a. BAJADA PELIGROSA. Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente descendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.		P-17b. SUBIDA CON FUERTE PENDIENTE. Peligro por la existencia de un tramo de vía con fuerte pendiente ascendente. La cifra indica la pendiente en porcentaje.
	P-18. ESTRECHAMIENTO DE CALZADA. Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que se estrecha la calzada. El conductor debe comportarse según la prioridad establecida.		P-18a. ESTRECHAMIENTO DE CALZADA POR LA DERECHA. Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la derecha. El conductor debe comportarse según la prioridad establecida.
	P-18b. ESTRECHAMIENTO DE CALZADA POR LA IZQUIERDA. Peligro por la proximidad de una zona de la vía en la que la calzada se estrecha por el lado de la izquierda. El conductor debe comportarse según la prioridad establecida.		P-19. PAVIMENTO DESLIZANTE. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar muy deslizante.
	P-20. PASO PARA PEATONES (der.). Peligro por la proximidad de un cruce para peatones donde los vehículos deben cederles el paso. Se entiende que no se le cede el paso al peatón cuando se le corta su trayectoria.		P-20a. PASO PARA PEATONES (izq.). Peligro por la proximidad de un cruce para peatones donde los vehículos deben cederles el paso. Se entiende que no se le cede el paso al peatón cuando se le corta su trayectoria.
	P-21. ESCUELA O NIÑOS. Peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por niños, tales como escuela, zona de juegos, etc. En presencia de escolares o niños, los vehículos deben circular a no más de 30 Km/h, cediendo el paso en cualquier lugar de la vía, deteniendo inclusive su marcha hasta que la misma se despeje.		P-22. CICLISTAS. Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan. Los vehículos deben cederles el paso.
	P-23. PASO DE ANIMALES DOMÉSTICOS. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales de crianza o domésticos.		P-24. PASO DE ANIMALES EN LIBERTAD. Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales en libertad.
	P-25. CIRCULACIÓN EN LOS DOS SENTIDOS. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada donde la circulación se realiza provisional o permanentemente en los dos sentidos.		P-26. DESPRENDIMIENTO. Peligro por la proximidad a una zona con desprendimientos frecuentes y la consiguiente posible presencia de obstáculos en la calzada.
	P-27. MUELLE. Peligro debido a que la vía desemboca en un muelle o en una corriente de agua.		P-28. PROYECCIÓN DE GRAVILLA. Peligro por la proximidad de un tramo de vía donde existe la posibilidad de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos.
	P-29. VIENTO TRANSVERSAL. Peligro por la proximidad de una zona donde sopla frecuentemente viento fuerte en dirección transversal.		P-30. ESCALÓN LATERAL. Peligro por la existencia de un desnivel a lo largo de la vía en el lado que indique el símbolo.
	P-31. CONGESTIÓN. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación puede encontrarse detenida o dificultada por congestión del tránsito. El conductor debe diminuir la velocidad de su vehículo y comportarse de acuerdo a lo establecido para congestión.		P-32. OBSTRUCCIÓN EN LA CALZADA. Peligro por la proximidad de un lugar en que hay vehículos que obstruyen la calzada debido a avería, accidente u otras causas. El conductor debe disminuir la velocidad de su vehículo.

	P-33. VISIBILIDAD REDUCIDA. Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación puede encontrarse dificultada por una pérdida notable de visibilidad debido a niebla, lluvia, nieve, humos, etc. Los conductores deben ajustar la velocidad del vehículo a la distancia de visibilidad disponible, y encender las luces reglamentarias.
	P-35. INICIO DE CALZADA CON SEPARADOR CENTRAL. Peligro por la proximidad de un separador físico en la calzada que independiza los sentidos de circulación.
	P-37. ALTURA LIMITADA. Peligro por la proximidad de una estructura cuya altura disponible de paso es la indicada. Los conductores de los vehículos cuya altura máxima, incluida la carga sea superior a la indicada deben salir de la vía lo antes posible. La presencia, después de esta señal de la R-205 prohíbe continuar a los vehículos cuya altura sea superior a la indicada.
	P-39. ANIMALES DE MONTURA. Peligro por la proximidad de un tramo de la vía donde suelen transitar animales de montura. Los conductores deben adaptar la marcha de sus vehículos con el objeto de poder circular simultáneamente con los animales de montura.
	P-41. PREAVISO DE SEÑAL DE PARE. Peligro por la proximidad, a la distancia que indica la señal, de un lugar de la vía donde se encuentra emplazada una señal de PARE .
	P-50. OTROS PELIGROS. Indica la proximidad de un peligro distinto de los advertidos por otras señales.
	P-34. PAVIMENTO DESLIZANTE POR HIELO O NIEVE. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar especialmente deslizante a causa de hielo o nieve. Los conductores deben disminuir la velocidad del vehículo para lograr un desplazamiento seguro.
	P-36. ALCANTARILLA O PUENTE ANGOSTO. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada donde existe una alcantarilla o puente de menor ancho que el resto de la vía. Los conductores deben comportarse según la prioridad establecida.
	P-38. ANCHURA LIMITADA. Peligro por la proximidad de una zona de la calzada cuyo ancho disponible de paso es el indicado. Los conductores de los vehículos cuya anchura máxima, incluida la carga sea superior a la indicada deben salir de la vía lo antes posible. La presencia, después de esta señal de la R-204 prohíbe continuar a los vehículos indicada.
	P-40. VEHÍCULOS AGRÍCOLAS. Peligro por la proximidad de un tramo de la vía donde suelen transitar vehículos agrícolas. Los conductores de otros deben adaptar la marcha de sus vehículos con el objeto de poder circular simultáneamente con los vehículos agrícolas.
	P-42. PREAVISO DE SEÑAL DE CEDA EL PASO. Peligro por la proximidad, a la distancia que indica la señal, de un lugar de la vía donde se encuentra emplazada una señal de CEDA EL PASO .

SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN.

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

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

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

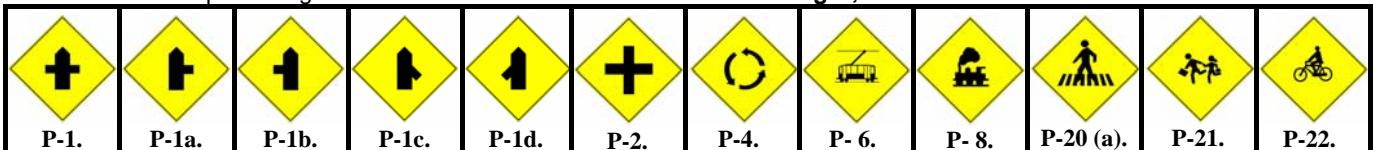
- Señales de **Prioridad**.
- Señales de **Prohibición de entrada**.
- Señales de **Restricción de paso**.
- Otras señales de **Prohibición o Restricción**.
- Señales de **Obligación**.
- Señales de **Fin de Prohibición o Restricción**.

SEÑALES DE PRIORIDAD.

	R-1. CEDA EL PASO. Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime. Sólo podrán atravesarla o acceder a la misma cuando no alteren la trayectoria y/o la velocidad de los vehículos que circulan por dicha vía.
	R-2. PARE. Obligación para todo conductor de detener su vehículo ante la próxima línea de detención o, si no existe, inmediatamente antes de la intersección, y ceder el paso a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime. Sólo podrán atravesarla o acceder a la misma cuando no alteren la trayectoria y/o la velocidad de los vehículos que circulan por dicha vía.

	R-3. CALZADA CON PRIORIDAD CONTINUA. Establece que los vehículos que circulen por una calzada tienen prioridad en las intersecciones sobre los vehículos que circulen por otra calzada o procedan de ella. Cuando, debajo de la señal, vaya colocado un panel complementario I-850, I-851, I-852 o I-853, dicho panel tiene marcado, con mayor trazo, el itinerario que tiene prioridad. La prioridad finaliza donde lo indique la señal R-4. A partir de ésta, las próximas intersecciones podrán tener restricción de prioridad mediante la señal de "Ceda el paso" o "Pare".		R-4. FIN DE PRIORIDAD CONTINUA. Indica la proximidad del lugar en que la calzada por la que circula pierde su prioridad continua. A partir de esta señal rigen las pautas generales de prioridad: la calzada tiene prioridad hasta donde se encuentre una señal de Ceda el paso o Pare. Los conductores deben prestar atención a las señales de prioridad que encuentren en las próximas intersecciones.
	R-5. PRIORIDAD AL SENTIDO CONTRARIO. Prohibición de entrada en un paso estrecho mientras no sea posible atravesarlo sin obligar a los vehículos que circulen en sentido contrario a detenerse.		R-6. PRIORIDAD RESPECTO AL SENTIDO CONTRARIO. Indica a los conductores que, en un próximo paso estrecho, tienen prioridad con relación a los vehículos que circulen en sentido contrario. Si bien es una Señal que establece una prioridad, debido a su forma (cuadrada), no es una señal de obligación, lo que le permite ceder el paso en una situación extrema, sin cometer, en ese caso una infracción.

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



SEÑALES DE PROHIBICIÓN DE ENTRADA.

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

	R-100. CIRCULACIÓN PROHIBIDA. Prohibición de circulación a toda clase de vehículos en ambos sentidos.		R-101. ENTRADA PROHIBIDA. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos por tener la vía sentido de circulación opuesto.
	R-102. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE MOTOR. Prohibición de acceso a vehículos de motor.		R-103. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE MOTOR, EXCEPTO MOTOCICLETAS SIN SIDECAR. Prohibición de acceso a vehículos de motor. No prohíbe el acceso a motocicletas de dos ruedas sin sidecar.
	R-104. ENTRADA PROHIBIDA A MOTOCICLETAS. Prohibición de acceso a motocicletas.		R-105. ENTRADA PROHIBIDA A CICLOMOTORES. Prohibición de acceso a ciclomotores.
	R-106. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. Prohibición de acceso a vehículos destinados al transporte de mercancías.		R-107. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON MAYOR PESO AUTORIZADO QUE EL INDICADO. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos destinados al transporte de mercancías si su peso máximo autorizado es superior al indicado. Prohibe el acceso aunque circulen vacíos.
	R-108. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial.		R-109. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS EXPLOSIVAS O INFLAMABLES. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables y que deben circular de acuerdo con su reglamentación especial.
	R-110. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS CONTAMINANTES DEL AGUA. Prohibición de paso a toda clase de vehículos que transporten más de tres mil litros de productos capaces de contaminar el agua.		R-111. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS AGRÍCOLAS DE MOTOR. Prohibición de acceso a tractores y otras máquinas agrícolas autopropulsadas.

	R-112. ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS DE MOTOR CON REMOLQUE, QUE NO SEA UN SEMIRREMOLQUE O UN REMOLQUE DE UN SOLO EJE. La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del remolque, ya en una placa suplementaria, significa que la prohibición de peso sólo se aplica cuando el peso máximo autorizado del remolque supere dicha cifra.
	R-114. ENTRADA PROHIBIDA A CICLOS. Prohibición de acceso a ciclos.
	R-116. ENTRADA PROHIBIDA A PEATONES. Prohibición de acceso a peatones.

SEÑALES DE RESTRICCIÓN DE PASO.

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

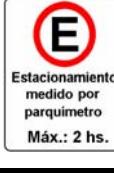
	R-200. PROHIBICIÓN DE PASAR SIN DETENERSE. Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga de un puesto de policía, de aduana, de peaje, u otro, y que, tras ellos, pueden estar instalados medio mecánicos de detención.
	R-202. LIMITACIÓN DE PESO POR EJE. Prohibición de paso de los vehículos cuyo peso total sobre algún eje supere el indicado en toneladas.
	R-204. LIMITACIÓN DE ANCHURA. Prohibición de paso a los vehículos cuya anchura máxima, incluida la carga, supere la indicada.

	R-201. LIMITACIÓN DE PESO. Prohibición de paso de los vehículos cuyo peso en carga, o peso total, supere el indicado en toneladas.
	R-203. LIMITACIÓN DE LONGITUD. Prohibición de paso de los vehículos o conjunto de vehículos cuya longitud máxima, incluida la carga, supere la indicada.
	R-205. LIMITACIÓN DE ALTURA. Prohibición de paso a los vehículos cuya altura máxima, incluida la carga, supere la indicada.

OTRAS SEÑALES DE PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN.

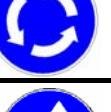
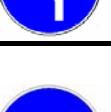
	R-300. SEPARACIÓN MÍNIMA. Prohibición de circular sin mantener con el vehículo precedente una separación igual o mayor a la indicada en la señal.
	R-302. GIRO A LA DERECHA PROHIBIDO. Prohibición de cambiar de dirección a la derecha en la vía ó cruce situado después de la señal.
	R-304. MEDIA VUELTA PROHIBIDA. Prohibición de cambiar el sentido de marcha en la vía ó cruce situado después de la señal. No prohíbe el giro a la izquierda.

	R-301. VELOCIDAD MÁXIMA. Prohibición de circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la señal. Obliga desde el lugar donde en que esté situada hasta la próxima señal de "Fin de la limitación de velocidad", de "Fin de prohibiciones" u otra señal de "Velocidad máxima", salvo que esté colocada bajo una señal de "Advertencia de peligro", en cuyo caso la prohibición finaliza cuando termine el peligro señalado. Situada en una vía sin prioridad, deja de tener vigencia al salir de una intersección con una vía con prioridad.
	R-303. GIRO A LA IZQUIERDA PROHIBIDO. Prohibición de cambiar de dirección a la izquierda en la vía ó cruce situado después de la señal.
	R-305. ADELANTAMIENTO PROHIBIDO. Prohibición a todo vehículo de adelantar a los vehículos de motor que circulen por los carriles principales de la calzada y que no sean motocicletas de dos ruedas sin sidecar, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de "Fin de prohibición de adelantamiento" o "Fin de prohibiciones". La maniobra prohibida es la indicada en rojo.

	<p>R-306. ADELANTAMIENTO PROHIBIDO PARA CAMIONES. Prohibición a los camiones cuyo peso máximo autorizado excede de 3,5 toneladas, de adelantar a los vehículos de motor que circulen por la calzada y que no sean motocicletas de dos ruedas sin sidecar, a partir del lugar en que esté situada la señal y hasta la próxima señal de "Fin de prohibición de adelantamiento" o "Fin de prohibiciones". El vehículo y la maniobra prohibida es la indicada en rojo.</p>		<p>R-307. PARADA Y ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO. Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima.</p>
	<p>R-307a. PARADA Y ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (ambos lados). Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición se extiende a ambos lados de la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima situada en cada uno de sus lados.</p>		<p>R-307b. PARADA Y ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (a la derecha). Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal, hacia el lado que indica la flecha, y termina en la intersección más próxima.</p>
	<p>R-307c. PARADA Y ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (a la izquierda). Prohibición de parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal, hacia el lado que indica la flecha, y termina en la intersección más próxima.</p>		<p>R-308. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO. Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.</p>
	<p>R-308a. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (ambos lados). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición se extiende a ambos lados de la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima situada en cada uno de sus lados. No prohíbe la parada.</p>		<p>R-308b. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (a la derecha). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal, hacia el lado que indica la flecha, y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.</p>
	<p>R-308c. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (a la izquierda). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. La prohibición comienza en la vertical de la señal, hacia el lado que indica la flecha, y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.</p>		<p>R-308d. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (1ra. quincena). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, durante la primera quincena del mes. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.</p>
	<p>R-308e. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO (2da. quincena). Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, durante la segunda quincena del mes. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.</p>		<p>R-308f. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO A CAMIONES Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, a cualquier tipo de camiones. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.</p>
	<p>R-308g. ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO A ÓMNIBUS Prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal, a cualquier tipo de ómnibus. La prohibición comienza en la vertical de la señal y termina en la intersección más próxima. No prohíbe la parada.</p>	 <p>R-309. ZONA DE ESTACIONAMIENTO LIMITADO. Zona de estacionamiento de duración limitada y obligación del conductor de indicar, de forma reglamentaria, la hora de comienzo del estacionamiento. La señal circular establece una restricción al estacionamiento acorde a la leyenda complementaria.</p>	
	<p>R-309a. ZONA DE ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO Zona de estacionamiento exclusivo para vehículos autorizados expresamente. La señal circular establece una restricción al estacionamiento acorde a la leyenda complementaria.</p>	 <p>R-310. VÍA DE CIRCULACIÓN LIMITADA. Aunque el sentido de marcha es el correcto, la señal indica la prohibición de acceder y circular en el horario indicado. El cartel también podrá indicar el tipo de vehículo al cual se le prohíbe el acceso y la circulación.</p>	
	<p>R-311. VELOCIDAD RESTRINGIDA POR NIEBLA. Prohibición de circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la señal cuando, por efecto de niebla u otro fenómeno meteorológico, el conductor sólo pueda ver, desde su vehículo en marcha, una marca pintada en la calzada, similar a la que figura en el cartel.</p>	 <p>R-312. VELOCIDAD RESTRINGIDA POR NIEBLA. Prohibición de circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la señal cuando, por efecto de niebla u otro fenómeno meteorológico, el conductor sólo pueda ver, desde su vehículo en marcha, dos marcas pintadas en la calzada, similares a las que figuran en el cartel.</p>	

SEÑALES DE OBLIGACIÓN.

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

	R-400a. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir, en el caso de acceder a la vía o carril donde está emplazada. Reglamenta el sentido de circulación obligatorio de dicha vía o carril.		R-400b. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir, en el caso de acceder a la vía o carril donde está emplazada. Reglamenta el sentido de circulación obligatorio de dicha vía o carril.
	R-400c. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.		R-400d. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.
	R-400e. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala la dirección y sentido que los vehículos tienen la obligación de seguir.		R-401a. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala el lado del refugio, de la isleta o del obstáculo por el que los vehículos han de pasar obligatoriamente.
	R-401b. SENTIDO OBLIGATORIO. La flecha señala el lado del refugio, de la isleta o del obstáculo por el que los vehículos han de pasar obligatoriamente.		R-402. SENTIDO OBLIGATORIO. Las flechas señalan la dirección y sentido del movimiento giratorio que los vehículos tienen la obligación de seguir.
	R-403a. ÚNICAS DIRECCIONES PERMITIDAS. Las flechas señalan los únicos caminos que los vehículos pueden tomar.		R-403b. ÚNICAS DIRECCIONES PERMITIDAS. Las flechas señalan los únicos caminos que los vehículos pueden tomar.
	R-403c. ÚNICAS DIRECCIONES PERMITIDAS. Las flechas señalan los únicos caminos que los vehículos pueden tomar.		R-404. CALZADA PARA AUTOMÓVILES, EXCEPTO MOTOCICLETAS DE DOS RUEDAS SIN SIDECAR. Obligación para los conductores de automóviles, excepto motocicletas de dos ruedas sin sidecar, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.
	R-405. CALZADA PARA MOTOCICLETAS DE DOS RUEDAS SIN SIDECAR. Obligación para los conductores de motocicletas de dos ruedas sin sidecar de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.		R-406a. CALZADA PARA CAMIONES. Obligación para los conductores de toda clase de camiones, independientemente de su peso, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada. La inscripción de una cifra de tonelaje, ya sea sobre la silueta del vehículo, ya en otra placa suplementaria, significa que la obligación sólo se aplica cuando el peso máximo autorizado del vehículo ó del conjunto de vehículos supere la citada cifra.
	R-406b. CALZADA PARA ÓMNIBUS. Obligación para los conductores de ómnibus, de circular por la calzada a cuya entrada esté situada.		R-407. CAMINO RESERVADO PARA CICLOS. Obligación para los conductores de ciclos y ciclomotores de circular por el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los conductores de los demás vehículos de utilizarlo.
	R-408. CAMINO RESERVADO PARA VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL. Obligación para los conductores de vehículos de tracción animal de utilizar el camino a cuya entrada esté situada.		R-409. CAMINO RESERVADO PARA ANIMALES DE MONTURA. Obligación para los jinetes de utilizar con sus animales de montura el camino a cuya entrada esté situada y prohibido a los demás usuarios de la vía de utilizarlo.
	R-410. CAMINO RESERVADO PARA PEATONES. Obligación para los peatones de transitar por el camino a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía a utilizarlo.		R-411. VELOCIDAD MÍNIMA. Obligación para los conductores de vehículos de circular, por lo menos, a la velocidad indicada por la cifra, en kilómetros por hora, que figure en la señal, desde el lugar en que esté situada hasta otra de "Velocidad mínima" diferente, o de "Fin de velocidad mínima" o de "Velocidad máxima" de valor igual inferior.
	R-412. CADENAS PARA NIEVE. Obligación de no proseguir la marcha sin cadenas para nieve u otros dispositivos autorizados, que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eje motor.		R-413. ALUMBRADO DE CORTO ALCANCE. Obligación para los conductores de circular con el alumbrado de corto alcance con independencia de las condiciones de visibilidad e iluminación de la vía, desde el lugar en que esté situada la señal hasta otra de fin de esta obligación.

	R-414. CALZADA PARA VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías peligrosas, de circular por la calzada a cuya entrada está situada.
	R-416. CALZADA PARA VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS EXPLOSIVAS O INFLAMABLES. Obligación para los conductores de toda clase de vehículos que transporten mercancías explosivas o fácilmente inflamables, de circular por la calzada a cuya entrada está situada.

SEÑALES DE FIN DE PROHIBICIÓN U OBLIGACIÓN.

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

	R-500. FIN DE PROHIBICIONES. Señala el lugar desde el que todas las prohibiciones de carácter local, indicadas por anteriores señales de prohibición para los vehículos en movimiento, dejan de tener aplicación.
	R-502. FIN DE LA PROHIBICIÓN DE ADELANTAMIENTO. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Adelantamiento prohibido".
	R-504. FIN DE ZONA DE ESTACIONAMIENTO LIMITADO. Señala el lugar donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Zona de estacionamiento limitado".

	R-501. FIN DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Velocidad máxima".
	R-503. FIN DE LA PROHIBICIÓN DE ADELANTAMIENTO PARA CAMIONES. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de "Adelantamiento prohibido para camiones".
	R-505. FIN DE VELOCIDAD MÍNIMA. Señala el lugar desde donde deja de ser obligatoria una anterior señal de "Velocidad mínima".

SEÑALES DE INFORMACIÓN.

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

Las señales de información se dividen en:

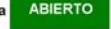
- De indicaciones generales.
- De servicio.
- Paneles complementarios.
- De carriles.
- De orientación.
- Pictogramas.

DE INDICACIONES GENERALES.

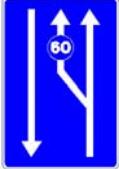
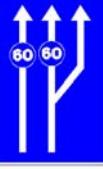
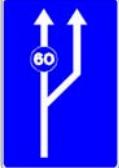
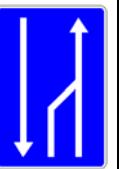
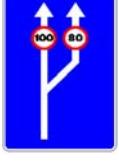
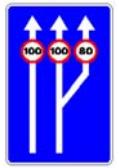
	I-1. AUTOPISTA. Indica el principio de una autopista y, por lo tanto, el lugar a partir del cual se aplican las reglas especiales de circulación en este tipo de vía. El símbolo de esta señal puede anunciar la proximidad de una autopista o indicar el ramal de una intersección que conduce a una autopista.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

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

	I-2a. FIN DE AUTOVÍA. Indica el final de una autovía.		I-2b. FIN DE VÍA RÁPIDA. Indica el final de una vía rápida.
	I-5. TÚNEL. Indica el principio, y eventualmente el nombre, de un túnel o de un tramo de vía a él equiparado.		I-6. FIN DE TÚNEL. Indica el fin de un túnel o de un tramo de vía a él equiparado.
	I-7. VELOCIDAD MÁXIMA ACONSEJADA. Recomienda una velocidad aproximada de circulación, en kilómetros por hora, que se aconseja no sobrepasar, aunque las condiciones meteorológicas y ambientales, de la vía y de la circulación, sean favorables. Cuando esté colocada bajo una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista. Esta señal, permite circular por encima de la velocidad indicada sin ser punible, siempre que no supere la legalmente establecida según la clase de vía. Sin embargo el conductor es responsable de lo que pudiera provocar por circular a una velocidad superior a la aconsejada.		
	I-8. FIN DE VELOCIDAD MÁXIMA ACONSEJADA. Indica el fin de un tramo en el que se recomienda circular a la velocidad en kilómetros por hora indicada en la señal.		
	I-9. INTERVALO ACONSEJADO DE VELOCIDADES. Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales, de la vía y de la circulación, sean buenas. Cuando esté colocada bajo una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo en que dicho peligro subsista. Esta señal, permite circular por encima de la velocidad indicada sin ser punible, siempre que no supere la legalmente establecida según la clase de vía. Sin embargo el conductor es responsable de lo que pudiera provocar por circular a una velocidad superior a la aconsejada..		
	I-10. FIN DE INTERVALO ACONSEJADO DE VELOCIDADES. Indica el lugar desde deja de ser aplicable una anterior señal de "Intervalo aconsejado de velocidades"		
	I-13. SITUACIÓN DE UN PASO PARA PEATONES. Indica la situación de un paso para peatones.		I-14a. PASO SUPERIOR PARA PEATONES. Indica la situación de un paso superior para peatones.
	I-15a. PREAVISO DE CALZADA SIN SALIDA. Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.		I-15b. PREAVISO DE CALZADA SIN SALIDA. Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.
	I-15d. PREAVISO DE CALZADA SIN SALIDA. Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.		I-14b. PASO INFERIOR PARA PEATONES. Indica la situación de un paso inferior para peatones.
			I-15c. PREAVISO DE CALZADA SIN SALIDA. Indica que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.
			I-16. ZONA DE FRENO DE EMERGENCIA. Indica la situación de una zona de escape, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado.
	I-17. ESTACIONAMIENTO. Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, representando ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento al señalado.		
	I-18. ESTACIONAMIENTO RESERVADO PARA TAXIS. Indica el lugar reservado al estacionamiento de taxis libres y en servicio.		I-19. PARADA DE ÓMNIBUS. Indica el lugar reservado para parada de ómnibus.
			I-20. PARADA DE TRANVÍAS O TROLEBUSES. Indica el lugar reservado para parada de tranvías o trolebuses.

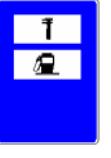
	<p>I-21. TRANSITABILIDAD EN TRAMO DE MONTAÑA. Indica la situación de transitabilidad de un tramo de montaña definido por su nombre en la parte superior de la señal. Posee tres espacios para la colocación de paneles.</p>	<p>1.a  1.b </p>	<p>El espacio 1 llevará un panel que indicará si el tramo está “ABIERTO” (1.a), o “CERRADO” (1.b).</p>
<p>2.a  2.b  2.c </p>	<p>El espacio 2 llevará un panel que podrá ir en blanco (2.a), en cuyo caso no indica prescripción alguna; o bien indicar que el uso de cadenas para nieve es obligatorio (2.b), o que sólo está recomendado (2.c).</p>	<p>3.a  3.b </p>	<p>Cuando el panel 1 indique “CERRADO”, el espacio 3 podrá estar en blanco (3.a), o indicar el nombre del lugar hasta donde la ruta esté transitable (3.b), en las condiciones que indique el panel 2.</p>
	<p>I-22. CAMBIO DE SENTIDO. Indica la proximidad de un tramo en el que se puede efectuar un cambio de sentido.</p>		<p>I-23. HOSPITAL. Indica la situación de un hospital y además, a los conductores de los vehículos, la conveniencia de tomar las precauciones que requiere la proximidad de establecimientos médicos, especialmente la de evitar la producción de ruido.</p>
	<p>I-24. FIN DE OBLIGACIÓN DE ALUMBRADO DE CORTO ALCANCE. Indica el final de un tramo en que es obligatorio el alumbrado de corto alcance y recuerda la posibilidad de prescindir del mismo siempre que no venga impuesto por circunstancias de visibilidad, horario, o iluminación de la vía.</p>		<p>I-25. CAMBIO DE SENTIDO A DISTINTO NIVEL. Indica la proximidad de una salida, a través de la cual se puede efectuar un cambio de sentido a distinto nivel.</p>
	<p>I-26a. PANEL DE APROXIMACIÓN A SALIDA (100 m). Indica en una autopista o en una autovía, que la próxima salida está situada aproximadamente a 100 m. Si la salida fuera por la izquierda la diagonal sería descendente de izquierda a derecha y la señal se situaría a la izquierda de la calzada.</p>		<p>I-26b. PANEL DE APROXIMACIÓN A SALIDA (200 m). Indica en una autopista o en una autovía, que la próxima salida está situada aproximadamente a 200 m. Si la salida fuera por la izquierda la diagonal sería descendente de izquierda a derecha y la señal se situaría a la izquierda de la calzada.</p>
	<p>I-26c. PANEL DE APROXIMACIÓN A SALIDA (300 m). Indica en una autopista o en una autovía, que la próxima salida está situada aproximadamente a 300 m. Si la salida fuera por la izquierda la diagonal sería descendente de izquierda a derecha y la señal se situaría a la izquierda de la calzada.</p>		<p>I-27. AUXILIO EN RUTA. Indica la situación de un poste o puesto desde el cual se puede solicitar auxilio, en caso de accidente o avería.</p>
	<p>I-28. CALLE RESIDENCIAL. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 km por hora, los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en la misma. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.</p>		<p>I-29. FIN DE CALLE RESIDENCIAL. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.</p>
	<p>I-30. LIMITACIONES DE VELOCIDAD EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA. Indica los límites genéricos de velocidad en las distintas clases de vías dentro de la Provincia de Córdoba. Además indica la velocidad genérica máxima de circulación de camiones. Se localizan en las rutas de ingreso, apenas traspasado el límite Provincial.</p>		
	<p>I-31. ZONA DE RIESGO DE INCENDIOS. Indica la situación de una zona donde existe el riesgo de producirse incendios. Los usuarios no deben encender fuegos, y tomar los recaudos necesarios para evitar de efectuar cualquier actividad que pueda generar incendios.</p>		

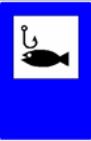
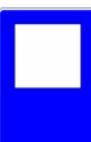
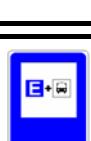
DE CARRILES.

	<p>I-50a. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO EN CALZADAS DE DOBLE SENTIDO. Indica que el carril, sobre el que está situada la señal de velocidad mínima, sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular siempre por el carril de la derecha.</p>		<p>I-50b. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO EN CALZADAS DE SENTIDO ÚNICO. Indica que los carriles, sobre los que están situadas las señales de velocidad mínima, sólo pueden ser utilizados por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular siempre por el carril de la derecha.</p>
	<p>I-50c. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO EN CALZADAS DE SENTIDO ÚNICO. Indica que el carril, sobre el que está situada la señal de velocidad mínima, sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular siempre por el carril de la derecha.</p>		<p>I-50d. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO EN CALZADAS DE DOBLE SENTIDO. Indica que el carril, sobre el que está situada la señal de velocidad mínima, sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada, aunque si las circunstancias lo permiten deben circular siempre por el carril de la derecha.</p>
	<p>I-50e. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO. Indica que el carril, sobre el que está situada la señal de velocidad mínima, sólo puede ser utilizado por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha.</p>		
	<p>I-50f. CARRILES OBLIGATORIOS PARA TRÁNSITO LENTO Y RESERVADOS PARA TRÁNSITO RÁPIDO. Indica que los carriles, sobre los que están situadas las señales de velocidad mínima, sólo pueden ser utilizados por los vehículos que circulen a velocidad igual o superior a la indicada aunque si las circunstancias lo permiten deben circular por el carril de la derecha.</p>		
	<p>I-52. FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN. Preavisa el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.</p>		<p>I-52a. FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN. Preavisa, en una calzada de doble sentido de circulación, el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.</p>
	<p>I-52b. FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN. Preavisa, en una calzada de doble sentido de circulación, el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando el cambio de carril preciso.</p>		<p>I-52c. FINAL DE CARRIL DESTINADO A LA CIRCULACIÓN. Preavisa, en una calzada con dos carriles de circulación en el mismo sentido, el carril que va a cesar de ser utilizable, indicando que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de un sólo carril en ese sentido.</p>
	<p>I-53a. PASO DE UNO A DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN CON ESPECIFICACIÓN DE VELOCIDAD MÁXIMA EN CADA UNO DE ELLOS. Indica, en un tramo con un sólo carril de circulación en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.</p>		<p>I-53. PASO DE UNO A DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN. Indica, en un tramo con un sólo carril en un sentido de circulación, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de dos carriles en el mismo sentido de circulación.</p>
	<p>I-53c. PASO DE DOS A TRES CARRILES DE CIRCULACIÓN CON ESPECIFICACIÓN DE VELOCIDAD MÁXIMA EN CADA UNO DE ELLOS. Indica, en un tramo con dos carriles de circulación en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación. También indica la velocidad máxima que está permitido alcanzar en cada uno de ellos.</p>		<p>I-53b. PASO DE DOS A TRES CARRILES DE CIRCULACIÓN. Indica, en un tramo con dos carriles de circulación en un sentido, que en el próximo tramo se va a pasar a disponer de tres carriles en el mismo sentido de circulación.</p>

	I-60b. BIFURCACIÓN HACIA LA DERECHA EN CALZADA DE DOS CARRILES. Indica, en una calzada con dos carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo se producirá una bifurcación con cambio de dirección en el carril de la derecha.
	I-61b. BIFURCACIÓN HACIA LA DERECHA EN CALZADA DE TRES CARRILES. Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.
	I-62b. BIFURCACIÓN HACIA LA DERECHA EN CALZADA DE CUATRO CARRILES. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la derecha se bifurcará hacia ese mismo lado.
	I-61a. BIFURCACIÓN HACIA LA IZQUIERDA EN CALZADA DE TRES CARRILES. Indica, en una calzada con tres carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.
	I-62a. BIFURCACIÓN HACIA LA IZQUIERDA EN CALZADA DE CUATRO CARRILES. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo el carril de la izquierda se bifurcará hacia ese mismo lado.
	I-63. BIFURCACIÓN EN CALZADA DE CUATRO CARRILES. Indica, en una calzada con cuatro carriles de circulación en el mismo sentido, que en el próximo tramo los carriles de la izquierda se bifurcarán hacia la izquierda y los de la derecha hacia la derecha.

DE SERVICIO.

	I-100. PUESTO DE URGENCIA. Indica la situación de un centro, oficialmente reconocido, donde puede realizarse una cura de urgencia.
	I-103. TALLER DE REPARACIONES. Indica la situación de un taller de reparación de automóviles.
	I-105. SURTIDOR DE COMBUSTIBLE. Indica la situación de un surtidor de combustible o estación de servicio.
	I-107. CAMPING. Indica la situación de un lugar para acampar.
	I-110. HOTEL O MOTEL. Indica la situación de un hotel o motel.
	I-113. TERRENO PARA CASILLAS RODANTES. Indica la situación de un terreno en el que puede acamparse con remolque-vivienda.
	I-116. CAMPING Y TERRENO PARA CASILLAS RODANTES. Indica la situación de un lugar donde puede acamparse con carpa o con remolque-vivienda.
	I-101. BASE DE AMBULANCIA. Indica la situación de una ambulancia en servicio permanente para cura y traslado de heridos en accidentes de circulación.
	I-104a. TELÉFONO. Indica la situación de un aparato telefónico.
	I-105a. SURTIDOR DE COMBUSTIBLE CON PLOMO Y SIN PLOMO. Indica la situación de un surtidor de combustible o estación de servicio, en la que se puede encontrar nafta sin plomo.
	I-108. AGUA. Indica la situación de una fuente de agua, potable o no.
	I-111. RESTAURANTE. Indica la situación de un restaurante.
	I-114. MERENDERITO. Indica el lugar que puede utilizarse para el consumo de comidas y bebidas.
	I-117. ALBERGUE JUVENIL. Indica la situación de un albergue cuya utilización está reservada a organizaciones juveniles.
	I-102. SERVICIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR. Indica la situación de una estación de inspección técnica de vehículos (ITV). También podrá significar revisión técnica obligatoria (RTO).
	I-104b. TELÉFONO DE EMERGENCIA. Indica la situación de un teléfono de uso permanente para advertir a las autoridades de la existencia de un accidente o emergencia en la vía.
	I-106. TALLER MECÁNICO Y SURTIDOR DE COMBUSTIBLE. Indica la situación de una instalación que dispone de taller mecánico y surtidor de combustible.
	I-109. LUGAR PINTORESCO. Indica un sitio pintoresco o el lugar desde el que se divisa.
	I-112. CAFETERÍA. Indica la situación de un bar o cafetería.
	I-115. PUNTO DE PARTIDA PARA EXCURSIONES A PIE. Indica el lugar apropiado para iniciar excursiones a pie.
	I-118. INFORMACIÓN TURÍSTICA. Indica la situación de una oficina de información turística.

	I-119. LUGAR DE PESCA. Indica un tramo de río o lago en el que la pesca está sujeta a autorización especial.	 NAHUEL HUAPI	I-120. PARQUE NACIONAL. Indica la situación de un parque nacional, cuyo nombre figura debajo del pictograma.	 CABILDO	I-121. MONUMENTO. Indica la situación de una obra histórica o artística declarada monumento, cuyo nombre figura debajo del pictograma.
	I-122. OTROS SERVICIOS. Señal genérica para cualquier otro servicio, que se inscribirá en el recuadro blanco.		I-123. ÁREA DE DESCANSO. Indica la situación de un área de descanso.		
	I-124. ESTACIONAMIENTO PARA USUARIOS DEL FERROCARRIL. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril.		I-125. ESTACIONAMIENTO PARA USUARIOS DEL FERROCARRIL SUBTERRÁNEO. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación de ferrocarril subterráneo y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ferrocarril subterráneo.		
	I-126. ESTACIONAMIENTO PARA USUARIOS DE ÓMNIBUS. Indica la situación de una zona de estacionamiento conectada con una estación o una terminal de ómnibus y destinada principalmente para los vehículos de los usuarios que realizan una parte de su viaje en vehículo privado y la otra en ómnibus.				

SEÑALES DE ORIENTACIÓN.

Las señales de orientación se dividen en:

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

Señales de Preaviso de Salida.

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

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

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

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

EJEMPLOS

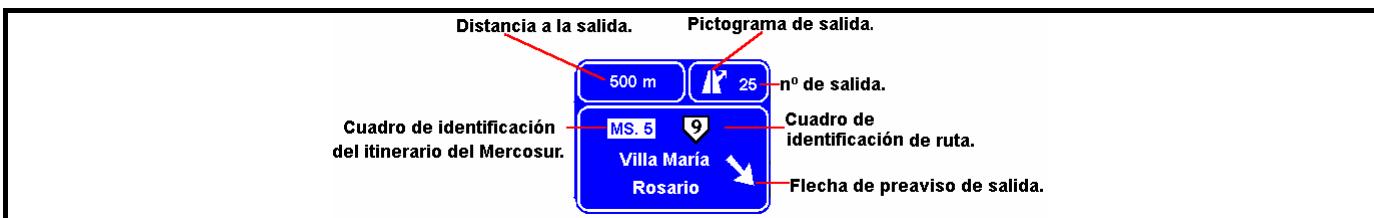
CARTELES LATERALES.	CARTELES SOBRE CALZADA.
	

Cuando los destinos se alcanzan por la misma ruta, la identificación de la misma se encuentra en la parte superior del cartel.

Cuando los destinos se alcanzan por distintas rutas, la identificación de las mismas se encuentran antes de la leyenda del destino.

EJEMPLOS.

	
---	--



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

	I-200. PREAVISO DE SALIDA LATERAL MEDIANTE ROTONDA. Indica las direcciones de las distintas salidas de la próxima rotonda. Si alguna inscripción figura sobre fondo verde o azul indica que la salida conduce hacia una vía rápida o hacia una autopista o autovía.
	I-220. PREAVISO DE SALIDA LATERAL DESDE UNA RUTA CONVENCIONAL HACIA UNA RUTA CONVENCIONAL. Indica las direcciones del itinerario de la próxima intersección.
	I-221. PREAVISO DE SALIDA LATERAL DESDE UNA RUTA CONVENCIONAL HACIA UNA VÍA RÁPIDA. Indica las direcciones del itinerario de la próxima intersección.
	I-224. PREAVISO DE SALIDA LATERAL DESDE UNA VÍA RÁPIDA HACIA UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA. Indica, en una vía rápida, las direcciones de las distintas ramas de la próxima intersección, cuando la rama de salida conduce a una autopista o autovía. También indica la distancia y el número del enlace.
	I-232a. PREAVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE UNA RUTA CONVENCIONAL HACIA UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica las direcciones de la rama de la próxima salida y la distancia a la que se encuentra. También indica la dirección propia de la ruta convencional.
	I-242a. PREAVISO SOBRE CALZADA EN UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA DE DOS SALIDAS MUY PRÓXIMAS HACIA CUALQUIER VÍA Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica las direcciones de las ramas de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.
	I-250. PREAVISO DE ITINERARIO. Indica el itinerario que es preciso seguir para tomar la dirección que señala la flecha.
	I-260. PREAVISO DE CARRILES. Indica las únicas direcciones permitidas, en la próxima intersección, a los usuarios que circulan por los carriles señalados.
	I-263. PREAVISO DE SALIDA LATERAL DESDE AUTOPISTA O AUTOVÍA, HACIA ZONA O ÁREA DE SERVICIOS CON SALIDA COMPARTIDA. Indica en una autopista o autovía, la proximidad de una salida hacia zona o área de servicios, siendo ésta coincidente con una salida hacia una o varias localidades.
	I-270. PREAVISO DE DOS SALIDAS MUY PRÓXIMAS. Indica la proximidad de dos salidas consecutivas entre las que, por carecer de distancia suficiente entre sí, no es posible instalar otras señales de orientación individualizadas para cada salida. Las letras corresponden a las de las señales de preaviso inmediatamente anteriores.

Señales de Aviso de Salida Inmediata.

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

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

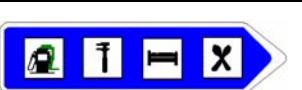
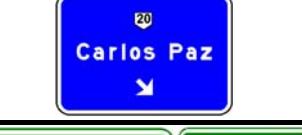
Además contendrán, según la jerarquía de la vía, la identificación de la ruta por donde se circula.

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

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

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

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

	I-300. INDICA LAS LOCALIDADES SITUADAS EN UN ITINERARIO SOBRE UNA RUTA CONVENCIONAL. Informa sobre la identificación de la ruta y los kilómetros a recorrer para llegar a esas localidades. La forma del cartel en punta de flecha, indica que la salida se ubica antes de transponer esta señal.
	I-342. INDICA LA SALIDA INMEDIATA DESDE UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA HACIA UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA. La cifra indica el número del enlace. La forma del cartel en punta de flecha, indica que la salida se ubica antes de transponer esta señal.
	I-347. INDICA LA SALIDA INMEDIATA DESDE CUALQUIER VÍA HACIA UNA ZONA DE SERVICIOS. Esta salida es coincidente y compartida con una salida hacia una autopista o autovía. La forma del cartel en punta de flecha, indica que la salida se ubica antes de transponer esta señal.
	I-353. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE UNA AUTOPISTA, AUTOVÍA O VÍA RÁPIDA HACIA VÍA RÁPIDA. Indica, en autopista, autovía y vía rápida, en el lugar donde comienza la rama de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una vía rápida y, en su caso, el número de ésta. También indica el número, y en su caso letra, del enlace y rama.
	I-354. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE RUTA CONVENCIONAL HACIA AUTOPISTA O AUTOVÍA. Indica, en ruta convencional, en el lugar donde comienza la rama de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata por una autopista o autovía y, en su caso, el número de éstas.
	I-364. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE VÍA RÁPIDA HACIA VÍA RÁPIDA Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica, en una vía rápida, en el lugar donde comienza la rama de salida, las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia otra vía rápida y, en su caso el número de ésta; así como el número del enlace. También indica la dirección propia y su número.
	I-366. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA HACIA UNA RUTA CONVENCIONAL Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia una ruta convencional; así como el número del enlace. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.
	I-368. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA DESDE UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA HACIA UNA AUTOPISTA O AUTOVÍA. Indica las direcciones que se alcanzan por la salida inmediata hacia otra autopista o autovía; así como el número del enlace. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.
	I-373. AVISO DE SALIDA SOBRE CALZADA EN AUTOPISTA O AUTOVÍA DE DOS SALIDAS MUY PRÓXIMAS HACIA RUTA CONVENCIONAL Y DIRECCIÓN PROPIA. Indica las direcciones de las ramas de las dos salidas consecutivas de la autopista o autovía, la distancia de la segunda, el número del enlace y la letra de cada salida. También indica la dirección propia de la autopista o autovía.

Identificación de rutas.

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

I-400. RUTA NACIONAL. Identifica una ruta nacional. 	I-410. AUTOPISTA. Identifica una autopista nueva, no construida en la traza de una ruta que ya existía. 	I-420. RUTA PROVINCIAL. Identifica una ruta provincial. 	I-430. RUTA PROVINCIAL NO PAVIMENTADA. Identifica una ruta provincial no pavimentada. 	I-460. DESVÍO. Identifica un desvío provisional. 
---	---	---	---	--

	I-470. AVENIDA DE CIRCUNVALACIÓN. Identifica una autopista que es avenida de circunvalación. Las letras definen a la ciudad, el primer número representa la posición del anillo y el cero indica que es cerrado. En el caso de ser abierto se indica con una U.
	I-480. RUTA PERTENECIENTE A ITINERARIOS DEL MERCOSUR. Identifica un itinerario del Mercosur. Siempre va acompañada de una de las otras identificaciones de rutas.
	I-490. RUTA PERTENECIENTE AL ITINERARIO PANAMERICANO. Identifica un itinerario Panamericano. Siempre va acompañada de una de las otras identificaciones de rutas.

Señales de Localización.

EJEMPLOS.

	I-500. ENTRADA A ZONA URBANA. Indica el lugar a partir del cual rigen las normas de comportamiento en la circulación relativa a zona urbana.		I-510. FIN DE ZONA URBANA. Indica el lugar desde donde dejan de ser aplicables las normas de comportamiento en la circulación relativa a zona urbana.
	I-520. SITUACIÓN DE UN PUNTO CARACTERÍSTICO DE LA VÍA. Indica un lugar singular o de interés general en la vía.		I-540. SITUACIÓN DE LÍMITE DE PROVINCIA. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en una provincia.
		I-565. SITUACIÓN DE LÍMITE DE DEPARTAMENTO DE PROVINCIA. Indica el lugar a partir del cual la vía entra en un departamento (o partido) de provincia.	

Hitos Kilométricos.

EJEMPLOS

	I-571. HITO KILOMÉTRICO EN AUTOPISTA O AUTOVÍA CORRESPONDIENTE A UNA RUTA NACIONAL. Indica el punto kilométrico de la autopista o autovía correspondiente a una ruta nacional, cuya letra y número aparece en la parte superior de la señal.		I-572. HITO KILOMÉTRICO EN VÍA RÁPIDA O RUTA CONVENCIONAL CORRESPONDIENTE A UNA RUTA NACIONAL. Indica el punto kilométrico de la vía rápida o ruta convencional correspondiente a una ruta nacional, cuya letra y número aparece en la parte superior de la señal.
---	---	---	---

Señales de Confirmación.

	I-600. CONFIRMACIÓN DE LOCALIDADES EN UN ITINERARIO POR RUTA CONVENCIONAL. Indica, en una ruta convencional, los nombres y distancias en kilómetros a las localidades expresadas. También identifica a la vía sobre la que se circula.		I-601. CONFIRMACIÓN DE LOCALIDADES EN UN ITINERARIO POR VÍA RÁPIDA. Indica, en una vía rápida, los nombres y distancias en kilómetros a las localidades expresadas. También identifica a la vía sobre la que se circula.
	I-602. CONFIRMACIÓN DE LOCALIDADES EN UN ITINERARIO POR AUTOPISTA O AUTOVÍA. Indica, en una autopista o autovía, los nombres y distancias en kilómetros a las localidades expresadas. También identifica a la vía sobre la que se circula.		I-610. CONFIRMACIÓN DE PUNTOS SINGULARES O DE INTERÉS. Indica los nombres y distancias, en kilómetros, a los lugares de interés general o de características singulares expresados.

Señales Urbanas.

	I-700. LUGARES DE LA RED VIAL URBANA. Indica los nombres de calles, avenidas, plazas, rotondas, o de cualquier otro punto de la red vial urbana.		I-710. LUGARES DE INTERÉS PARA VIAJEROS. Indica los lugares de interés para los viajeros, tales como estaciones, aeropuertos, zonas de embarque en los puertos, hoteles, campamentos, oficinas de turismo, automóvil club, etc.
	I-720. LUGARES DE INTERÉS DEPORTIVO O RECREATIVO. Indica los lugares en que predomina un interés deportivo o recreativo.		I-730. LUGARES DE CARÁCTER GEOGRÁFICO O ECOLÓGICO. Indica los lugares de tipo geográfico o de interés ecológico.
	I-740. LUGARES DE INTERÉS MONUMENTAL O CULTURAL. Indica los lugares de interés monumental, histórico, artístico o, en general, cultural.		I-750. ZONAS DE USO INDUSTRIAL. Indica las zonas de importante atracción de camiones, mercancías y, en general, tránsito industrial pesado.
	I-760. AUTOPISTAS. Indica las autopistas, y los lugares que por ellas puede accederse.		I-770. OTROS LUGARES Y VÍAS. Indica las rutas que no sean autopistas, las localidades a las que por ellas pueda accederse, así como otros lugares de interés público no comprendidos en las señales I-700 a I-760.

	I-780. NOMBRE DE LA CALLE, ALTURA Y SENTIDO DE CIRCULACIÓN. Indica el nombre de la calle situada paralela a la señal. La flecha señala el sentido de circulación de la vía. La numeración indica la altura de la vía desde el lugar del emplazamiento de la señal hasta la esquina situada en la próxima intersección.
	I-781. NOMBRE DEL BOULEVAR, ALTURA Y SENTIDO DE CIRCULACIÓN. Indica el nombre del bulevar situado paralelo a la señal. Las flechas señalan los sentidos de circulación de la vía. La numeración indica la altura de la vía desde el lugar del emplazamiento de la señal hasta la esquina situada en la próxima intersección.
	I-782. NOMBRE DE LA AVENIDA, ALTURA Y SENTIDO DE CIRCULACIÓN. Indica el nombre de la avenida situada paralela a la señal. Las flechas señalan los sentidos de circulación de la vía. La numeración indica la altura de la vía desde el lugar del emplazamiento de la señal hasta la esquina situada en la próxima intersección.

EJEMPLO

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

PANELES COMPLEMENTARIOS.

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

Los paneles complementarios responden al siguiente detalle:

	I-800. DISTANCIA AL COMIENZO DEL PELIGRO O PRESCRIPCIÓN. Indica la distancia desde el lugar donde está la señal a aquél en que comienza el peligro o comienza a regir la prescripción de aquélla.		I-810. LONGITUD DEL TRAMO PELIGROSO O SUJETO A PRESCRIPCIÓN. Indica la longitud en que existe el peligro o en que se aplica la prescripción.
	I-820. EXTENCIÓN DE LA PROHIBICIÓN A UN LADO. Colocada bajo una señal de prohibición, indica la distancia en que se aplica esta prohibición en el sentido de la flecha.		I-821. EXTENCIÓN DE LA PROHIBICIÓN A UN LADO. Colocada bajo una señal de prohibición, indica la distancia en que se aplica esta prohibición en el sentido de la flecha.

	I-830. EXTENSIÓN DE LA PROHIBICIÓN A AMBOS LADOS. Colocada bajo una señal de prohibición, indica las distancias en que se aplica esta prohibición en cada sentido indicado por las flechas.		I-840. PREAVISO DE DETENCIÓN OBLIGATORIA. Colocada bajo la señal de "Ceda el paso", indica la distancia a que se encuentra la señal "Detención obligatoria" o "Pare" de la próxima intersección.
	I-850. ITINERARIO CON PRIORIDAD. Panel adicional a la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.		I-851. ITINERARIO CON PRIORIDAD. Panel adicional a la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.
	I-852. ITINERARIO CON PRIORIDAD. Panel adicional a la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.		I-853. ITINERARIO CON PRIORIDAD. Panel adicional a la señal R-3, que indica el itinerario con prioridad.
	I-860. GENÉRICO. Panel para cualquier otra aclaración o delimitación de la señal o semáforo bajo el que esté colocado.		I-870. APLICACIÓN DE PROHIBICIÓN O PRESCRIPCIÓN. Indica, bajo la señal de prohibición o prescripción, que la misma se refiere exclusivamente a la rama de salida cuya dirección coincide aproximadamente con la de la flecha.
	I-870a. APLICACIÓN DE PROHIBICIÓN O PRESCRIPCIÓN. Indica, bajo la señal de prohibición o prescripción, que la misma se refiere exclusivamente a la rama de salida cuya dirección coincide aproximadamente con la de la flecha.		

PANELES DIRECCIONALES.

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

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

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

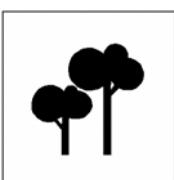
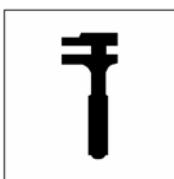
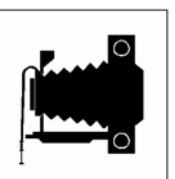
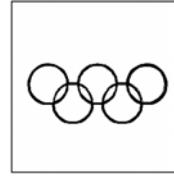
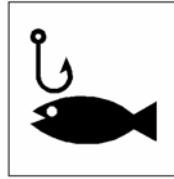
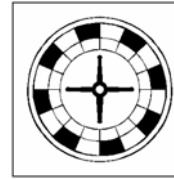
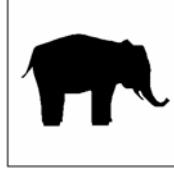
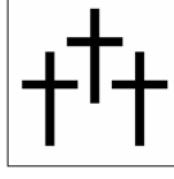
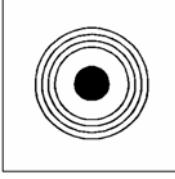
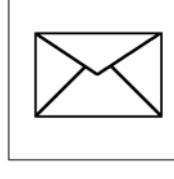
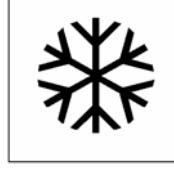
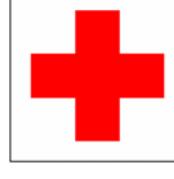
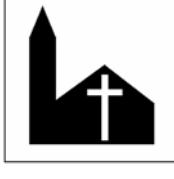
En los casos de curva a la derecha, los paneles direccionales apuntarán en ese sentido.

PICTOGRAMAS.

Los **pictogramas** no son señales, sino que integran las señales. Tienen por **objeto reemplazar textos**.

A continuación se presentan algunos **pictogramas** que el usuario puede encontrar dentro de las señales.

Pt.1 TREN	Pt.1a SUBTE	Pt.2b OMNIBUS	Pt.4(d) AEROPUERTO	Pt.4(i) AEROPUERTO	Pt.4 AEROPUERTO (Salidas)

Pt.4 AEROPUERTO (Llegadas)	Pt.5 HELIPUERTO	Pt.9 PARQUE NACIONAL	Pt.10 PARQUE	Pt.11 MUSEO	Pt.13 ESTADIO DE FUTBOL
					
Pt.14 TALLER MECÁNICO	Pt.15a ESTACIÓN DE SERVICIO	Pt.15b NAFTA CON Y SIN PLOMO	Pt.16 CAMPING	Pt.17 CAMPING, CA- SILLA RODANTE	Pt.18 VISTA PANORÁMICA
					
Pt.19 ZONA DE PICNIC	Pt.22 INFORMACIÓN TURÍSTICA	Pt.23 HOTEL O MOTEL	Pt.26 ALBERGUE JUVENIL	Pt.27 RESTAURANTE	Pt.28 BAR O CAFETERÍA
					
Pt.30 POLIDEPORTIVO	Pt.33 PESCA	Pt.34 CASINO	Pt.35 TEATRO	Pt.36 PARQUE DE ATRACCIONES	Pt.37 TELEFÉRICO
					
Pt.41a ZOOLÓGICO	Pt.42 CEMENTERIO	Pt.43 ZONA INDUSTRIAL	Pt.46 HIPERMERCADO	Pt.49 MINUSVÁLIDO	Pt.50 CENTRO URBANO
					
Pt.57 CORREOS	Pt.58 HIELO O NIEVE	Pt.55 PUESTO DE EMERGENCIA	Pt.65 IGLESIA	Pt.77 POLICÍA	Pt.78 INSP. TÉCNICA VEHICULAR
					

DEMARCACIÓN HORIZONTAL.**1.- SIGNIFICADO DE LA DEMARCACIÓN HORIZONTAL.**

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

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

2.- ESCALA DE INTERPRETACIÓN DE LAS MARCAS VIALES.

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

Por su posición: La marca vial podrá ser longitudinal o transversal. La primera reglamenta sobre el uso del carril adyacente, la segunda sobre el carril propio.

Por su trazo: El ancho y separación de los trazos de las líneas discontinuas, así como el ancho de las líneas continuas, los cebreados, inscripciones, sendas peatonales, sendas para ciclistas, flechas, y toda otra marca vial dentro de un carril, indican un mensaje.

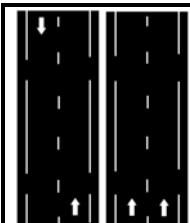
Por su color: El color de la Demarcación es predominantemente **blanco**. El **amarillo** se reserva exclusivamente para aquellos eventos en donde el color implique por sí mismo un mensaje específico.

3.- CLASIFICACIÓN DE LAS MARCAS VIALES.

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

4.- DETALLE Y SIGNIFICADO DE LAS MARCAS VIALES**LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS.****LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS (EJE).**

(Gran separación entre trazos).



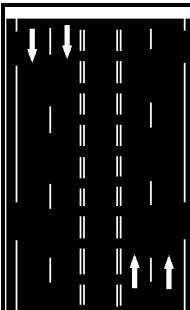
- FUNCIÓN:**
1. Separa sentidos en calzadas de dos carriles y doble sentido de circulación con posibilidad de adelantamiento.
 2. Separa carriles de igual sentido de circulación.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS ADOSADAS.

(CARRIL).



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

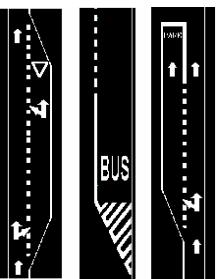
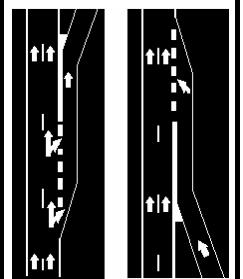
SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

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

En el sentido de circulación no habilitado, queda prohibido la utilización del carril reversible en forma absoluta.

LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS ESPECIALES (CARRIL). (Trazo ancho).



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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

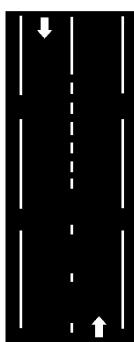
- Una línea longitudinal discontinua de trazo ancho significa que ningún conductor, con su vehículo o animal, debe circular sobre ella.

Sólo podrán atravesarla para cambiar de carril.

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

LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS (EJE).

(Escasa separación entre trazos).



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

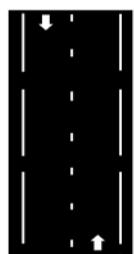
SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

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

LÍNEAS LONGITUDINALES DISCONTINUAS.

(Para borde de calzada).



FUNCIÓN:

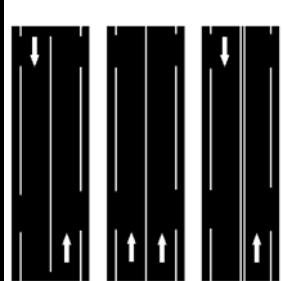
Delimita el borde de calzada, separándola de la banquina pavimentada.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS.

LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS (EJE).



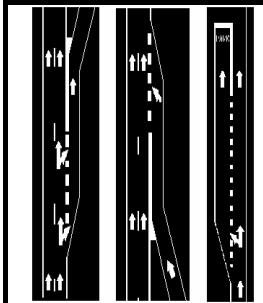
FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS ESPECIALES (CARRIL).
(Trazo ancho).



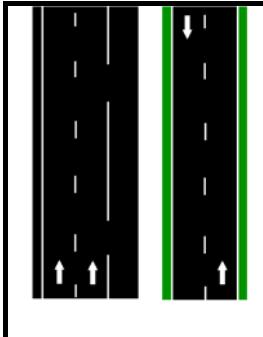
FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS.
(Para borde de calzada).



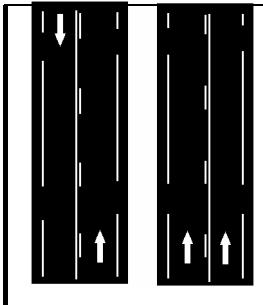
FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

LÍNEAS LONGITUDINALES CONTINUAS Y DISCONTINUAS ADOSADAS.



FUNCIÓN:

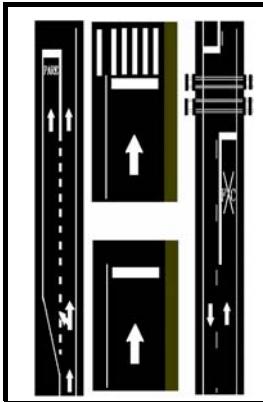
1. Separa sentidos en calzadas de dos carriles y doble sentido de circulación.
2. Separa carriles de igual sentido de circulación.

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

LÍNEAS TRANSVERSALES CONTINUAS Y DISCONTINUAS.

LÍNEA TRANSVERSAL CONTINUA.



FUNCIÓN:

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

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

LÍNEA TRANSVERSAL DISCONTINUA.

FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

MARCA VIAL: SENDA PEATONAL.

FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

MARCA VIAL: SENDA PARA CICLISTAS.

FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

FLECHAS.

MARCA VIAL: FLECHA DE DIRECCIÓN.

FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

- Una de estas flechas pintadas dentro de un carril significa que todo conductor debe seguir con su vehículo o animal el sentido o uno de los sentidos indicados en el carril por el que circula.
- La maniobra debe ser avisada por el conductor mediante las señales preceptivas, y de acuerdo a las prioridades establecidas en las Normas de Comportamiento Vial.

MARCA VIAL: FLECHA DE SALIDA.

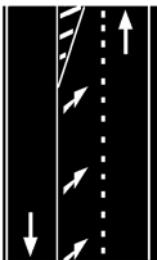
FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

MARCA VIAL: FLECHA DE FIN DE CARRIL.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

MARCA VIAL: FLECHA DE RETORNO.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

INSCRIPCIONES.

INSCRIPCIONES :CARRILES RESERVADOS.



FUNCIÓN:

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

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

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

INSCRIPCIONES :PARE.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

INSCRIPCIONES: CEDA EL PASO.



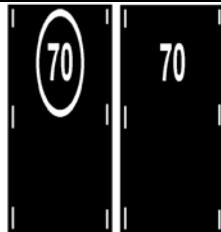
FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

INSCRIPCIONES :DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

INSCRIPCIONES: DE DIRECCIÓN.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

INSCRIPCIONES: SEÑALES HORIZONTALES.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

OTRAS MARCAS

OTRAS MARCAS: CEBREADO.

CIRCULACIÓN EN DOBLE SENTIDO.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

OTRAS MARCAS: CEBREADO.

CIRCULACIÓN EN SENTIDO ÚNICO (Divergente).



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

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



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

OTRAS MARCAS: DELIMITACIÓN DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

OTRAS MARCAS: DELIMITACIÓN DE PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Los conductores deben estacionar sus vehículos **dentro** de las plazas de estacionamiento demarcadas.

OTRAS MARCAS: DELIMITACIÓN DE PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO EN BATERÍA.



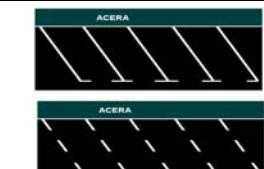
FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Los conductores deben estacionar sus vehículos **dentro** de las plazas de estacionamiento demarcadas.

OTRAS MARCAS: DELIMITACIÓN DE PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO EN BATERÍA.



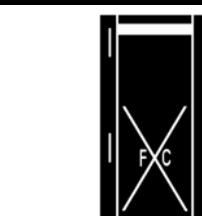
FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

Los conductores deben estacionar sus vehículos **dentro** de las plazas de estacionamiento demarcadas.

OTRAS MARCAS: DE PASO A NIVEL.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

OTRAS MARCAS: COMIENZO DE CARRIL RESERVADO.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

OTRAS MARCAS: PROHIBICIÓN DE ESTACIONAMIENTO.
(Línea longitudinal discontinua).



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

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



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

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



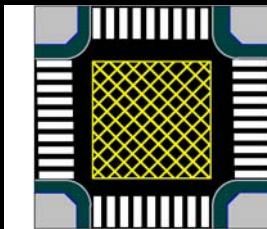
FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

OTRAS MARCAS: PROHIBICIÓN DE OCUPACIÓN (Cuadrícula).



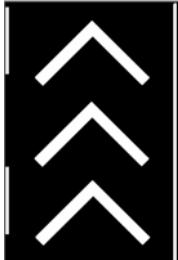
FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

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

OTRAS MARCAS: MARCA DE NIEBLA.



FUNCIÓN:

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

SIGNIFICADO Y/O IMPOSICIÓN.

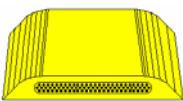
La cantidad de marcas de niebla que el conductor pueda observar durante su marcha es la que le indica la velocidad segura de circulación. Estas marcas están complementadas por una señal vertical, donde se impone la velocidad máxima, de acuerdo a la cantidad de marcas que sean visibles por el conductor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

CAPÍTULO 7.-

DISPOSITIVOS ESPECIALES DE ENCAUZAMIENTO Y GUÍA Y SEÑALIZACIÓN DE OBRA.

1.- DISPOSITIVOS ESPECIALES DE GUÍA Y ENCAUZAMIENTO DEL TRÁNSITO.

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

	TACHAS. (permanentes). Son elementos de señalización horizontal fijados firmemente al pavimento. Las mismas pueden o no ser retroreflectivas. Indican una línea paralela al borde de calzada o una línea de carril. Según el sentido de circulación, cuando están a la derecha su color es amarillo, y cuando están a la izquierda su color es blanco.
 	DELINEADORES DEL CAMINO. (permanentes). Son elementos retroreflectivos de diferentes formas tales como conos, postes, aletas, banderillas, cintas, etc., construidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos.
HITOS RETRORREFLECTIVOS PARA DEFENSAS. (permanentes). Son elementos retroreflectivos colocados en las defensas metálicas. Según el sentido de circulación, cuando están a la derecha su color es amarillo, y cuando están a la izquierda su color es blanco.	
	PANEL DIRECCIONAL. (permanente). Es un elemento retroreflectivo que indica la presencia de una curva, su dirección y su grado de peligrosidad, todo de acuerdo al significado establecido para los códigos I-900a, I-900b, I-900c, I-901a, I-901b y I-901c de las señales de Información.
	BALIZAS FIJAS. Derecha e Izquierda. (permanentes). Son dispositivos retroreflectivos, que indican el borde de una alcantarilla, pila o estribo de un puente u otro obstáculo lateral de la vía.
	CILINDROS DE NARICES DE DIVERGENCIA Y BORDES DE CARRILES. (permanentes). Son dispositivos retroreflectivos de forma cilíndrica, construidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos. El azul corresponde a Autopistas y Autovías, y el verde al resto de las vías.

2.- SEÑALIZACIÓN CIRCUNSTANCIAL QUE MODIFICA EL RÉGIMEN NORMAL DE UTILIZACIÓN DE LA VÍA.

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

 P-32	La señal P-32 será usada, en forma transitoria, por los Agentes de Tránsito para prevenir la existencia de un accidente.	 P-31	Si bien la señal P-31, se puede encontrar, en forma permanente en aquellos lugares de la vía donde sea necesario prevenir la posibilidad de congestión, también será usada, en forma transitoria, por los Agentes de Tránsito para prevenir la existencia de una congestión de tránsito.
	BARRERA O SEMIBARRERA MÓVIL Prohiben temporalmente el paso, mientras se encuentre en posición transversal a la calzada en un paso a nivel, puesto de peaje o de aduana, acceso a un establecimiento, u otros.		

3.- SEÑALIZACIÓN DE OBRA.

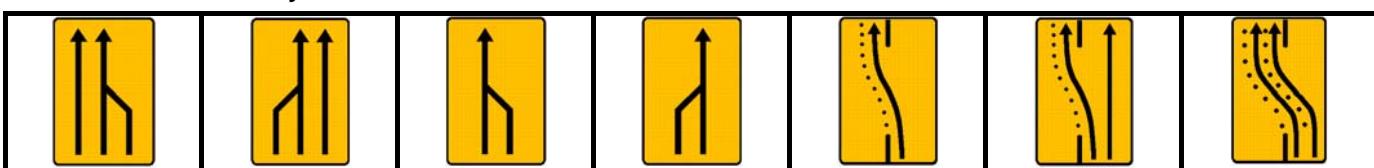
Las señales de obra se interpretan de igual manera que la señalización vertical. Se distinguen de éstas por el color de las señales de prevención que, en este caso son de fondo anaranjado en lugar de amarillo. Los carteles de carriles y desvíos también son de fondo anaranjado. De existir conjuntamente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

Las señales preventivas son:





Los carteles de carriles y de desvíos son:



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

	PANEL DIRECCIONAL. (provisional). Es un elemento retroreflectivo que, además de indicar el sentido de la circulación, señaliza la presencia de obras en la vía.		PANEL DOBLE DIRECCIONAL. (provisional). Es un elemento retroreflectivo que, además de indicar el doble sentido de la circulación, señaliza la presencia de obras en la vía.
	PANEL DE ZONA EXCLUIDA AL TRÁNSITO. (provisional). Es un elemento retroreflectivo que, debido a las obras que se están realizando en la vía, prohíbe el paso al sector que delimita.	(d) (i)	DELINDEADORES DE BORDE. Derecho e Izquierdo. (provisionales). Son dispositivos retroreflectivos, construidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos. Prohiben el paso a través de la línea, real o imaginaria, que los une.
	CONOS. (provisionales). Son dispositivos retroreflectivos, construidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos. Prohiben el paso a través de la línea, real o imaginaria, que los une.		CILINDROS DE OBRA. (provisionales). Son dispositivos retroreflectivos de forma cilíndrica, construidos en materiales plásticos o similares para que no ocasionen daños a los vehículos ni a sus ocupantes en el caso de ser embestidos. Indican la presencia de narices de divergencia o de bordes de carriles.
	GUIRNALDAS. (provisionales). Es un elemento retroreflectivo que, debido a las obras que se están realizando en la vía, prohíbe el paso al sector que delimita.		LUZ FIJA ROJA. (provisional). Indica que la calzada está totalmente cerrada al tránsito
	LUCES AMARILLAS O BLANCAS, FIJAS O INTERMITENTES. (provisionales). Prohiben el paso a través de la línea imaginaria que las une.		CASCADA LUMINOSA. (provisional). Es un conjunto de luces amarillas o blancas, aparentemente móviles. Tienen por objeto guiar al usuario en el sentido de circulación, visibles desde larga distancia. Además prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.
	SEMÁFORO PORTATIL. (provisional). Es el semáforo destinado a regular la prioridad de paso en aquellos lugares que, por la ejecución de obras o por otras razones, sea menester.		

CAPÍTULO 8.- SEÑALES EN LOS VEHÍCULOS.

1.- FUNCIÓN DE LAS SEÑALES.

Las señales en los vehículos están destinadas a dar a conocer a los usuarios de la vía lo siguiente:

- 1º) La identificación de los camiones y ómnibus en horas nocturnas o de escasa visibilidad; y de la maquinaria agrícola en horas diurnas, mediante los dispositivos de identificación y notoriedad.
- 2º) La carga que transporta.
- 3º) El servicio que presta.
- 4º) Las condiciones del conductor.
- 5º) La identificación de la velocidad máxima permitida del vehículo que la porta.
- 6º) El distintivo de vigencia de la Inspección Técnica Vehicular (I.T.V.) o Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O.).
- 7º) El dispositivo de preaviso de vehículo inmovilizado en la vía.
- 8º) La identificación de vehículos largos, con cargas que sobresalen o de circulación lenta.
- 9º) La nacionalidad del vehículo.

2.- CARACTERÍSTICAS DE LAS SEÑALES.

1) Dispositivos de Identificación y de Notoriedad.

Los dispositivos de identificación y notoriedad tienen por objeto permitir la identificación de los vehículos que las posean, especialmente en horas nocturnas o de escasa visibilidad. Están destinados a los camiones, ómnibus y maquinarias agrícolas, que tienen prohibido circular sin portarlos.

Los dispositivos de identificación y notoriedad están compuestos por luces y láminas retrorreflectivas.

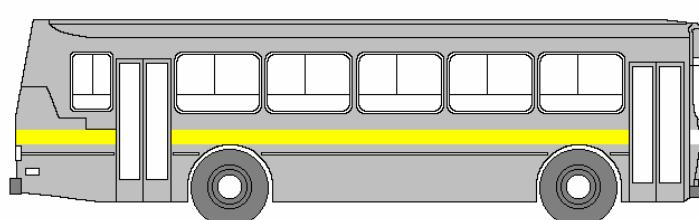
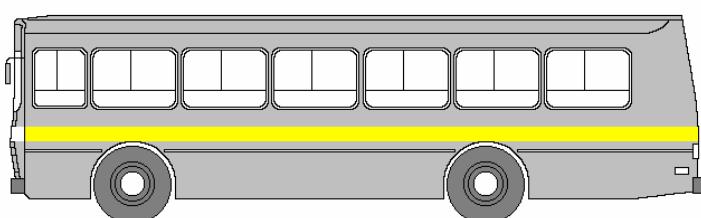
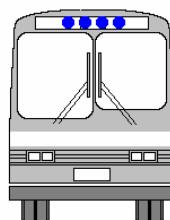
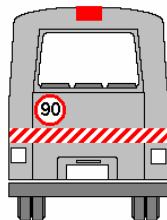
Las luces están situadas en el centro de la parte superior del vehículo y tienen por objeto identificar, mediante los colores de las luces, el tipo de vehículo que circula por la vía, según el siguiente detalle:

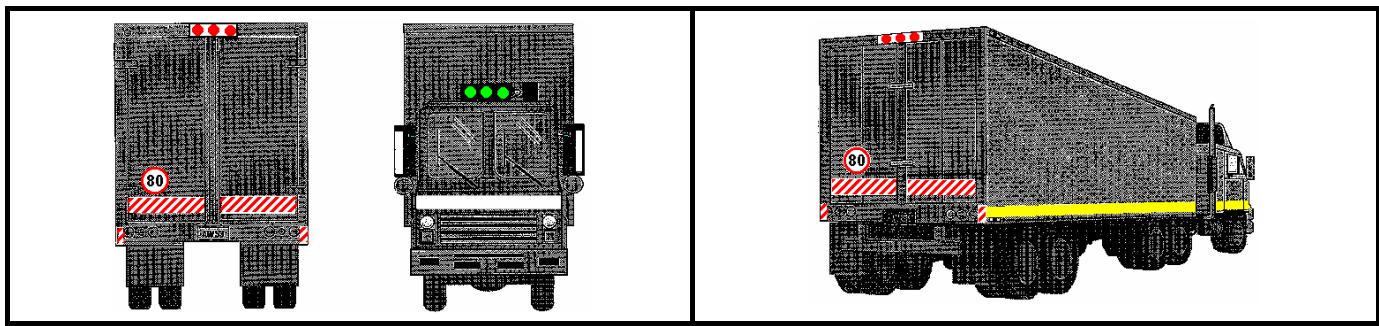
- a) **Ómnibus.** Luz de identificación **delantera:** se compone de **cuatro faros circulares de color azul**. Luz de identificación **trasera:** se compone de **un faro rectangular de color rojo**.
- b) **Camión.** Luz de identificación **delantera:** se compone de **dos faros circulares de color verde**. Luz de identificación **trasera:** se compone de **dos faros circulares de color rojo**.
- c) **Camión con acoplado o semirremolque.** Luz de identificación **delantera:** se compone de **tres faros circulares de color verde**. Luz de identificación **trasera:** se compone de **tres faros circulares de color rojo**.
- d) **Maquinaria agrícola.** Utiliza **luces destellantes**, situadas en los extremos laterales de las máquinas agrícolas. Tienen por objeto **identificar** a una máquina agrícola que circula por la vía y, especialmente, **advertir** las dimensiones de la misma. El dispositivo se compone de **cuatro emisores de luz destellante**, dos visibles desde el frente y dos visibles desde atrás.
- e) **Grúas para remolque.** Llevarán luces complementarias de las de freno y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado. (**Art. 33 de la Ley**).
- f) **Vehículos de transporte de menores de catorce (14) años.** Llevarán cuatro luces amarillas en la parte superior delantera y dos rojas y una amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia. (**Art. 33 de la Ley**).
- g) **Maquinaria especial.** Llevarán balizas amarillas intermitentes. También lo harán los vehículos que por su finalidad de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública no deban ajustarse a ciertas normas de circulación. (**Art. 33 de la Ley**).

Las láminas retrorreflectivas son láminas colocadas en la parte delantera, en la trasera y en los costados de los ómnibus y camiones. Estos vehículos tienen prohibido circular sin portarlos. Tienen por objeto indicar la presencia del vehículo por medio de la retrorreflección de la luz emitida por una fuente extraña al vehículo, observada desde un punto próximo a la fuente.

Los colores de las láminas retrorreflectivas son:

- a) En la parte **delantera:** lámina retrorreflectiva de **color blanco**.
- b) En la parte **trasera:** lámina retrorreflectiva de **color rojo** con bandas inclinadas **blancas**.
- c) En los **costados:** lámina retrorreflectiva de **color amarillo**.





2) Señales identificadorias de la carga que transporta.

Las señales que indican la carga transportada tienen por objeto permitir la identificación de los vehículos que las posean. Están destinados a los vehículos que transporten determinadas cargas, que tienen prohibido circular sin portar la señal correspondiente.

Estas señales responden al siguiente detalle:

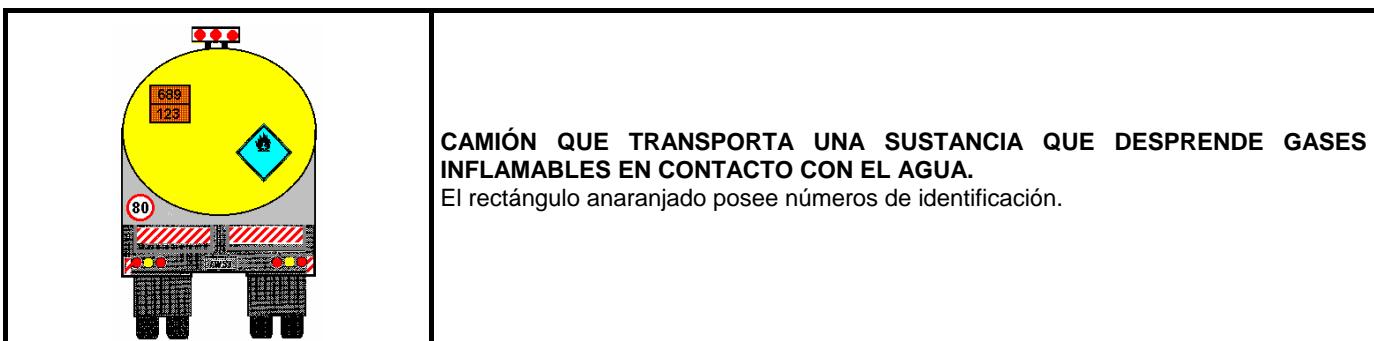
	Indica que el vehículo transporta mercancías peligrosas , y por lo tanto deben circular de acuerdo con su reglamentación especial. Las placas serán desmontables y se instalarán en la parte delantera y trasera del vehículo.
	Indica que el vehículo transporta sustancias inflamables , y por lo tanto deben circular de acuerdo con su reglamentación especial. Las placas serán desmontables y se instalarán en la parte delantera y trasera del vehículo.
	Indica que el vehículo transporta más de tres mil litros de productos capaces de contaminar el agua , y por lo tanto deben circular de acuerdo con su reglamentación especial. Las placas serán desmontables y se instalarán en la parte delantera y trasera del vehículo.
	Indica que el vehículo transporta sustancias comestibles , y por lo tanto deben circular de acuerdo con su reglamentación especial. Las placas serán desmontables y se instalarán en la parte delantera y trasera del vehículo.
	Indica que el vehículo transporta sustancias comestibles perecederas , y por lo tanto deben circular de acuerdo con su reglamentación especial. Las placas serán desmontables y se instalarán en la parte delantera y trasera del vehículo.

Además de la identificación genérica que indica que el vehículo transporta sustancias peligrosas, inflamables o contaminantes del agua, los mismos portarán otra señal que identifique la sustancia específica que lleva, tanto en el vehículo como en los paquetes o bultos que integren la carga. Esta señal responderá al color y código particular de cada sustancia, y tiene por objeto aportar la información precisa para que, en caso de accidente, los agentes de control del tránsito, el personal sanitario y los bomberos y equipos de emergencia actúen con la metodología y prevenciones adecuadas en función de la sustancia en cuestión.

Las señales de la tabla siguiente son sólo las genéricas de cada grupo de sustancias similares, a su vez estas señales se diferenciarán entre sí por algún detalle particular como así también por su codificación.

Las particularidades de estas señales están detalladas en el Manual de Procedimiento para el Control del Tránsito, destinado a las Autoridades correspondientes.

SUSTANCIA EXPLOSIVA.	GAS NO INFLAMABLE Y NO TOXICO.	MATERIA LÍQUIDA INFLAMABLE. PELIGRO DE FUEGO.	MATERIA SÓLIDA INFLAMABLE.	MATERIA DE INFLAMACIÓN ESPONTANEA.	DESPRENDE GASES INFLAMABLES EN CONTACTO CON EL AGUA.
MATERIA COMBURENTE. FAVORECE LA COMBUSTIÓN.	MATERIA TÓXICA.	MATERIA INFECTIOSA.	MATERIA RADIATIVA.	MATERIA CORROSIVA.	MATERIA U OBJETO DILEGROSO DIVERSO.



3) Señales identificadorias del servicio que presta.

	POLICÍA. La señal luminosa es de color azul. Cuando el dispositivo luminoso esté encendido, esté o no la señal acústica en funcionamiento, indica que el vehículo está en servicio de urgencia.
	BOMBEROS. La señal luminosa es de color rojo. Cuando el dispositivo luminoso esté encendido acompañado de la señal acústica, indica que el vehículo está en servicio de urgencia.
	AMBULANCIA. La señal luminosa es de color verde. Cuando el dispositivo luminoso esté encendido, esté o no la señal acústica en funcionamiento, indica que el vehículo está en servicio de urgencia.
	VEHÍCULOS DE AUXILIO, VEHÍCULOS DE OBRAS, VEHÍCULOS ESPECIALES. La señal luminosa es de color amarillo. En los vehículos de auxilio , cuando el dispositivo luminoso esté encendido, indica que el vehículo está remolcando un vehículo. Los vehículos de obras y vehículos especiales deberán llevar encendido el dispositivo luminoso siempre que se encuentren en movimiento.

TAXI.

La señal luminosa puede ser de distintos colores.
Cuando el dispositivo luminoso esté encendido, indica que el vehículo está en condiciones de ser alquilado.

	TRANSPORTE ESCOLAR. Son placas que se instalarán en la parte delantera y trasera del vehículo.
--	---

AUTOESCUELA.

4) Señales identificadorias de las condiciones del conductor.

	APRENDIZ. Los vehículos livianos llevarán durante el aprendizaje, sobre el techo una placa de 15 cm de ancho por 20 cm de alto , con una letra “A” en blanco sobre fondo azul. Los vehículos pesados llevarán esta placa en la parte delantera y en la parte trasera.
	PRINCIPIANTE. La condición de conductor principiante se indicará durante los primeros seis meses de obtenida la licencia, mediante el uso de una señal que contenga una letra “P” de color blanco sobre fondo azul. En los vehículos livianos esta señal será una oblea de DIEZ (10) cm de ancho por QUINCE (15) cm de alto , colocada en el borde superior derecho del parabrisas, y en el borde superior izquierdo de la luneta trasera. Los vehículos pesados llevarán la señal en una placa de QUINCE (15) cm de ancho por VEINTE (20) cm de alto , en la parte anterior y en la parte posterior del mismo.
	MINUSVÁLIDO. Indica que el conductor del vehículo es un minusválido que se desplaza con dificultad y que, por lo tanto, puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico. La señal se ubicará, en forma de oblea, en el borde superior derecho del parabrisas, y en el borde superior izquierdo de la luneta trasera.

5) Señales de identificación de la velocidad máxima permitida del vehículo que la porta.

Es la señal R-301 retrorreflectiva, colocada en el sector izquierdo de la parte trasera del vehículo. Indica que el vehículo no debe circular a velocidad superior, en kilómetros por hora, a la cifra que figura en la señal.

6) Distintivo de vigencia de la I.T.V ó R.T.O.

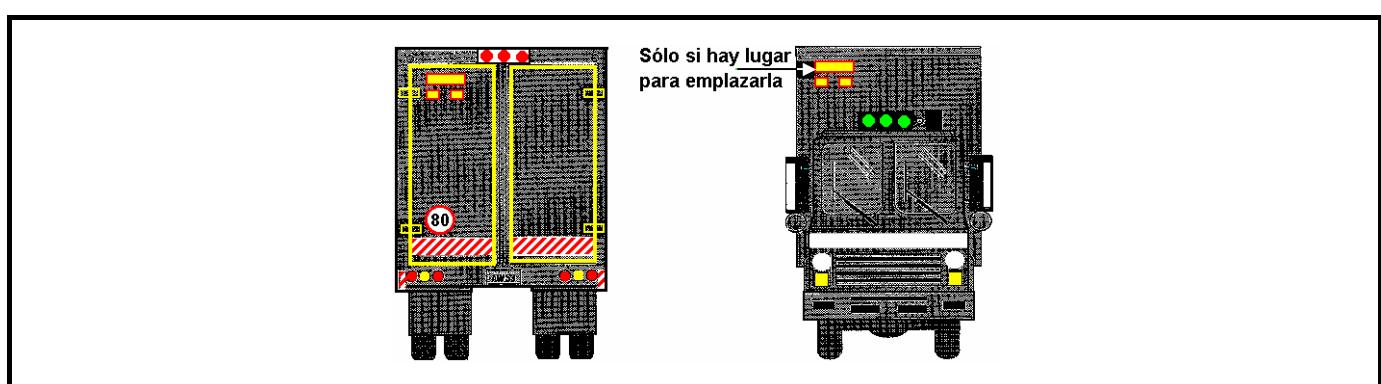
Indica que el vehículo ha superado favorablemente la inspección técnica periódica, así como la fecha en que debe pasar la próxima inspección.

7) Dispositivo de preaviso de vehículo inmovilizado en la vía.

	BALIZA TRIANGULAR. Indica que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su cargamento se encuentra caído sobre la misma. Se colocará entre 50 y 100 m antes del obstáculo.
--	---

8) Señales de identificación de vehículo largo, de circulación lenta o de dimensiones excesivas.

	Señal de vehículo largo. Indica que el vehículo, o conjunto de vehículos, tiene una longitud superior a doce metros.
--	---



	Señal de vehículo lento. Indica que se trata de un vehículo de motor, o conjunto de vehículos, que por sus características, no puede sobrepasar la velocidad de 40 kilómetros por hora.
--	--

Vehículo de dimensiones excesivas. Estos vehículos que sólo podrán circular con un permiso especial, llevarán, además de las restantes señales pertinentes, un cartel que indique sus dimensiones.

9) Distintivo de nacionalidad.

Indica que el vehículo está radicado en el país a que corresponden las siglas que contiene.

Los distintivos de nacionalidad no son de uso obligatorio.

A continuación se presentan, a título de ejemplo, algunos **distintivos**.

 Argentina	 Brasil	 Bolivia	 Chile	 Paraguay	 Perú	 Uruguay
--	---	--	--	--	---	--

CAPÍTULO 9.- LICENCIA DE CONDUCIR.

1.- SIGNIFICADO.

La licencia de conducir es una autorización para conducir vehículos a motor, que se expide a las personas que, mediante unas pruebas hayan demostrado reunir determinadas condiciones, conocimientos y aptitudes para ello.

Las **condiciones** se determinan mediante una evaluación psicofísica, los **conocimientos** mediante un test teórico, y las **aptitudes** mediante un examen práctico.

2.- RESPONSABILIDAD DE QUIEN OTORGA LA LICENCIA.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de la Ley 8.560 y su Reglamentación, hará pasible al o a los funcionarios que la extiendan de las responsabilidades contempladas en el Artículo I.112 del Código Civil sin perjuicio de las sanciones penales y contravencionales que correspondan.

3.- AUTORIDAD JURISDICCIONAL QUE OTORGA LA LICENCIA.

- La habilitación para conducir la otorgará cualquier Municipio, independientemente del domicilio del solicitante, con la única condición de que haya adherido a la Ley 8560, a su Decreto Reglamentario 318/07 y aplique el Anexo B: Sistema Único de Emisión de Licencia de Conducir.
- Quedan exceptuadas de lo establecido en el punto anterior las licencias para conducir vehículos afectados al servicio público de transporte interurbano de pasajeros, las que serán expedidas por la Dirección de Prevención de Accidentes de Tránsito de la Provincia o quien en el futuro la reemplace, bajo las condiciones particulares que la misma establezca.
- Tendrán plena validez en el territorio provincial las licencias para conducir vehículos destinados al transporte de sustancias peligrosas que exige la autoridad nacional competente.

4.- TIEMPO DE VALIDEZ.

- Las licencias podrán otorgarse por una validez de hasta cinco años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico y, de registrar antecedentes por infracciones, revalidar los exámenes teóricos prácticos.
- Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante.
- Los menores de edad serán habilitados por **un (1)** año la primera vez, y por **dos (2)** las siguientes renovaciones, hasta cumplir los **veintiún (21)** años de edad.
- La vigencia máxima de la habilitación para conductores mayores de **cuarenta y seis (46)** años, será de **cuatro (4)** años; para mayores de **sesenta (60)**, de tres **(3) años** y para los que tengan más de **setenta (70)** la renovación será anual.
- Se podrá ser titular de sólo una habilitación por clase. Cuando exista más de una clase de licencias expedidas por diferentes organismos, las mismas podrán estar en distintos documentos.

5.- CONDUCTOR PRINCIPIANTE. RENOVACIÓN.

- La condición de conductor principiante se indicará durante los primeros seis meses de obtenida la licencia, mediante el uso de una señal que contenga una letra “P” de color blanco sobre fondo azul. En los vehículos livianos esta señal será una oblea de **diez (10)** cm de ancho por **quince (15)** cm de alto, colocada en el borde superior derecho del parabrisas, y en el borde superior izquierdo de la luneta trasera. Los vehículos pesados llevarán la señal en una placa de **quince (15)** cm de ancho por **veinte (20)** cm de alto, en la parte anterior y en la parte posterior del mismo.
- La renovación de las licencias se efectuará en todos los casos después de la aprobación del examen psicofísico, exigiéndose además la aprobación de exámenes teórico y práctico sólo a aquellos que registren antecedentes superiores a **tres (3)** faltas graves, de promedio anual, en el período de vigencia vencido.

6.- VALIDEZ DE LA LICENCIA DE CONDUCIR Y REQUISITOS PARA SU OBTENCIÓN

A) VALIDEZ.

Serán válidas en todo el territorio nacional las licencias habilitantes de conductores que posean la codificación asignada por la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial, y que para su expedición se haya requerido, además de los requisitos que se indican a continuación, la información del Registro Único Provincial de Licencias de Conductor, Infracciones y Accidentes de Tránsito, a partir de la fecha que el mismo establezca.

B) REQUISITOS.

a) Saber leer y escribir.

b) Superar un examen médico psicofísico que comprenderá: una constancia de aptitud física, visual, auditiva y psíquica. El examen se efectuará previo pago del derecho de examen médico psicofísico.

El examen consistirá en:

- El llenado de la planilla de enfermedades, la misma tendrá carácter de declaración jurada comprenderá las afecciones físicas (traumatismos), cardiológicas, neurológicas, psicopatológicas y sensoriales que padezca o haya padecido el interesado.
 - Un test psíquico.
 - Un test psíquico especial. Los que aspiren a conducir vehículos de servicios de urgencia, emergencia, transporte de personas, cargas, sustancias peligrosas, inflamables y contaminantes del agua deberán ser sometidos a un test psíquico para determinar especialmente su equilibrio emocional, fijando los límites que impediría acceder a la correspondiente Licencia de Conducir.
-
- Un control auditivo.
 - Un control de alcance visual, profundidad y amplitud del campo visual.
 - Un control de cromatidad visual.
 - Un control de contracción y dilatación de las pupilas (encandilamiento).

- Un control de psicomotricidad.

c) **Superar un examen teórico de conocimientos** sobre conducción, señalización y legislación, estadísticas sobre accidentología y modos de prevención, y un examen teórico-práctico sobre conocimientos simples de mecánica ligera y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo.

La evaluación teórica se realizará mediante un test de por lo menos 40 preguntas, con 2 o 3 alternativas (a, b y c) de respuesta cada una. Esta evaluación se efectuará a quien presente:

- El certificado de aptitud psicofísica otorgado por un organismo habilitado.
- El pago del derecho de evaluación teórica.

El impreso a usar en la evaluación constará de un original y una copia. El original, una vez finalizada la evaluación, será devuelto al encargado del examen y la copia quedará en poder del examinado. Esta copia sólo tendrá la numeración de las preguntas y las letras de las respuestas, donde quedará marcada la seleccionada en el test. Fuera del recinto, el encargado del examen colocará detrás de un transparente, una copia de la evaluación con las letras marcadas en las respuestas correctas. El examinado comparará su examen con el anterior, verificando su porcentaje de aciertos, que deberá ser igual o superior al noventa por ciento para que sea aprobado. En este caso, el examinado retornará al recinto de examen y solicitará el certificado de aprobación de la evaluación teórica, quedando en condiciones de pasar a la evaluación práctica.

Quien no apruebe, podrá someterse a una nueva evaluación teórica previo pago de un nuevo derecho de examen, cuyo importe será el doble del anterior. Entre evaluaciones deberá mediar no menos de 30 días. La cantidad máxima de exámenes permitidos será de **tres (3) en el año.**

Comentario:

Los conocimientos de mecánica ligera se evaluarán en forma simultánea a la evaluación teórica de conocimientos.

e) **Superar una evaluación práctica de conducción.** Esta evaluación práctica se efectuará a quien presente:

- Certificado de aprobación del examen teórico y de mecánica ligera.
- Certificado de aptitud psicofísica otorgado por un organismo habilitado.
- Certificado del profesor habilitado o declaración jurada del tutor o representante legal, de haber cumplido un mínimo de horas de manejo en aprendizaje, según lo que establezca el Departamento Técnico de la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial para cada clase de licencia.
- Vehículo en condiciones, acorde a la clase de licencia que se pretende obtener, y acompañado por el profesor, tutor o representante legal, quien irá en el asiento del acompañante delantero durante el examen práctico.
- El pago del derecho de examen práctico.

Quién efectúe la evaluación práctica deberá tener aprobado el "Curso sobre Normas de Tránsito y Seguridad Vial".

El examen se efectuará en un circuito de prueba en área urbana de bajo riesgo. Una vez comprobada la destreza del aprendiz el examen continuará en rutas y calles con media y alta densidad de tránsito.

El examinador práctico se colocará en el asiento trasero, y sólo ocupará el delantero en el caso de que el vehículo no contara con aquel; en este caso, el profesor, tutor o representante legal se colocará junto al examinado para, en caso de ser necesario, controlar el vehículo.

El examen práctico se basará en la destreza conductiva, y en el estricto cumplimiento de las Normas de Comportamiento Vial.

El encargado del examen deberá someter al examinado, a la mayor cantidad y variedad de situaciones de la circulación y verificará que se cumpla el cien por cien de las exigencias.

Las licencias de conducir para minusválidos se otorgarán para conducir sólo vehículos, perfectamente acondicionados a la minusvalía, con las exigencias de conocimientos teóricos y prácticos establecidas para cualquier conductor.

Las personas con discapacidad sólo podrán ser habilitadas con licencias **clase C o D** cuando la minusvalía no sea un impedimento para cumplir con otras funciones que, necesariamente deba desempeñar en el vehículo que deba conducir, y además no implique un riesgo para la seguridad vial de terceros.

7.- CLASES DE LICENCIAS DE CONDUCIR.

Las clases de licencias para conducir automotores son:

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

Esta clase se subdivide en:

Clase A-1: Permite conducir:

- Ciclomotores cuya cilindrada no supere los cincuenta centímetros cúbicos (**50 cc**).

La edad mínima para obtener esta licencia de conducir es de **16 años**.

Clase A-2: Permite conducir:

- Motocicletas y triciclos motorizados cuya cilindrada supere los cincuenta centímetros cúbicos (**50 cc**) y no exceda los ciento cincuenta centímetros cúbicos (**150 cc**).
- Los vehículos a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase A-1**.

La edad mínima para obtener esta licencia de conducir es de **18 años**.

Clase A-3: Permite conducir:

- Motocicletas cuya cilindrada supere los ciento cincuenta centímetros cúbicos (**150 cc**).
- Los vehículos a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase A-2**.

La edad mínima para obtener esta licencia de conducir es de **18 años**.

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

Esta clase se subdivide en:

Clase B-1: Permite conducir:

- Automóviles, camionetas y casas rodantes motorizadas cuyo peso máximo no exceda los tres mil quinientos

kilogramos (**3.500 Kg**).

- **Automóviles** cuyo peso máximo no exceda de **3.500 kg.** y el número de plazas no sea superior a **nueve**, incluida la del conductor.

La **edad mínima** para obtener esta licencia de conducir es de **18 años**.

Clase B-2: Permite conducir:

- **Automóviles y camionetas** cuyo peso máximo no supere los tres mil quinientos kilogramos (**3.500 Kg**) y arrastren un remolque de hasta setecientos cincuenta kilogramos (**750 kg**).
- Los **vehículos** a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase B-1**.

Para obtener esta licencia de conducir habrá que poseer una licencia **clase B-1** con una antigüedad mínima de **un (1) año**.

La **edad mínima** para obtener esta licencia de conducir es la que corresponda después de aplicar el plazo establecido en el párrafo anterior.

Clase C) para camiones sin acoplado y los comprendidos en la **clase B**.

Permite conducir:

- **Camiones sin acoplado ni semiacoplado y casas rodantes motorizadas** cuyo peso excede los tres mil quinientos kilogramos (**3.500 kg**).
- Los **vehículos** a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase B-2**.

Para obtener esta licencia de conducir habrá que poseer una licencia **clase B-1** con una antigüedad mínima de **un (1) año**.

La **edad** para obtener esta licencia de conducir es la **comprendida entre 21 y 65 años**.

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

Esta clase se subdivide en:

Clase D-1: Permite conducir:

- Vehículos de **transporte de pasajeros** de **hasta ocho (8)** plazas excluido el conductor.
- Los **vehículos** a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase B-1**.

Para obtener esta licencia de conducir habrá que poseer una licencia **clase B-1** con una antigüedad mínima de **un (1) año**.

La **edad** para obtener esta licencia de conducir es la **comprendida entre 21 y 65 años**.

Clase D-2: Permite conducir:

- Vehículos de **transporte de pasajeros con más de ocho (8)** plazas excluido el conductor.
- Los **vehículos** a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase B-2 y D-1**.

Para obtener esta licencia de conducir habrá que poseer una licencia **clase B-1** con una antigüedad mínima de **un (1) año**.

La **edad** para obtener esta licencia de conducir es la **comprendida entre 21 y 65 años**.

Clase D-3: Permite conducir:

- Vehículos destinados a los **servicios de policía, extinción de incendios y asistencia sanitaria** en los que el peso máximo no excede de **3.500 kg.** y el número de plazas **no sea superior a nueve**, incluida la del conductor.
- Los **vehículos** a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase D-1**.

Para obtener esta licencia de conducir habrá que poseer una licencia **clase B-1** con una antigüedad mínima de **un (1) año**.

La **edad** para obtener esta licencia de conducir es la **comprendida entre 21 y 65 años**.

Clase D-4: Permite conducir:

- Vehículos destinados a los **servicios de policía, extinción de incendios y asistencia sanitaria** en los que el peso máximo excede de **3.500 kg.** y el número de plazas **sea superior a nueve**, incluida la del conductor.
- Los **vehículos** a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase B-2 y D-1**.

Para obtener esta licencia de conducir habrá que poseer una licencia **clase B-1** con una antigüedad mínima de **un (1) año**.

La **edad** para obtener esta licencia de conducir es la **comprendida entre 21 y 65 años**.

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

Esta clase se subdivide en:

Clase E-1: Permite conducir:

- **Camiones**, cualquiera que sea su peso máximo autorizado.
- Vehículos **articulados y/o con acoplado** destinados al transporte de cosas.
- Los **vehículos** a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase C**.

Para obtener esta licencia de conducir habrá que poseer una licencia **clase B-1** con una antigüedad mínima de **un (1) año**.

La **edad** para obtener esta licencia de conducir es la **comprendida entre 21 y 65 años**.

Clase E-2: Permite conducir:

- **Maquinaria especial no agrícola.**
- Vehículos a cuya conducción autoriza la licencia de la **clase C**.

Para obtener esta licencia de conducir habrá que poseer una licencia **clase B-1** con una antigüedad mínima de **un (1) año**.

La **edad** para obtener esta licencia de conducir es la **comprendida entre 21 y 65 años**.

Clase F) para automotores especialmente adaptados para discapacitados.**Clase F:** Permite conducir:

- Vehículos con la **adaptación** que corresponda a la discapacidad de su titular, la que será **descripta en la licencia**.

Los conductores que aspiren a obtener esta licencia, deberán concurrir con el vehículo que posea las adaptaciones y/o equipamiento especial necesario y compatible con su discapacidad.

La edad mínima para obtener esta licencia de conducir es de **18 años**.

Clase G) para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

Permite conducir:

- **Tractores agrícola y maquinaria especial agrícola.**

Para obtener esta licencia de conducir habrá que poseer una licencia **clase B-1** con una antigüedad mínima de **un (1) año**.

8.- OTRAS HABILITACIONES.

Constará en la licencia el motivo de la habilitación.

En ningún caso se otorgará una licencia de clase superior a la **B-2**, aún cuando el solicitante posea, de otro país, una licencia correspondiente a una categoría superior. **Excepcionalmente** se otorgará la licencia de **clase F**.

Las licencias se otorgarán sujetas a los siguientes requisitos:

- **Diplomáticos:** se procederá de acuerdo con los convenios internacionales, previa certificación de la Cancillería Argentina de su carácter de funcionario del servicio exterior de otro país u organismo internacional reconocido.
- **Temporarios:** deberán acreditar su condición mediante pasaporte, visa o certificación consular, debiendo rendir todos los exámenes del Artículo 14 de la Ley de Tránsito y su Reglamentación (punto 6 del presente capítulo), salvo que acredite haber estado habilitado para conducir en otro país adherido a la Convención sobre Circulación por Carretera de Ginebra de 1.949, en cuyo caso se le otorgará como **revalida** una licencia que no podrá ser superior a la de **clase B-1**, **previo examen psicofísico**.
- **Turistas:** los que posean licencia de conducir expedida en algunos de los países que hayan adherido a la Convención sobre Circulación por Carretera de Ginebra de 1.949, están habilitados a conducir en todo el territorio de la Provincia de Córdoba. Aún cuando posean licencias de mayor clase, **sólo** podrán conducir hasta los vehículos correspondientes a la **clase B-2**.

9.- MENORES.

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

10.- MODIFICACIÓN DE DATOS.

El titular de una licencia de conductor debe denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de jurisdicción municipal o comunal, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad expedidora, la cual debe otorgársela previo informe de la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial contra entrega del anterior y por el período que le resta de vigencia.

La licencia **caduca a los 90 días** de producido el cambio no denunciado.

11.- SUSPENSIÓN POR INEPTITUD.

La autoridad expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente. El ex-titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos.

12.- CONDUCTOR PROFESIONAL.

- Los titulares de licencia de conductor de las **clases C, D, y E**, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de **clase B** al menos un año antes.
- Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por la autoridad de aplicación, facultan a quienes lo hayan aprobado a obtener la habilitación correspondiente, desde los 21 años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.
- El conductor profesional también tendrá carácter de **principiante**, cuando obtenga por primera vez una habilitación de esta categoría. La condición de conductor principiante se indicará durante los primeros seis meses de obtenida la licencia, mediante el uso de una señal que contenga una letra "**P**" de color blanco sobre fondo azul. En los vehículos livianos esta señal será una oblea de **diez (10)** cm de ancho por **quince (15)** cm de alto, colocada en el borde superior derecho del parabrisas, y en el borde superior izquierdo de la luneta trasera. Los vehículos pesados llevarán la señal en una placa de **quince (15)** cm de ancho por **veinte (20)** cm de alto, en la parte anterior y en la parte posterior del mismo.
- Será requisito para obtener o renovar la habilitación de conductor profesional todas las exigencias establecidas en el Artículo 14º de la Ley de Tránsito y su Reglamentación (punto 6 del presente capítulo). La evaluación teórica deberá incluir la temática específica en el curso de formación de conductores profesionales, que tendrá un contenido diferenciado y reforzado hacia la especialidad del aspirante, incluyendo prácticas intensificadas en el caso de transportes especiales (niños, sustancias peligrosas, emergencias).
- No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años (65). En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psicofísico cada caso en particular.
- En todos los casos la actividad profesional debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre higiene y seguridad en el trabajo.

13.-PERMISO DE APRENDIZAJE.

- La enseñanza para conducir correspondiente a las licencias A), B) y C), se realizará mediante un "Permiso de Aprendizaje", tramitado ante la autoridad competente por el "Tutor" o "Representante Legal" del aprendiz, quien deberá poseer licencia clase B) como mínimo y será responsable durante el período de enseñanza, en un todo de acuerdo a lo que reglamentariamente se determine. El vehículo que se utilice, llevará una placa con la letra "A" en blanco sobre fondo azul durante el aprendizaje.
- El "Permiso de Aprendizaje" podrá obtenerse hasta 12 meses antes de la edad mínima correspondiente a la licencia a tramitar, debiéndose presentar:
 - La Constancia de aprobación del Examen Teórico.
 - La Constancia del Examen de Aptitud Psicofísica otorgado por un organismo habilitado.
 - Durante el aprendizaje, la responsabilidad administrativa por las faltas cometidas, recae sobre el tutor que ejerza la capacitación. El tutor deberá presentar al aprendiz ante el ente que lo vaya a evaluar, mediante una declaración jurada donde se informe la cantidad de horas de capacitación práctica que haya realizado el aprendiz bajo su control.

14.- FRANQUICIAS ESPECIALES.

El derecho de uso de la franquicia especial implica la exención de una obligación en virtud del cumplimiento de una función o servicio destinado al bien común.

La franquicia es de carácter excepcional y debe ser ejercida conforme los fines tenidos en mira al reconocerla. El derecho habilita exclusivamente la circulación en áreas de acceso prohibido o restringido y el estacionamiento en lugares no habilitados, cuando el desempeño de la función o el servicio lo requieran, y no autoriza al incumplimiento de la normativa general del tránsito.

También deberán ser provistos de franquicias especiales, los vehículos cuyos propietarios posean su vivienda o lugar de trabajo en zonas de circulación restringida o prohibida, y además posean en dicho lugar, en propiedad o en alquiler, un estacionamiento para su vehículo; la franquicia será sólo para circular. La autoridad de control del tránsito debe, en todo momento, facilitar el acceso y circulación de estos vehículos.

El reconocimiento u otorgamiento de las franquicias, corresponde a la Comisión Provincial de Transito y Seguridad Vial quien coordinará con cada jurisdicción el alcance de la franquicia, luego de acreditados los requisitos correspondientes. Se establecerán sendos distintivos uniformes para las franquicias de estacionamiento, de circulación y para cada una de las situaciones siguientes, sin perjuicio de la placa de dominio correspondiente:

a- DIPLOMÁTICOS: se procederá de acuerdo con los convenios internacionales, previa certificación de la Cancillería Argentina de su carácter de funcionario del servicio exterior de otro país u organismo internacional reconocido.

b- TEMPORARIOS: deberán acreditar su condición mediante pasaporte, visa o certificación consular, debiendo rendir todos los exámenes del Artículo 14 de la Ley y su Reglamentación, salvo que acredite haber estado habilitado para conducir en otro país adherido a la Convención sobre Circulación por Carretera de Ginebra de 1949, en cuyo caso se le otorgará como revalida una licencia que no podrá ser superior a la de clase B-1, previo examen psicofísico.

c- TURISTAS: los que posean licencia de conducir expedida en algunos de los países que hayan adherido a la Convención de Ginebra de 1.949, están habilitados a conducir en todo el territorio de la Provincia de Córdoba. Aún cuando posean licencias de mayor clase, sólo podrán conducir hasta los vehículos correspondientes a la clase **B-2**.

d- LISIADOS: la franquicia es respecto del vehículo (adaptación) y para estacionar, pudiendo hacerlo en cualquier lugar que no cree riesgo grave o perturbación de la fluidez, en general no deben hacerlo en los sitios indicados en el inc. b) del punto 1 y en el punto 2 del Cap. 7 del presente manual.

e- PROFESIONALES:

e.1) Jueces y Funcionarios Judiciales: sólo para los que tienen facultades instructoras y para el cumplimiento de una misión relacionada con su función específica. En general son franquicias para estacionar.

e.2) Funcionarios Policiales, de Seguridad, Fiscalías y otros con Funciones Similares: para el cumplimiento de una misión relacionada con su función específica; franquicia para estacionar y excepcionalmente para circular.

e.3) Médicos y prestadores de servicios asistenciales similares que deban concurrir de urgencia a domicilios; sólo para estacionamiento.

e.4) Sacerdotes: misma situación.

e.5) Periodistas: los que cumplen servicios de "exteriores" (reporteros, cronistas, fotógrafos, camarógrafos y similares) con la identificación visible del medio periodístico correspondiente, según lo establecido en la ley que regula el ejercicio de su profesión; franquicia para estacionar y excepcionalmente para circular.

f- AUTOMOTORES ANTIGUOS DE COLECCIÓN Y PROTOTIPOS EXPERIMENTALES:

d.1) Automotores Antiguos de Colección: comprende a los vehículos inscriptos en el Registro de Automotores Clásicos, cuya instrumentación quedará a cargo de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios. La Comisión Provincial de Transito y Seguridad Vial entregará un distintivo que identifique al vehículo como incorporado al Registro de Automotores Clásicos, ante la presentación de su titular de la constancia de inscripción en dicho registro. La Comisión Provincial de Transito y Seguridad Vial otorgará las franquicias que los exceptúen del cumplimiento de ciertos requisitos para circular en lugares, ocasiones y lapsos determinados. Otorgada la franquicia, deberán circular con la siguiente documentación: la licencia de conducir correspondiente, la cédula de identificación del vehículo, el comprobante de seguro en vigencia, que exige la Ley de Tránsito. Además, que el vehículo tenga colocadas las placas de identificación de dominio.

d.2. Prototipos Experimentales: son vehículos de experimentación tecnológica, que deben cumplir con las condiciones y requisitos de seguridad fundamentales y, cuando creen riesgo, solamente circularán por las zonas especialmente delimitadas

g- CHASIS O VEHICULOS INCOMPLETOS: la Comisión Provincial de Transito y Seguridad Vial otorgará las franquicias de circulación, cuando posean los siguientes elementos: neumáticos, guardabarros, frenos, sistema de iluminación y

señalamiento (faros delanteros, luces de posición delanteras y traseras, de giro y de freno), espejos retrovisores, parabrisas, correaje y casco de seguridad, y además no impliquen un riesgo tanto para el conductor como para la seguridad vial del resto de los usuarios de la vía. Estos vehículos sólo podrán circular en horas diurnas y a una velocidad máxima de setenta kilómetros por hora (**70 km/h**).

h- ACOPLADOS PARA TRASLADO DE MATERIAL DEPORTIVO: (lanchas, aviones ultralivianos, coches de carrera, caballos, etc.), salvo la característica del material en traslado, que no debe ser más ancho que el vehículo que lo remolca, deben ajustarse en lo demás a las reglas de circulación. Cuando no pueda ser así, solicitará permiso de circulación general, en el que se especificarán las restricciones.

i- TRANSPORTE POSTAL Y VALORES BANCARIOS: para los vehículos que tengan permiso o habilitación de la autoridad competente, que podrán estacionar en la proximidad de su destino (banco, correo, buzón, etc.).

CAPÍTULO 10.- **NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.**

TEMA: USUARIOS DE LA VÍA.

1.- DEFINICIONES.

- a) **Acera:** Espacio adyacente y longitudinal en relación a la vía, elevado o no, destinado al transito de peatones.
- b) **Acta de infracción:** Documento de constatación de una infracción confeccionado por una Autoridad de Control del tránsito, o por personal del Titular de la Vía, según corresponda.
- c) **Autoridad de Aplicación:** Es el Ministerio de Hacienda, Vivienda, Obras y Servicios Públicos o como se denominé en el futuro, en el orden provincial; y las que se establezcan en las jurisdicciones municipales que adhieran a ésta.
- d) **Autoridad de Control:** Es la Policía de Tránsito de la Provincia y/o la Policía de Tránsito municipal ó comunal, especialmente capacitada y habilitada por la Autoridad de Aplicación, para el control del tránsito.
- e) **Autoridad de juzgamiento y aplicación de sanciones:** Es la que determina el Código de Faltas de la Provincia y/o la autoridad municipal ó comunal en las jurisdicciones que adhieran a las disposiciones de la ley.
- f) **Conductor:** Persona que maneja el mecanismo de dirección y demás comandos de un vehículo, o a cuyo cargo está uno o varios animales, de manera de producir con ellos movimientos de tránsito. Son excepciones a este concepto, las personas que conducen vehículos en las condiciones especiales del apartado que define al peatón. En vehículos que circulen en ejercicio de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales en su función de instructor.
- g) **Normas de Comportamiento Vial:** Son el conjunto de derechos y obligaciones de los usuarios de la vía, basados en la prioridad de acceso, de paso y de circulación de unos sobre otros, y que tienen por objeto regular el uso de la vía de manera armoniosa, eficaz y segura.
- h) **Peatón:** Usuario que transita a pie por las vías o terrenos aptos a tal fin. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de minusválido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones; los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas; los minusválidos que circulan en una silla de ruedas, con o sin motor y los ciclos propulsados por menores de 10 años.
- i) **Radar:** Es todo sistema o aparato de funcionamiento electrónico, eléctrico, mecánico, visual, fotográfico, por ondas, u otro, destinado a la medición de velocidad de vehículos.
- j) **Senda peatonal:** Es el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada, es la prolongación longitudinal de ésta. Es la continuación de la acera en la calzada, donde los conductores de los vehículos deben cederles el paso a los peatones en todo momento cuando el cruce no esté regulado por semáforo o agente de control del tránsito.
- k) **Titular de la vía:** Es la repartición vial en el ámbito del estado, y la persona física o jurídica en su caso; dueños del patrimonio ubicado dentro de la zona de camino, responsables de la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de la vía.
- l) **Titular del vehículo:** Es la persona física o jurídica a cuyo cargo se halla inscripto el vehículo en el registro oficial correspondiente.
- m) **Usuario:** Persona que hace uso de la vía, ya sea como conductor, acompañante, pasajero, peatón, agente de tránsito o trabajador dentro de la zona de camino.

2.- NORMAS GENERALES DE USUARIOS Y CONDUCTORES.

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

3.- ACTIVIDADES PROHIBIDAS.

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

4.- REQUISITOS PARA CIRCULAR.

Para poder circular con automotor es indispensable:

- a) Que su conductor esté habilitado para conducir este tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente. El conductor principiante, durante los primeros SEIS (6) meses de estar en posesión de una licencia de conducir, debe portar en el vehículo conducido, una placa con la letra "P" en blanco sobre fondo azul, indicativa de su condición.
- b) Que porte la cédula o documento de identificación del mismo. La legítima tenencia de la misma, acredita el uso legal del vehículo, sin que pueda serle impedida la circulación, salvo que haya sido obtenida mediante robo, hurto, engaño o abuso de confianza.
- c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia.
- d) Que el vehículo incluyendo acoplados y semirremolque tengan colocadas las placas de identificación de dominio, con las

características y en los lugares que establece la reglamentación, las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos;

- e) Que tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial, cumpla las condiciones requeridas para cada tipo de vehículo y su conductor porte la documentación especial prevista sólo en la presente Ley;
- f) 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. El número de ocupantes de un automotor de hasta 3.500 kg está dado por la cantidad de cinturones de seguridad que posea. Se considera además, dentro del número de ocupantes de un automóvil, el correspondiente al centro del asiento trasero, aún cuando no posea cinturón de seguridad para el ocupante de ese espacio. Los menores de 10 años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correaje correspondiente.
- g) 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. Los ciclomotores no pueden llevar carga con un peso superior a **cuarenta kilogramos (40 kg)**. Las motocicletas de dos ruedas no deben transportar más de un acompañante, ni carga superior a los **cien kilogramos (100 kg)**.
- h) Que posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento, so riesgo de aplicación del Artículo 76º inciso c) punto I que establece lo siguiente: "La autoridad de comprobación o aplicación puede retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento a los vehículos que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentarias, labrando un acta provisional la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva. La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga establece la autoridad competente. En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado. Debe poseer matafuegos y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas y además contar con los elementos de seguridad activa y pasiva reglamentada para los vehículos automotores.

- i) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puesto cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;
- j) Que sus ocupantes usen los correajes de seguridad, en los vehículos que por reglamentación deben poseerlos. La instalación de apoyacabezas en los vehículos pertenecientes al parque usado, sólo puede ser exigida si el diseño original del asiento del mismo lo permite.

5.- NORMAS GENERALES PARA CONDUCTORES.

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

6.- TIEMPO Y DESCANSO DE CONDUCCIÓN

- 1.- Por razones de seguridad deben observarse los tiempos de conducción y descanso establecidos **en el punto 8.B.c) de este capítulo.**
- 2.- Para el caso de transportes de cargas y pasajeros, deben respetarse los tiempos de conducción y descanso máximos y mínimos establecidos, y también puede exigirse la presencia de más de una persona habilitada para la conducción de un solo vehículo.
- 3.- Está prohibido ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.

7.- CONDICIONES FÍSICAS Y PSÍQUICAS PARA CONDUCIR.

El acto de conducir es una actividad humana que requiere:

- a) **Unas aptitudes o condiciones físicas:** ojos, oídos, brazos y piernas que ejecuten las órdenes dadas por el cerebro.
- b) **Unas aptitudes psicológicas:** correcto funcionamiento del cerebro con unas capacidades perceptivas, atencionales e intelectuales que le permitan tomar decisiones adecuadas.
- c) **Conocimientos teóricos y prácticos:** de destreza y habilidad que le permitan ejercer el control sobre el vehículo.

Para obtener la licencia de conducir, el aspirante tendrá que demostrar que posee estos tres requisitos (**a, b, y c**). Los dos primeros, a través del reconocimiento médico y psicofísico, y el tercero, superando los exámenes teóricos y prácticos pertinentes.

8.- RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR.

Además de las cualidades psicofísicas y conocimientos teóricos y prácticos, el buen conductor debe tener **sentido de responsabilidad**. Debe ser consciente de que debe velar no sólo por la propia seguridad y la de los ocupantes sino también por la de los demás usuarios, incluidos especialmente los peatones.

Se debe tener en cuenta que la **responsabilidad por las infracciones** a lo dispuesto en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamentación recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción.

Los representantes legales de los menores serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen a éstos.

El titular del vehículo, debidamente requerido para ello, tiene el deber de identificar al conductor responsable de la infracción y si incumpliere esta obligación en el trámite procedural oportuno sin causa justificada, será sancionado pecuniariamente como autor de falta grave o muy grave.

Cuando no se identifica al conductor infractor recaerá una presunción de comisión de la infracción en el propietario del

vehículo, a no ser que compruebe que lo había enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodio.

9.- FACTORES QUE INFLUYEN EN LAS APTITUDES PSICOFÍSICAS DEL CONDUCTOR.

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

Los efectos de la fatiga son:

a) **Físicos:** como el cansancio de los músculos y del organismo en general.

b) **Psíquicos:** como la disminución de la atención y de la percepción de estímulos, falta de precisión de los movimientos, etc.

Intervienen en la fatiga:

Factores externos como el mal estado de la vía, condiciones meteorológicas adversas, tránsito muy denso, etc.

- El propio vehículo por la falta de confort, ruido excesivo del motor, ventilación inadecuada, exceso de calor o de frío, etc.
- Factores que afectan al propio conductor como llevar demasiadas horas al volante, colocación inadecuada del asiento, falta de descanso anterior, comidas copiosas, preocupaciones ajena a la conducción, etc.

Remedios para combatir la fatiga:

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

B) LA DISMINUCIÓN DE LA ATENCIÓN:

La atención en la conducción puede disminuir fundamentalmente por tres razones:

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

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

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

Se lucha contra ella con varios remedios, entre ellos:

- Procurar no cambiar el ritmo, horas, y duración habitual del descanso.
- Descansar de 5 a 10 minutos cada 200 kilómetros, o cada 3 ó 4 horas como máximo.
- Pasear durante unos minutos para evitar la fatiga muscular y refrescarse los brazos y la cara con agua fría.
- Tomar café o alguna bebida no alcohólica, más bien azucarada.
- Alimentarse con cierta moderación para prevenir el hambre.
- Mantener la ventanilla abierta.
- Poner la radio sin concentrarse en su escucha con excesiva atención, o conversar con los demás ocupantes pero sin entablar con ellos discusiones acaloradas.
- Aunque algunos piensen que fumar es un buen remedio, no se debe fumar mientras se conduce, pues, para hacerlo, se requiere una serie de actos que pueden ser causa de distracciones con graves consecuencias y, además, el tabaco contiene nicotina que produce efectos negativos para la salud y para la conducción.

Si ninguno de estos remedios nos proporciona resultados positivos, estacionaremos nuestro vehículo fuera de la calzada y saldremos de él para estirar los músculos, tomar el aire y, si es preciso, dormir un rato.

C) EL SUEÑO (acto de dormir): El sueño es una actividad, dentro del inactivo descanso, que resulta imprescindible para un adecuado funcionamiento psicofisiológico del organismo.

Mediante el sueño el organismo se recupera del desgaste diario y a través del descanso se regeneran los centros nerviosos y los tejidos musculares.

Es por tanto vital para una conducción segura haber descansado suficientemente a través de un sueño reparador.

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

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

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

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

Ver bien significa no tener defectos en la visión. Los posibles defectos son **subsanables**, en la mayoría de los casos mediante cristales correctores (lentes).

Saber ver supone **prever y anticiparse** a los movimientos y reacciones de los demás usuarios, tanto peatones como conductores.

El **buen conductor** se prepara para responder a la reacción del otro antes, incluso, de que la realice. Por supuesto, **siempre que haya indicios** de los que racionalmente pueda deducirse la reacción.

Es clásico el ejemplo de la pelota que vemos aparecer en la calzada. Es seguro que detrás vendrá el niño que está jugando.

E) CAMPO VISUAL: Se llama **campo visual** el espacio o extensión espacial total que logramos abarcar con la superposición

de los dos campos visuales de nuestros ojos.

De este modo apreciamos el movimiento y el relieve.

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

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

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

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

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

Son **obligatorios** los dos exteriores y el interior. En aquellos vehículos que no dispongan de luneta trasera será suficiente con los dos exteriores.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

F) VISIÓN NOCTURNA.

La conducción nocturna es mucho **más peligrosa** que la diurna porque:

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

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

- Las luces de los vehículos, a pesar de ser **halógenas** en su gran mayoría, no pueden **compararse con la luz diurna**, Finalmente, la luz alta ilumina una zona más larga (por lo menos de **100 metros**), pero por lo mismo más estrecha que la baja, que es más corta (**40 metros**) y más ancha. Por esta razón, al cruzarnos de noche con otro vehículo, debemos sustituir la luz alta por la baja, para no encandilar al conductor del otro vehículo, pero no debemos hacerlo demasiado pronto, pues es importante comprobar hacia adelante la calzada hasta donde sea posible sin molestar. En estos casos debemos **reducir la velocidad** de forma que podamos detener el vehículo con seguridad en el espacio visible al frente.

G) SENSIBILIDAD AL ENCANDILAMIENTO.

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

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

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

- **No mirar** de frente las luces del otro vehículo, sino dirigir, más bien, la mirada hacia el **lado derecho** de la calzada,
- **reducir la velocidad** lo necesario y si el encandilamiento llega a privarnos de la visión, debemos parar momentáneamente, hasta que nos hayamos recuperado,
- si el encandilamiento viene producido por el **espejo retrovisor**, desviar un poco la cabeza, o cambiar éste de posición con la mano,
- si el encandilamiento es durante el día y debido **al sol**, colocar adecuadamente los parasoles,
- para advertir al otro conductor que lleva la luz alta y nos molesta podemos darle algún **destello**, pero nunca deberemos “combatir”, restableciendo la luz alta.

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

H) EL TIEMPO DE REACCIÓN.

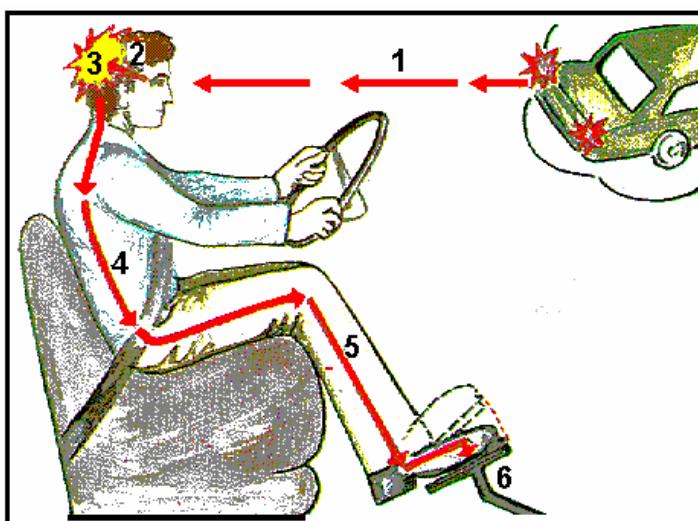
El tiempo que transcurre desde la percepción de una señal o de un obstáculo imprevisto hasta el momento de poner el pie en el freno, se llama “**tiempo de reacción**”.

Aunque nos parezca que al observar un peligro reaccionamos frenando inmediatamente, esto no es así en la realidad.

Pongamos un ejemplo:

Supongamos que al vehículo que me precede se le encienden súbitamente las luces de frenado, yo reacciono y freno también para evitar la colisión, pero veamos las fases de mi reacción:

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



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

Esta duración varía en función de la **atención**, de la **edad**, de los **reflejos**, del **estado físico**, de la **fatiga** y sobre todo de las **bebidas alcohólicas** ingeridas o de **ciertos medicamentos**, bajo cuyo efecto se tarda más tiempo en reaccionar.

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

I) CIERTAS AFECCIONES QUE INFILUEN EN LA CONDUCCIÓN.

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

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

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

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

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

Miopía: Mala visión de lejos. **Hipermetropía:** Mala visión de cerca.

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

Presbicia: Percepción confusa de los objetos. **Astigmatismo:** Visión borrosa.

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

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

Hay otras enfermedades que pueden ser causa de la denegación de la licencia de conducir, por ejemplo: enfermedades del sistema nervioso, cardiovasculares, renales, aparato respiratorio, aparato digestivo, metabólicas, de motilidad, etc. Como también las de carácter no físico, como estados coléricos, preocupaciones graves, agresividad, temeridad, desprecio del riesgo, etc.

Tanto las físicas como no físicas, constituyen también un grave riesgo para la conducción.

10.- BEBIDAS ALCOHOLICAS, SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES Y SIMILARES.

1. No podrá circular por las vías objeto de esta Ley y de la presente Reglamentación, el conductor de vehículos con tasas de alcoholemia superior a 0,5 gramos por mil centímetros cúbicos de sangre, salvo cuando:
 - a) conduzca vehículos destinados al transporte de mercancías con peso máximo superior a 3.500 Kilogramos, en cuyo caso, la tasa de alcoholemia no puede ser superior a 0,3 gramos por mil centímetros cúbicos de sangre,
 - b) se trate de vehículos destinados al transporte de pasajeros de más de nueve plazas, al de servicio público, al de escolares y de menores, al de mercancías peligrosas, al de vehículos de servicio de urgencia, o de los transportes especiales; para los cuales, sus conductores no pueden hacerlo con una tasa de alcoholemia superior a cero gramos por mil centímetros cúbicos de sangre.
2. Está prohibido circular por las vías, objeto de esta Ley y de la presente Reglamentación, al conductor de vehículos que haya ingerido estupefacientes, psicotrópicos, estimulante u otras sustancias análogas.
3. Todos los conductores de vehículos están obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación. Dichas pruebas, que se reglamentarán por la **Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial**, consistirán en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros autorizados, y se practicarán por los agentes encargados del control del tránsito. A petición del interesado, o por orden de la Autoridad Judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.
4. El personal sanitario está obligado, en todo caso, a dar cuenta del resultado de las pruebas que realice, a la Autoridad Judicial, a la **Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial**, y cuando proceda, a las Autoridades Municipales competentes.
5. La **Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial** establecerá las pruebas para la detección de las demás sustancias a que se refiere el punto 2 del presente artículo. En dicho caso será obligatorio el sometimiento a las pruebas, de las personas que conduzcan, en oportunidad de los operativos que efectúe la autoridad de control del tránsito.

Los médicos que prescriban a sus pacientes drogas que disminuyan su capacidad psicofísica, están obligados a advertirles que no pueden conducir vehículos durante el período de medicación.

11.- EFECTOS DEL ALCOHOL.

El alcohol produce los siguientes efectos:

1.- Sobre la visión:

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

- Se calculan mal las distancias y velocidades y se modifica la valoración del riesgo.
- Se calculan mal las distancias y velocidades y se modifica la valoración del riesgo.
- Después de un **encandilamiento** se tarda mucho más tiempo en recuperar la visión normal.

2.- Sobre el cerebro:

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

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

3.- Sobre los brazos y las piernas:

- Las **órdenes** dadas por el cerebro son transmitidas con **más lentitud a través de los músculos, que están también anestesiados**.
- Los **movimientos** son **más lentos y carecen de precisión**, aumentando por tanto el tiempo de reacción.
- Determinados **medicamentos**, tomados con el alcohol, son una **mezcla peligrosa** que aumenta los riesgos.

Por eso, a pesar del **optimismo y la euforia** que en principio produce el alcohol, si hemos bebido demasiado, **no debemos conducir**.

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

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

12.- CONOCIMIENTOS BÁSICOS SOBRE LA INGESTA DE ALCOHOL.

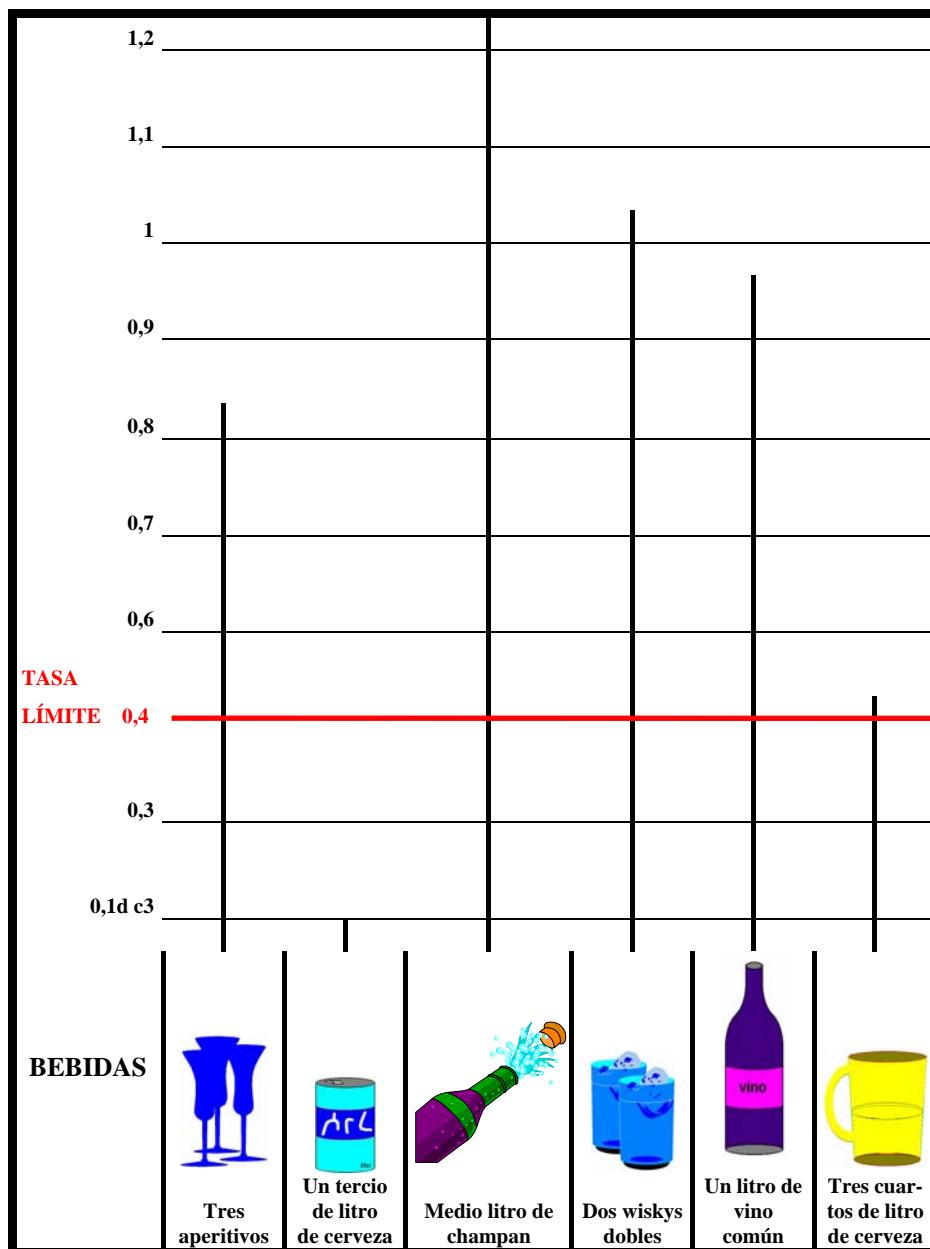
A) **ALCOHOLEMIA:** Se llama **alcoholemia** la presencia de alcohol en la sangre.

B) **TASA DE ALCOHOLEMIA:** Se llama tasa de alcoholemia el número de gramos de alcohol contenidos en un litro de sangre.

C) ALCOHOLÍMETRO: El alcoholímetro es un aparato que sirve para comprobar, mediante el aire expirado, el grado de impregnación alcohólica, o lo que es lo mismo, la cantidad de alcohol que hay en un litro de sangre, mediante las pruebas para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol.

D) CONSECUENCIAS DEL ALCOHOL: Los efectos del alcohol son progresivos a partir de 0,3 gramos y la alcoholemia alcanza su tasa máxima una **hora después** de la toma de la última copa, para decrecer enseguida gradualmente a razón de 0,2 grs. aproximadamente **por hora**, a medida que el organismo va eliminando el alcohol.

E) ESCALA COMPARATIVA DE LA TASA DE ALCOHOLEMIA PARA DIVERSAS BEBIDAS ALCOHÓLICAS.



La escala corresponde, aproximadamente, a la concentración de alcohol en sangre en personas de alrededor de 75 Kg de peso, en gramos por mil centímetros de sangre, a la **media hora** de beber el líquido alcohólico.

Estas concentraciones disminuyen muy lentamente, de un 0,10 a 0,12 gramos cada hora. El que bebió debe esperar **tres** y hasta **seis horas**, antes de tomar el volante.

Los valores reseñados son como término general de partida. Cuando el valor sobrepasa 0,5 -trazo grueso horizontal-, el conductor actúa exponiendo su vida y la de los demás.

De todos modos, estas cantidades son meramente indicativas, puesto que la tasa de las mismas varía en función de las **personas, el peso, el sexo, la edad, el estado de salud, etc.**

Una **comida copiosa** puede mitigar los efectos de la alcoholemia, pero produce **somnolencia**, lo que también resulta peligroso. Y sobre todo ingerir alcohol con el estómago vacío, es mucho más peligroso.

F) TABLA DE LOS EFECTOS DEL ALCOHOL SOBRE LA PERCEPCIÓN, LAS ACTITUDES Y LOS MOVIMIENTOS MUSCULARES.

TASA ALCOHOLICA	EFFECTOS
De 0,4 a 0,8	Pocos efectos aparentes. Tiempos de reacción más lentos. Reacciones motrices perturbadas. Euforia del conductor. ZONA DE ALARMA.
De 0,8 a 1,5	Reflejos cada vez más perturbados. Embriaguez ligera, pero ya aparente. Disminución de la atención. CONDUCCIÓN PELIGROSA.
De 1,5 a 3,0	Embriaguez neta. Vista doble. Actitud titubeante. CONDUCCIÓN SUMAMENTE PELIGROSA.
De 3,0 a 5,0	Embriaguez profunda. CONDUCCIÓN IMPOSIBLE.
Más de 5,0	COMA, INCLUSO MORTAL.

La desaparición del alcohol se obtiene por dos vías:

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

13.- OTRAS SUSTANCIAS QUE AFECTAN A LA CONDUCCIÓN.

A) LAS DROGAS.

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

Según el efecto que producen se clasifican así:

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

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

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

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

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

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

Algunas drogas producen el llamado “**síndrome de abstinencia**”, que se da cuando el consumidor o toxicómano carece de la droga. El conducir bajo el **síndrome** es tan peligroso o más que hacerlo bajo los efectos directos de la droga.

Por consiguiente **las drogas**, tanto si se toman de modo ocasional como si se consumen habitualmente, **constituyen un grave peligro para la conducción**.

B) OTRAS SUSTANCIAS EXITANTES.

El café y el té y otras infusiones similares contienen sustancias excitantes.

La **cafeína** es un **estimulante** psíquico y psicomotor que actúa sobre el **sistema nervioso** y los aparatos **circulatorio y respiratorio**. Actúa directamente sobre la **corteza cerebral** y **afecta al corazón** modificando el ritmo y la frecuencia cardíaca, y también sobre el **estómago** influyendo en la secreción de los ácidos.

El **café**, tomado de forma moderada, es **positivo** en la conducción, pues disminuye la fatiga, actúa contra la somnolencia y aumenta la agilidad mental. Tomado en exceso puede influir **negativamente** al producir excitación nerviosa.

C) EL TABACO.

El **tabaco** es una sustancia negativa en la conducción porque:

El **óxido de carbono** y la **nicotina** que se desprenden de la combustión producen **somnolencia, dolor de cabeza, irritación ocular, disminuyen, además, la visión nocturna y la noción del relieve** y en general los **reflejos** y la **capacidad de reacción**. Por todas estas razones, porque afecta a la atención, y además porque está prohibido por la Ley, **no se debe fumar mientras se conduce**.

D) LOS MEDICAMENTOS.

Hay algunos medicamentos que pueden crear dependencia. Entre ellos se citan:

- Los **analgésicos**, que se utilizan para combatir el dolor. Suelen tener una primera fase de bienestar y tranquilidad, pero en una segunda fase pueden producir **falta de concentración**.
- Los **barbitúricos**, como las **pastillas para dormir**, que producen relajación, descanso mental y sueño. Si se mezclan con alcohol, sus efectos negativos se incrementan.
- Los **estimulantes**, como las **anfetaminas**, que actúan sobre el sistema nervioso central. En una primera fase producen euforia, retrasando la aparición de la fatiga, pero en una segunda fase producen depresión, decaimiento, sueño y fatiga.
- Los **tranquilizantes**, que se utilizan como sedantes para serenar los nervios y pueden producir sueño y relajamiento muscular.
- El médico, y en su defecto el prospecto que acompaña el medicamento nos informará de si está o no contraindicado en la conducción.
- Los médicos que prescriban a sus pacientes drogas que disminuyan su capacidad psicofísica, están obligados a advertirles que no pueden conducir vehículos durante el período de medicación.

Por tanto tendremos en cuenta esta norma: “**Si la influencia de un determinado medicamento es negativa para la conducción, no debemos conducir bajo sus efectos**”.

1.- CONTROL DE ALCOHOLEMIA.

A) CONTROL PREVENTIVO.

Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por droga para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye presunción de infracción a la Ley, que establece lo siguiente: **Está prohibido en la vía pública conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, en estado de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir.**

En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar la prueba lo antes posible y asegurar su acreditación.

Los médicos que detecten en sus pacientes una enfermedad, intoxicación o pérdida de función o miembro que tenga incidencia negativa en la idoneidad para conducir vehículos, deben advertirle que no pueden hacerlo o las precauciones que deberán adoptar en su caso. Igualmente, **cuan**do prescriben **drogas** que produzcan tal efecto.

B) PERSONAS OBLIGADAS A LA INVESTIGACIÓN DE LA ALCOHOLEMIA.

Los **Agentes de la Autoridad** encargados de la vigilancia del tránsito, podrán someter a las pruebas para la **detección** de las posibles intoxicaciones por alcohol a las siguientes personas, que quedan obligadas a someterse a **las** mismas:

1.- Cualquier **usuario** de la vía o **conductor** de vehículo, implicado directamente como posible responsable en un **accidente de tránsito**.

2.- Quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas **evidentes, manifestaciones o hechos** que permitan **razonablemente presumir** que lo hacen **bajo la influencia de bebidas alcohólicas**.

3.- Los **conductores** que cometan algunas de las **infracciones** a las normas contenidas en la Ley de Tránsito y su Reglamento.

4.- Los que con ocasión de **conducir un vehículo**, sean **requeridos** al efecto por la Autoridad dentro de los programas de **controles preventivos** de alcoholemia.

Las pruebas para la detección de la posible intoxicación por alcohol consistirán **normalmente en la verificación** del aire **espirado** mediante **alcoholímetros** oficialmente autorizados que determinarán de forma cuantitativa el **grado de impregnación** alcohólica y se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia del tránsito.

El **conductor requerido** deberá soplar con suficiente fuerza a través de un tubito o boquilla hasta que aparezca el grado de concentración.

A **peticion del interesado** o por orden de la **Autoridad judicial** se podrán **repetir** las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en **análisis de sangre, orina u otros análogos**.

Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad, impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del Centro Médico al que fueren evacuados decidirá las que se hayan de realizar.

2.- CONTROLES DE VELOCIDAD.

Los controles que se implementen para penalizar a los conductores que no respeten los límites de velocidad, sólo pueden realizarse por medio de radares u otros dispositivos de función equivalente, previa autorización de la Dirección de Vialidad en los lugares donde la estadística de accidentes obtenida mediante el Método de Análisis de Accidentes indique que es una zona de riesgo debido a excesos de velocidad de los vehículos.

A) Los radares u otros dispositivos de función equivalente, que se utilicen para la penalización de conductores, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Homologación de su mecanismo.
- b) Certificado de calibración
- c) Verificación periódica de su calibración.
- d) Identificación del artefacto mediante número o código, e inscripción en el padrón correspondiente que confeccione la Dirección de Vialidad.
- e) Emplazamiento fijo durante su operación.
- f) Sistema de registro gráfico que determine lugar, fecha, hora e identifique al vehículo en infracción.

Los requisitos enunciados a cumplir por el aparato de medición y registro de velocidades, serán fijados en el término de ciento ochenta días desde la constitución de la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial por su Departamento Técnico. Su funcionamiento será supervisado por el Departamento de Operación. A este fin, para la certificación y verificación de la calibración de los equipos, podrá recurrir a los servicios de institutos de metrología de vigencia nacional.

B) Cuando los controles de velocidad tengan por objeto penalizar a los conductores que no respeten los límites de velocidad, la autoridad de control del tránsito deberá ajustarse al siguiente procedimiento:

- a) La notificación de la infracción, por circular a velocidades no permitidas, por sobre la máxima o por debajo de la mínima, debe realizarse sobre la misma carretera. A tal efecto se detendrá al vehículo fuera de la calzada, en un punto próximo al del control de velocidad.
- b) El conductor debe recibir, además del acta de infracción, una copia del registro de la imagen efectuada por el dispositivo de control.
- c) En el acta debe constar la identificación del artefacto de medición de velocidad que es utilizado en el operativo.

3.- ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES DE CONTROL.

A) DEBER DE LAS AUTORIDADES.

- Los controles de alcoholemia que efectúen las policías de tránsito, consistirán en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros autorizados. El personal que efectúe este tipo de control está obligado a suministrar a cada conductor una boquilla esterilizada y descartable dentro de un envase inviolable. Deberán indicar al conductor que coloque dicha boquilla en el alcoholímetro para luego espirar el aire según las instrucciones que reciba del personal de control. La Autoridad de control está obligada a entregar al conductor, independientemente del resultado de la prueba, un certificado que contenga los datos y características del alcoholímetro.



Estos controles se deberán efectuar con personal y equipamiento sanitario, para que, a petición del interesado, se le puedan repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

• La Policía de Tránsito Provincial y Municipal deberá poseer uniforme con placa identificatoria cuya cifra y forma corresponda al agente y a la Institución respectivamente. La placa deberá poseer la letra "T", debajo de la cifra, de mayor dimensión que ésta, y representará la capacitación del agente en el área de Tránsito. El requerimiento de la documentación establecida en la Ley de Tránsito y su Reglamentación debe hacerse después de que el agente informe al conductor el motivo de dicha requisitoria; una vez verificada, debe ser devuelta inmediatamente, no pudiendo retenerse sino en los casos que la Ley contemplé.

• Utilizar el formulario de actas reglamentario, entregando copia al presunto infractor salvo que no se identifique o se diera a la fuga, circunstancia que se hará constar en ella.

• Hacer traer por la fuerza pública a los incomparcientes debidamente citados, rebeldes o prófugos, salvo que el presunto infractor tenga su domicilio a más de 60 kilómetros del asiento del juzgado que corresponda a la jurisdicción en la que cometió la infracción. En este caso se remitirán los antecedentes a la jurisdicción del domicilio del presunto infractor a efectos de que en ella pueda ser juzgado o cumplir la condena.

B) PROCEDIMIENTO EN LAS PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA.

1.- Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación superior a 0,4 gramos de alcohol por 1.000 centímetros cúbicos de sangre o al previsto para determinados conductores según los vehículos conducidos, o, aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el Agente informará al interesado que para una mayor garantía le va a someter, a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba.

2.- De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y segunda prueba medie un tiempo mínimo de diez minutos.

3.- Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviere, las cuales se consignarán en el Acta correspondiente, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del Centro Médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4.- En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el Agente de la Autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al Centro sanitario más próximo al lugar de los hechos y si el personal facultativo del mismo apreciará que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará dicho personal las medidas necesarias para efectuarlas.

El importe de dichos análisis correrá a cargo del Interesado cuando el resultado sea positivo y de la Autoridad de Control, cuando sea negativo.

C) DILIGENCIAS DEL AGENTE DE LA AUTORIDAD.

Si el **resultado** de la **segunda** prueba practicada por el Agente, o el de los **análisis** efectuados a instancia del interesado, **fuerza positivo**, o cuando el que condujera un vehículo de motor presentara **síntomas evidentes** de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una **conducta delictiva**, el Agente de la Autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en las Leyes Penales, deberá:

1.- Describir con precisión, en el **acta de infracción** o en el **parte de accidente** de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de alcoholemia, haciendo constar, en su caso, **los datos necesarios** para la identificación del **instrumento** o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.

2.- Consignar las **advertencias hechas** al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a **contrastar** los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el **aire espirado** mediante **análisis** adecuados, acreditándose en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el Centro sanitario al que fue trasladado el interesado.

D) OBLIGACIONES DEL PERSONAL SANITARIO.

1.- El personal sanitario está obligado, en todo caso, a proceder a la **obtención de muestras** y remitirlas al laboratorio correspondiente y a **dar cuenta del resultado de las pruebas** que se realicen a la **Autoridad judicial**, a la **Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial** y, cuando proceda, a las **Autoridades Municipales** competentes.

Entre **los datos** que comunique el personal a las mencionadas autoridades u órganos, figurarán, en su caso, **el sistema empleado** en la investigación de la alcoholemia, la **hora exacta** en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje **de alcohol** en sangre que presenta el individuo examinado.

4.- RETENCIÓN PREVENTIVA.

Corresponde retención preventiva:

- a) Del **conductor**, cuando se compruebe que se encuentra alcoholizado, hasta que esté en condiciones de volver a conducir. La retención preventiva termina si otro conductor habilitado puede seguir conduciendo el vehículo, previo labrado del acta de infracción correspondiente.

La negativa a someterse a la prueba de alcoholemia constituye presunción de estar alcoholizado.

- b) De las **licencias habilitantes**, cuando:

- 1 - Estuvieren vencidas;
- 2 - Hubieren caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente;
- 3 - No se ajusten a los límites de edad correspondientes;
- 4 - Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en la Ley y su Reglamentación;
- 5 - 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 la Ley, cuyo texto es el siguiente: SUSPENSIÓN POR INEPTITUD. La autoridad expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente. El ex-titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos.
- 6 - El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir;

- c) De los **vehículos**:

- 1 - Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentarias, labrando un acta provisional la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva.

La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga establece la autoridad competente.

En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.

- 2 - Si son conducidos por persona no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo.

En tal caso, luego de labrar el acta, el vehículo podrá ser liberado bajo la conducción de otra persona habilitada, caso contrario el vehículo será removido y remitido a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

- 3 - Cuando se comprobare que estuviera o circulara excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de falta.

- 4 - Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenará la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de faltas, siendo responsables el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

En caso de constataciones realizadas a vehículos que se encuentren afectados al servicio público de transporte interurbano de pasajeros o al transporte de cargas, la autoridad interviniente dará inmediata participación a la Dirección de Transporte de la Provincia o a la Dirección de Vialidad, según corresponda, quienes asumirán la jurisdicción en el caso, aplicando las disposiciones y procedimientos específicos reglados en la normativa de la materia.

- 5 - 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 el Artículo 19º de la Ley, cuyo texto es el siguiente: SUSPENSIÓN POR INEPTITUD. La autoridad expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente.

El ex-titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos

- 6 - El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir;

- c) De los **vehículos**:

- 1 - Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentarias, labrando un acta provisional la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva.

La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga establece la autoridad competente.

En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.

- 2 - Si son conducidos por persona no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo.

En tal caso, luego de labrar el acta, el vehículo podrá ser liberado bajo la conducción de otra persona habilitada, caso contrario el vehículo será removido y remitido a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

- 3 - Cuando se comprobare que estuviera o circulara excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de falta.

4 - Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenará la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de faltas, siendo responsables el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

En caso de constataciones realizadas a vehículos que se encuentren afectados al servicio público de transporte interurbano de pasajeros o al transporte de cargas, la autoridad interviniente dará inmediata participación a la Dirección de Transporte de la Provincia o a la Dirección de Vialidad, según corresponda, quienes asumirán la jurisdicción en el caso, aplicando las disposiciones y procedimientos específicos reglados en la normativa de la materia.

CAPÍTULO 12.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: OTROS USUARIOS.

1.- CONDUCTORES, PEATONES Y ANIMALES.

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:
 - a) En los pasos para peatones debidamente señalizados, donde deben cederles el paso en todo momento, siempre que no exista autoridad de control de tránsito o semáforo que regule el cruce. Se entiende que no se le cede el paso al peatón cuando se le corta su trayectoria.
 - b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
 - c) Cuando el vehículo cruce una banquina por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.
2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.
3. También deberán ceder el paso:
 - a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de personas, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.
 - b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.
4. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:
 - a) En los pasos debidamente señalizadas.
 - b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no existan pasos para éstos.
 - c) Cuando el vehículo cruce una banquina por la que estén circulando animales que no dispongan de pasos.

2.- PEATONES.

Los peatones deben transitar:

a) En zona urbana.

- 1 - Únicamente por zonas peatonales que incluye las aceras, paseos y andenes.
- 2 - En las intersecciones, por la senda peatonal;
- 3 - Por la calzada, ceñidos al vehículo, sólo para el ascenso y descenso del mismo.
- 4- En vías semaforizadas los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada por la senda peatonal o por las esquinas cuando:
 - Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante. No deben cruzar con la luz roja o cuando el semáforo peatonal haya comenzado a emitir la luz de prohibido cruzar en forma intermitente. Si se hubiera iniciado el cruce de la intersección, deberá continuarse hasta finalizarlo. El titular de la vía debe programar el tiempo de luz intermitente acorde a la longitud de la intersección.

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

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

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

b) En zona rural.

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

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

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

3.- PASOS PARA PEATONES Y CRUCE DE CALZADAS.

A) En zonas donde existan **pasos para peatones a distinto nivel**, los que se dispongan a **atravesar la calzada** deberán hacerlo precisamente por los mismos, y cuando los **pasos para peatones sean a nivel**, se observará además las reglas siguientes:

- a) Si el paso dispone de **semáforos** para peatones, obedecerán sus indicaciones.
- b) **Si no existiera semáforo** para peatones pero la **circulación de vehículos** estuviera regulada por **Agente de control del tránsito o semáforo vehicular**, no penetrarán en la calzada mientras la señal del Agente o del semáforo **permite la circulación** de vehículos por ella.

Cuando el semáforo tenga luz verde, habilita el cruce de la intersección tanto a los vehículos como a los peatones que circulan en igual dirección. Por esta razón los conductores que giren con sus vehículos deben tener en cuenta que el semáforo que regula la dirección que quieren tomar está en rojo; y, por lo tanto, no tienen prioridad frente a los peatones.

- c) **En los restantes pasos para peatones** señalizados mediante la correspondiente senda peatonal y en las esquinas aunque no exista senda peatonal, la **prioridad de cruce es del peatón**. En estos casos el peatón debe tener en cuenta la **distancia** y la **velocidad** de los vehículos que se aproximen para que el **cruce pueda hacerlo con seguridad**. A tal fin valen las siguientes consideraciones:

- Aunque la velocidad máxima permitida en vías urbanas es de 60 km/h, los conductores deben reducirla a 30 km/h en los cruces no regulados por semáforos o agentes, ya sean de bocacalles o de sendas peatonales.
- Para contar con un margen de seguridad, si adoptamos 40 km/h como velocidad de aproximación de los vehículos, la distancia de detención es de 20 metros con calzada seca y de 30 con calzada húmeda. Son pues estas distancias las que

el peatón debe tener en cuenta para efectuar el cruce con seguridad. Los conductores deberán detener su marcha ante el menor indicio de intención de cruzar la calzada por parte de un peatón.

Es recomendable que los niños y escolares indiquen su intención de cruzar extendiendo su brazo con la palma de la mano en dirección al flujo vehicular.

B) Para **atravesar la calzada** en vías rurales, donde no existan sendas peatonales, deberán **cerciorarse** de que pueden **hacerlo sin riesgo** ni provocar **entorpecimiento** alguno al **tránsito vehicular**. En este caso el peatón no tiene prioridad en el cruce.

C) En todos los casos la **calzada debe atravesarse** en forma **perpendicular** al eje de ésta, no **demorarse ni detenerse** en ella sin necesidad, y no entorpecer el paso a los demás.

4.- ANIMALES.

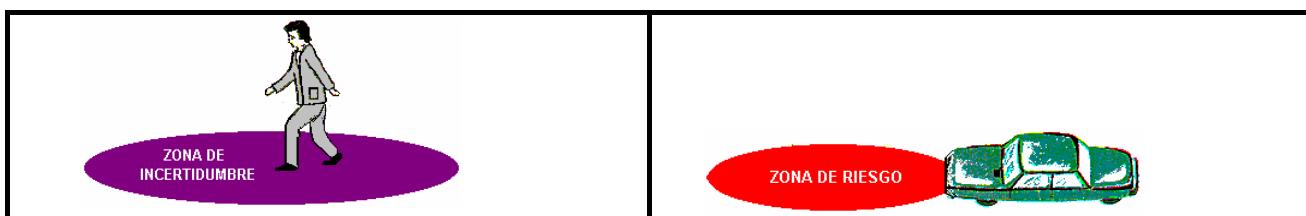
1. En las vías objeto de esta normativa, sólo se permite el tránsito de animales de tiro, cargas o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, por caminos de tierra y fuera de la calzada, siempre que vayan custodiados por el personal necesario.
2. Está prohibido dejar animales sueltos en la zona de camino.
3. Está prohibido la circulación de animales por autopistas y autovías.

5.- ADVERTENCIA DE LOS CONDUCTORES.

1. Los conductores **están obligados a advertir** al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos.
2. Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la luz indicadora de dirección del vehículo, o en su defecto, con el brazo.
3. Excepcionalmente, y con el objeto de prevenir un accidente, pueden emplearse señales acústicas, quedando prohibido su uso inmotivado o exagerado.
4. Los vehículos de servicios de urgencia públicos o privados y otros vehículos especiales pueden utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones prescriptas en la Reglamentación de la Ley de Tránsito.
5. Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantar, se debe accionar la luz indicadora de dirección izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobreseguimiento.
6. El conductor de un vehículo cuyas dimensiones impidan la visibilidad de sobreseguimiento al conductor del vehículo que circula detrás de él, debe indicarle la posibilidad de adelantarlo mediante la luz indicadora de dirección de la derecha.

6.- CONSIDERACIONES RESPECTO DE LOS DEMÁS USUARIOS.

A) ZONA DE INCERTIDUMBRE Y ZONA DE RIESGO.



Todos los **peatones** o **vehículos** que circulan por las vías públicas están rodeados de un espacio o **zona hacia donde pueden desplazarse de un modo imprevisto**; esto se llama **zona de incertidumbre**.

Por ejemplo: Cuando un **peatón** está cruzando la calzada, se encuentra rodeado por delante y por detrás de una **zona de incertidumbre**, que es peligrosa para el conductor, puesto que el peatón puede **tener una reacción imprevista** tanto hacia adelante como hacia atrás, que debemos **prever**.

También los **vehículos**, sobre todo a escasa velocidad, tienen una zona de incertidumbre tanto **detrás**, puesto que su conductor puede frenar bruscamente, como **lateralmente**, ya que pueden cambiar de dirección, o, **si** están detenidos, pueden abrirse sus puertas.

En la parte **anterior** de los vehículos existe una zona que se considera peligrosa **y se llama "zona de riesgo"**; corresponde al **espacio** necesario para detener el vehículo.

Acelerando nuestro vehículo, esta zona **aumenta**, y **disminuyendo** la velocidad, **se hace más pequeña**.

El superponer la **zona de riesgo de nuestro vehículo** con la **zona de incertidumbre del vehículo que nos precede**, resulta sumamente **peligroso**. Lo mismo podemos decir de los **cruces y adelantamientos**, en los que **se aproximan las zonas de riesgo e incertidumbre** de los dos vehículos. De ahí la necesidad de **guardar siempre "la distancia de seguridad"**, cuando circulamos detrás de otros vehículos.

B) VEHÍCULOS QUE DIFICULTAN LA FLUIDEZ Y LA VISIBILIDAD.

Hay algunos vehículos como los camiones, ómnibus, conjuntos formados por tractor y remolque etc. que, por su lentitud, peso o dimensiones exigen a los demás conductores y usuarios de la vía adoptar especiales precauciones porque:

- Ocupan una gran parte de la calzada y dejan un espacio reducido al adelantarlos o cruzarnos con ellos, sobre todo en las curvas.
- **Ocultan más la vía** e impiden la visibilidad sobre todo de las señales, intersecciones, demás vehículos etc.
- **Necesitan más espacio** para maniobrar, por lo que a veces se desplazan antes hacia la izquierda para poder girar a la derecha.
- **Necesitan más tiempo** para sus maniobras, especialmente al salir y entrar en inmuebles.
- **Dificultan y alargan los adelantamientos** por su longitud.
- Por lo mismo tomaremos **estas precauciones**:
- **Prever** con antelación sus intenciones y advertir las propias.
- **Colaborar** con ellos facilitando sus maniobras.
- **No acercarse demasiado** a ellos para que no quede mermado nuestro campo de visión.
- Tener especial cuidado al **adelantarlos** o al **cruzarnos** con ellos, sobre todo si existe viento lateral, pues podemos advertir cierta inestabilidad en nuestro vehículo. Mantener firme el volante, en este caso, y reducir la velocidad.

Con **calzada mojada** poner en funcionamiento el **limpiaparabrisas** antes de adelantarlos o cruzarnos con ellos, **si no lo llevamos ya**, pues el barro que proyectan puede impedir la visibilidad.

C) **BICICLETAS, CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS.**

Las bicicletas, los ciclomotores y las motocicletas son vehículos:

- Menos estables, puesto que su conductor debe guardar el equilibrio, y esto obliga a hacer desvíos cuando circula lentamente, cuando arranca o se detiene e incluso cuando sopla el viento, o quiere esquivar un bache.
- Más frágiles: El conductor no está protegido por una carrocería ni por un parachoques y puede caer fácilmente.
- Menos visibles que los demás vehículos por su reducido volumen, por lo cual ocultan fácilmente en los ángulos muertos de nuestros vehículos.
- Tendremos especial cuidado al hacer un giro pues pueden sorprendernos circulando entre nuestro vehículo y la acera.
- Son especialmente peligrosos en la conducción nocturna, sobre todo si no están debidamente señalizados.

En los adelantamientos que efectúen estos vehículos o los que se realicen a los mismos habrá que dejar una separación lateral suficiente para realizarlos con seguridad que deberá ser 1,50 metros como mínimo.

En las Intersecciones rigen para estos vehículos las mismas normas de prioridad que para los demás automotores.

En vía interurbana tanto las bicicletas como los ciclomotores deben circular por la banquina si existe y es posible. Las bicicletas y los ciclomotores no deben circular en paralelo.

E) **TRABAJADORES Y AGENTES.**

Los **trabajadores** que cumplen tareas sobre la calzada y los **funcionarios** de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retroreflectancia de noche. La superficie que abarque y la distribución del material retroreflejante en la vestimenta debe ser:

- a) En el **torso**: por detrás debe abarcar toda la espalda y por delante debe formar la “**Cruz de San Andrés**”, y
- b) en el **calzado**, estará colocada sobre el **talón**.

La Comisión Provincial de Transito y Seguridad Vial especificará los colores y características de la vestimenta para las fuerzas de seguridad y policiales, defensa civil, bomberos, servicios de apuntalamiento, explosivos, u otros similares de urgencia, trabajadores de auxilio mecánico, de la construcción de la vía pública, de recepción de residuos o escombros, personal de ambulancias, personal de los vehículos guías y de los de las cargas excepcionales, u otros servicios que se presten en la vía pública.

CAPÍTULO 13.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: OCUPACIÓN DE LA VÍA POR LOS VEHÍCULOS.

1.- SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN.

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

2.- UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES.

1. El conductor de un automotor o de un vehículo especial con el peso máximo autorizado, debe circular por la calzada y no por la banquina, salvo por razones de emergencia; y debe, además, atenerse a las reglas siguientes:

- a) En las calzadas con doble sentido de circulación y dos carriles, separados o no por marcas viales, circulará por el de su derecha.
- b) En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles, separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el de su derecha, pudiendo utilizar el central para adelantar; retornando de inmediato el anterior, y en ningún caso por el carril situado a la izquierda del central
- c) Fuera de zona urbanizada, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, debe circular normalmente por el situado más a su derecha, si bien puede utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tránsito o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga. Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito circulando a menor velocidad que la de operación de su carril.

Cuando una de dichas calzadas tenga tres o más carriles en el sentido de su marcha, los conductores de camiones, vehículos especiales, y conjuntos de vehículos deben circular normalmente por el carril situado más a su derecha, pudiendo utilizar el carril inmediato a la izquierda del indicado, en las mismas circunstancias y con igual condición a las citadas en el párrafo anterior.

- d) Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible.
 - e) Se debe circular permanentemente en un **mismo carril** y por el **centro** de éste, advirtiendo anticipadamente con la luz de giro, la intención de cambiar de carril.
 - f) Está **prohibido pisar y atravesar** líneas longitudinales continuas.
 - g) Está **prohibido circular pisando o montado** sobre líneas longitudinales **discontinuas**, sólo pueden atravesarse para cambiar de carril.
 - h) Cuando se circule por calzadas de zonas urbanas con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, podrá utilizar el que mejor convenga a su destino, pero no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.
3. Para el cómputo de carriles, a los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, no se tendrá en cuenta los destinados al tránsito lento ni los reservados a determinados vehículos.

3.- UTILIZACIÓN DE LA BANQUINA.

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

4.- SUPUESTOS ESPECIALES DEL SENTIDO DE CIRCULACIÓN.

1. Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, la Autoridad Competente, puede disponer:
 - a) cambio del sentido de circulación, y la utilización de banquinas o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.
 - b) la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos o usuarios,
 - c) el cierre de determinadas vías, o la circulación obligatoria de itinerarios distintos.
2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar la fluidez de la misma, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que son obligatorias para los usuarios afectados.

5.-REFUGIOS, ISLETAS O DISPOSITIVOS DE GUÍA

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

6.- CIRCULACIÓN EN AUTOPISTAS.

1. Está **prohibido circular** por las autopistas con vehículos de **tracción animal, ciclos, ciclomotores, y vehículos especiales**. Se pueden establecer otras limitaciones de circulación temporales o permanentes, como las reglamentadas en el punto 4 del presente capítulo.
2. El carril extremo izquierdo debe utilizarse para el desplazamiento a la máxima velocidad admitida por la vía y para maniobras de adelantamiento.
3. **No se permite estacionar ni detenerse** para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercaderías, salvo en las dársenas construidas al efecto.
4. Los **vehículos remolcados** por causa de accidente, desperfecto mecánico, etc., deben **abandonar la vía en la primera**

salida.

7.- INCORPORACIÓN A LA CIRCULACIÓN.

El conductor de un vehículo parado o detenido en un borde de la carretera, procedente de una vía de acceso a la misma, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, debe cerciorarse previamente incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios. Debe además, ceder el paso a otros vehículos y tener en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos; y advertirá su intención con la luz indicadora de dirección.

2. Cuando, por condiciones de circulación, el tránsito se encuentre **detenido o en movimiento discontinuo**, ningún conductor deberá obstruir con su vehículo la maniobra del que **pretende incorporarse a la circulación**, para ello deberá dejar libre el espacio necesario para que pueda efectuarse dicha incorporación.
3. En los casos en que la incorporación a la circulación de una vía se dé desde otra y, para ello deban usarse carriles de deceleración y aceleración, el conductor deberá comportarse según la siguiente norma:
 - a) El carril de deceleración será ocupado lo más próximo posible al comienzo del mismo, en forma completa, a la velocidad de operación y habiendo efectuado la advertencia correspondiente con las luces direccionales. Una vez en él, recién se ejecutará la reducción de velocidad. Queda prohibido incorporarse a un carril de deceleración por delante de un vehículo que ya se encuentre circulando por el mismo.
 - b) El carril de aceleración será abandonado lo más próximo posible a su finalización, advirtiendo la maniobra con las luces direccionales. Dentro de éste carril se adaptará la velocidad a la del flujo de tránsito de la vía principal, a la cual se pretende acceder, sin provocar alteraciones de velocidad o trayectoria en los vehículos que por ella circulan. De no asegurarse estas condiciones, el conductor del vehículo que circula por el carril de aceleración deberá abstenerse de efectuar la maniobra de incorporación a la vía principal; llegando, inclusive, a la detención absoluta hasta que las condiciones de circulación le permitan acceder a la misma. Se prohíbe abandonar un carril de aceleración antes de que lo efectúe el vehículo precedente.

8.- CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN TRAMO DE INCORPORACIÓN.

Con independencia de la obligación de los conductores de los vehículos que se incorporen a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, los demás conductores deben facilitar, en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de personas que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

9.- CAMBIOS DE VÍA, CALZADA Y CARRIL

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

10.- CAMBIOS DE SENTIDO.

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

11.- PROHIBICIÓN DE CAMBIO DE SENTIDO.

Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias o que no se den las condiciones a que alude el artículo anterior, en los pasos a nivel y en los tramos de vía afectados por la señal "túnel", así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.

12.- MARCHA HACIA ATRÁS O RETROCESO.

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

13.-OTRAS PROHIBICIONES EN LA VÍA PÚBLICA

Está prohibido:

1. Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad mínima admisible de los canales en su banda de rodamiento.
2. A los conductores de bicicletas, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.
3. Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin, los demás vehículos sólo podrán hacerlo en caso de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución.
4. Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola.
5. Transportar residuos, escombros, tierra, arena, grava, aserrín, u otra carga a granel polvorienta, sin cubierta protectora.
Trasladar sustancias que difundan olor desagradable, emanaciones nocivas o sean insalubres, en vehículos o contenedores no destinados a ese fin.
7. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas deben ser lavadas en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones establecidas para la zona rural.
8. Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas y las de estabilidad del vehículo, oculte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos.
9. Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de emergencias, en cualquier tipo de vehículo.
10. Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse, o realizar venta de productos en zona de camino.
11. Circular en vehículos con bandas de rodamiento metálicas o con grapas, tetones, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre el barro, nieve o hielo y también los de tracción animal en caminos de tierra.
12. Tampoco por éstos firmes de tierra pueden hacerlo los ómnibus, camiones o maquinaria especial, mientras estén enlodados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía.
13. Usar la bocina o señales acústicas; salvo en caso de peligro o emergencia, así como tener el vehículo sirena o bocina no autorizadas.
14. Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios.
15. Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública.
16. Destruir, alterar, sustraer, carteles de señales de tránsito, así como la colocación de señales **no autorizadas** por el responsable de la vía
17. Destruir, o alterar las marcas viales de la calzada, e incorporar marcas extrañas a la normativa vigente, o sin la autorización pertinente del titular de la vía.

14.- USO ESPECIAL DE LA VÍA.

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

15.- OBSTÁCULOS EN LA VÍA.

- La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objetos sobre la calzada o banquina, debido a caso fortuito o fuerza mayor debe ser advertida a los usuarios de la vía pública al menos con la inmediata colocación de balizas reglamentarias, según lo indicado en el Cap. 8 del presente Manual.
- La autoridad presente debe remover el obstáculo sin dilación, por sí sola o con la colaboración del responsable si lo hubiera y estuviera en posibilidad de hacerlo. Asimismo, los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retroreflectancia de noche.

La autoridad de aplicación puede disponer la suspensión temporal de la circulación, cuando situaciones climáticas o de emergencia lo hagan aconsejable.

CAPÍTULO 14.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: LA VELOCIDAD.

1.- LÍMITES DE VELOCIDAD.

1. Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características del estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.
2. La velocidad máxima y mínima autorizadas para la circulación de vehículos a motor se fijan reglamentariamente, con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de la Ley de Tránsito su Reglamentación, de acuerdo con sus propias características. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad, son señalizados con carácter permanente o temporal, en su caso. En defecto de señalización específica, se cumple la genérica establecida para cada vía.
3. Se establece también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en zona urbanizada. Este límite podrá ser rebajado en travesías especialmente peligrosas, **previa autorización del titular de la vía.**
4. Las velocidades máximas fijadas para las vías rápidas y rutas convencionales que no discurren por suelo urbano sólo pueden ser rebasadas en 20 Km./h., por automóviles y motocicletas, cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas.
5. Se puede circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de transportes especiales o cuando las circunstancias del tránsito impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación.
6. Está prohibido disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas.

2.- DISTANCIAS Y VELOCIDAD EXIGIBLE.

1. Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo previamente y a realizarlo de forma que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.
2. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro debe dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.
3. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin advertir su propósito de adelantamiento, debe ser tal, que permita al que a su vez le sigue, adelantarla con seguridad. Los camiones con o sin acoplados, los ómnibus, los vehículos especiales y los trenes o conjuntos de vehículos, deben guardar a estos efectos, una separación mínima de 100 metros.
4. Lo dispuesto en el apartado anterior no es de aplicación:
 - a) En zona urbana.
 - b) Donde estuviere prohibido el adelantamiento.
 - c) Donde hubiere más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
 - d) Cuando la circulación estuviere tan saturada que no permita el adelantamiento.
5. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por el titular de la vía.

3.- VELOCIDAD MÁXIMA.

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

1. **En zona urbana:**
 - a) En calles: 40 Km./h;
 - b) En avenidas: 60 Km./h;
 - c) En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos.
2. **En zona rural (rutas convencionales):**
 - a) Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 Km./h.
 - b) Para ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 Km./h;
 - c) Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 Km./h;
 - d) Para transporte de sustancias peligrosas: 80 Km / h.
3. **En autopistas y autovías** los mismos del apartado 2 salvo para motocicletas y automóviles que puede llegar hasta 130 Km./h. y los del punto b) que tienen el máximo de 100 Km./h;
4. **Límites máximos especiales:**
 - a) En las intersecciones urbanas sin semáforos, ni señales de prioridad; la velocidad precautoria, nunca será superior a 30 Km./h;
 - b) En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos; la velocidad precautoria no será superior a 20 Km./h, y el cruce se efectuará después de asegurarse el conductor que no se acerca un tren;
 - c) En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas la velocidad precautoria no será mayor a 20 Km./h, durante su funcionamiento;
 - d). En rutas que atraviesen zonas urbanas (travesías), la velocidad precautoria no será mayor a 60 km./h.

4.- LÍMITES MÍNIMOS DE VELOCIDAD.

Se deben respetar los siguientes límites mínimos de velocidad:

1. En zonas urbanas, autopistas y autovías: la mitad del máximo de velocidad fijado para cada tipo de vía.

2. En rutas convencionales: 50 Km./h., salvo los vehículos especiales que sólo puedan circular autorizados por el titular de la vía.

CAPÍTULO 15.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: PRIORIDAD DE PASO.

1.- DEFINICIONES.

1. **Prioridad de paso:** es el derecho legal que le asiste a un usuario sobre otro en las intersecciones, carriles, pasos peatonales y demás partes de la vía.
2. **Jerarquización vial:** Desde el punto de vista del tránsito, es la asignación de las prioridades de paso o de acceso de una vía sobre otra, a partir de la función principal de cada una de ellas, o de acuerdo a sus tipologías (características técnicas).

2.- NORMAS GENERALES DE PRIORIDAD.

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

3.- TRAMOS ESTRECHOS Y DE GRAN PENDIENTE

1. En los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso coincidente de dos vehículos que circulen en sentido contrario, donde no haya señalización expresa al efecto, tiene derecho de preferencia de paso el que hubiere entrado primero a ese tramo. En caso de duda, porque se da la circunstancia de la llegada simultánea de ambos vehículo al inicio del tramo, tiene la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra.
2. En los tramos de gran pendiente, en los que se den las circunstancias de estrechez señaladas en el punto anterior, la preferencia de paso la tiene el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si el tramo estuviese provisto de apartaderos, en cuyo caso, el vehículo ascendente que hubiese accedido a un apartadero debe ceder momentáneamente su prioridad hasta que se despeje el segmento de vía siguiente. En caso de duda, se estará a lo dispuesto en el inciso anterior.

4.- VIAS SEMAFORIZADAS.

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

- a) Los vehículos deben:
 - 1.- Con luz verde a su frente, avanzar.
 - 2.- Con luz roja, detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
 - 3.- Con luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a transponer la intersección antes de la roja.
 - 4.- Con luz intermitente amarilla dispuesta para un sólo sentido de circulación, permite avanzar pero sin prioridad. Dispuesta para dos o más sentidos de circulación, permite avanzar de acuerdo a las prioridades de paso establecidas por la señalización vertical, la horizontal o la prioridad de la derecha, en ese orden.
 - 5.- En el paso a nivel, el comienzo del descenso de la barrera equivale al significado de la luz amarilla del semáforo.
 - 6.- La velocidad máxima permitida es la señalizada por la asociación coordinada de luces verdes sobre la misma vía;
 - 7.- No debe iniciarse el cruce hasta que la luz verde se encienda.
 - 8.- En vías de doble mano y semáforo no se debe girar a la izquierda cuando haya señal que lo prohíba.
- b) Los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada por la senda peatonal o por las esquinas cuando:
 - 1.- Tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante. No deben cruzar con la luz roja o cuando el semáforo peatonal haya comenzado a emitir la luz de prohibido cruzar en forma intermitente. Si se hubiera iniciado el cruce de la intersección, deberá continuarse hasta finalizarlo. El titular de la vía debe programar el tiempo de luz intermitente acorde a la longitud de la intersección.
 - Los conductores deben permitir que los peatones finalicen el cruce antes de reiniciar su marcha, aún cuando el semáforo a su frente esté en verde.
 - 2.- Sólo cuando exista semáforo vehicular y el mismo de paso a los vehículos que circulan en su misma dirección.
 - 3.- **No teniendo la esquina semáforo, el peatón tiene prioridad de paso sobre los vehículos.**

5.- CONDUCTORES, PEATONES Y ANIMALES.

1. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:
 - a) En los pasos para peatones debidamente señalizados, donde deben cederles el paso en todo momento, siempre que no exista autoridad de control de tránsito o semáforo que regule el cruce. Se entiende que no se le cede el paso al peatón cuando se le corta su trayectoria.
 - b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
 - c) Cuando el vehículo cruce una banquina por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.
2. En las zonas peatonales, cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto, los conductores tienen la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.
3. También deberán ceder el paso:
 - a) A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de personas, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.
 - b) A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.
4. Los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos, respecto de los animales, salvo en los casos siguientes:
 - a) En los pasos debidamente señalizadas.

- b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola, aunque no existan pasos para éstos.
- c) Cuando el vehículo cruce una banquina por la que estén circulando animales que no dispongan de pasos.

6.- CESIÓN DE PASO E INTERSECCIONES.

1. El conductor de un vehículo que haya de ceder el paso (por carecer de prioridad) a otro no debe iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderla, hasta haberse asegurado que ello no fuerza al conductor del vehículo que tiene la prioridad, a modificar bruscamente la trayectoria o la velocidad del mismo; y debe exhibir con suficiente antelación, su actitud de que efectivamente va a cederlo, manifestada por su modo de circular y especialmente con la reducción paulatina de su velocidad.
2. Aún cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor debe penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal.
3. Todo conductor que tenga detenido su vehículo en una intersección regulada por semáforo y la situación del mismo constituya obstáculo para la circulación, deberá salir de aquélla sin esperar a que el semáforo permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.

7.- DONDE Y CUANDO SE DEBE CEDER EL PASO.

El **paso** se debe **ceder** en todo lugar **donde** se carezca de prioridad; y, sólo se puede ceder el paso **cuando**, cuando se llega un instante antes de quien tiene la prioridad; ya que, si se llega después, no se tendría a quien ceder el paso. Es por esta razón que en una colisión, la presunción de culpabilidad recae sobre quien violó la prioridad de paso, independientemente de quien embistió.

8.- VEHÍCULOS EN SERVICIOS DE URGENCIA.

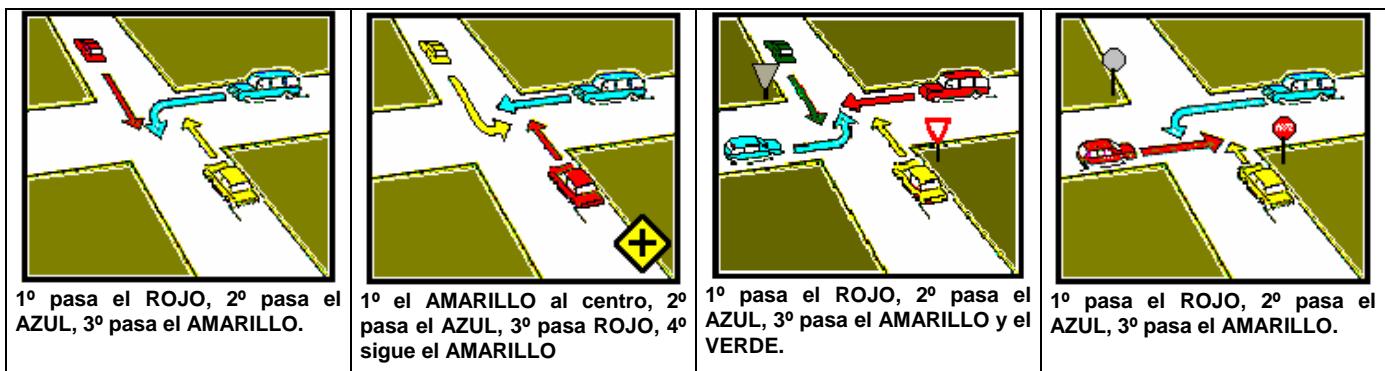
1. Son vehículos en **servicios de urgencias** los policiales, los de bomberos y las ambulancias. Éstos, ya sean públicos o privados, tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán circular por encima de los límites de velocidad establecidos y estarán exentos de cumplir otras normas o señales.
2. Sin embargo, la conducción de estos vehículos **no debe poner en riesgo a terceros ni ocasionar un mal mayor que aquel que intenten resolver**.
3. Estos vehículos deben contar con una habilitación especial.
4. Para que sean considerados en servicio deberán tener sus dispositivos luminosos y acústicos encendidos. **Está prohibido** a estos vehículos circular con los **dispositivos de emergencia accionados, cuando no estén en servicio de tal carácter**.
5. Los demás usuarios de la vía tienen la obligación de tomar todas las medidas a su alcance para facilitar el avance de esos vehículos en tales circunstancias.
6. Los demás vehículos tienen prohibido seguir a los vehículos en servicio de urgencia.

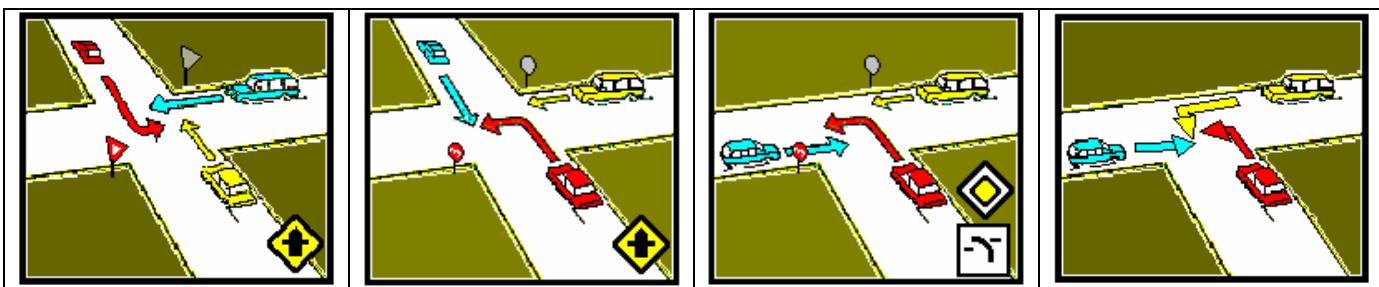
9.- CONGESTIONAMIENTO.

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

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

10.- EJEMPLOS DE PRIORIDAD DE PASO EN INTERSECCIONES.



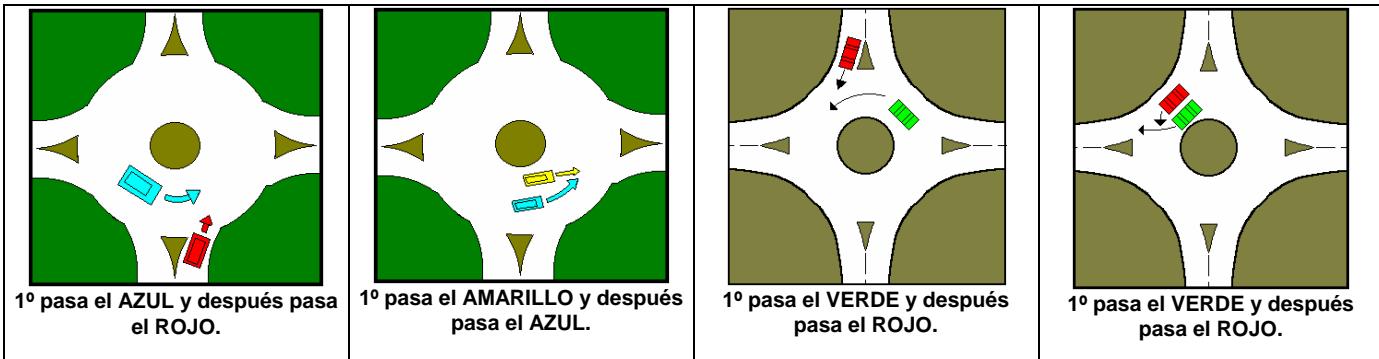


1º pasa el AMARILLO, 2º pasa el ROJO que gira, 3º pasa el AZUL.

1º pasa el AZUL, 2º pasa el ROJO que gira, 3º pasa el AMARILLO.

1º pasa el ROJO, 2º pasan el AZUL y el AMARILLO.

1º pasa el AZUL, 2º pasa el AMARILLO y 3º pasa el ROJO.



1º pasa el AZUL y después pasa el ROJO.

1º pasa el AMARILLO y después pasa el AZUL.

1º pasa el VERDE y después pasa el ROJO.

1º pasa el VERDE y después pasa el ROJO.

CAPÍTULO 16.-
NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: ADELANTAMIENTO.

1.- SENTIDO DE ADELANTAMIENTO

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

2.-NORMAS GENERALES DEL ADELANTAMIENTO

1. Antes de iniciar un adelantamiento que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar debe advertirlo con suficiente antelación con las luces direccionales y **comprobar** que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento, **existe espacio libre suficiente** para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario debe abstenerse de efectuarla.
2. Ningún conductor debe adelantar a varios vehículos, si no tiene la total seguridad de que, al presentarse otro en sentido contrario, puede desviarse hacia el lado derecho sin producir perjuicios o poner en situación de peligro a alguno de los vehículos adelantados.
3. También **debe cerciorarse** de que el conductor del vehículo **que le antecede** en el **mismo carril no ha indicado** su propósito de desplazarse hacia el mismo lado, en cuyo caso **debe respetar la preferencia que le asiste al vehículo que le precede**. No obstante, si después de un tiempo prudencial, el conductor del citado vehículo no ejerciera su derecho prioritario, se puede iniciar la maniobra de adelantamiento del mismo, advirtiéndoselo previamente con señal acústica u óptica.
4. Se prohíbe, en todo caso, adelantar a los vehículos que ya estén adelantando a otro, si para efectuar dicha maniobra, ha de invadir la parte de la calzada reservada a la circulación de sentido contrario.
5. Asimismo, debe asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril y de que dispone de espacio suficiente para reintegrarse a su mano cuando termine el adelantamiento.

3.- EJECUCIÓN DEL ADELANTAMIENTO.

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

4.- VEHÍCULO ADELANTADO.

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

5.- PROHIBICIONES DE ADELANTAMIENTO.

Está prohibido adelantar:

1. En donde exista señal vertical, marca vial, semáforos cuadrados de carril, conos u otros dispositivos que expresamente lo prohíban.

2. En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada, a no ser que los dos sentidos de circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.
3. **En los pasos para peatones señalizados como tales, y en los pasos a nivel y en sus proximidades.**
4. En las intersecciones y en sus proximidades, salvo cuando:
 - a) Se trate de una rotonda de circulación giratoria.
 - b) El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el presente capítulo.
 - c) La calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique.
 - d) El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas.

6.- SUPUESTOS ESPECIALES DE ADELANTAMIENTO

1. Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha y salvo los casos en que tal inmovilización responda a necesidades del tránsito, se le puede rebasar, aunque para ello haya que ocupar parte del carril izquierdo de la calzada, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro, que no se interrumpe el tránsito de los que circulan en sentido contrario, ni se viola la prioridad que tienen los que transitan por el carril al cual no puede accederse en circulación normal.
2. En las calzadas que tengan por lo menos dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que vaya a efectuar un nuevo adelantamiento puede permanecer en el carril que haya utilizado para el anterior, a condición de cerciorarse que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos que circulen detrás del suyo más velozmente.
3. No se considera adelantamiento:
 - a) Cuando en calzadas con varios carriles, los vehículos de un carril avanzan más rápidamente que los del otro, en el momento que la densidad de la circulación es tal, que los vehículos ocupan todo el ancho de la calzada, y sólo pueden circular a una velocidad que depende de la del que le precede en su fila.
En esta situación ningún conductor debe cambiar de fila para adelantar ni para efectuar cualquier otra maniobra que no sea prepararse para girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada, o tomar determinada dirección.
 - b) En todo tramo de carretera que existan carriles de aceleración, deceleración, y carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tránsito de determinados vehículos, tampoco se considerará adelantamiento el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa.

CAPÍTULO 17.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: PARADA Y ESTACIONAMIENTO.

1.- NORMAS GENERALES DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTO.

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

2.- PROHIBICIONES DE PARADAS Y ESTACIONAMIENTOS.

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

APÍTULO 18.-
NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: PASOS A NIVEL Y PUENTES MÓVILES.

1.- NORMAS GENERALES SOBRE PASOS A NIVEL Y PUENTES LEVADIZOS O DESPLAZABLES.

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

2.- BLOQUEO DE PASOS A NIVEL.

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

CAPÍTULO 19.-

NORMAS DE COMPORTAMIENTO VIAL.

TEMA: UTILIZACIÓN DE LAS LUCES.

1.- DEFINICIONES.

- a) **Dispositivo reflectante:** Elemento colocado en un vehículo, destinado a señalar su presencia de noche y en condiciones de visibilidad normales; y debe ser advertido por el conductor de otro automotor, desde una distancia mínima que fijará la correspondiente reglamentación de homologación, cuando le ilumine su luz alta. Este dispositivo, también llamado catadióptrico, será de color blanco, si es delantero; amarillo, si es lateral, y rojo si es posterior.
- b) **Luz alta:** La situada en la parte delantera del vehículo, capaz de alumbrar suficientemente la vía de noche y en condiciones de visibilidad normales, hasta una distancia mínima por delante de aquél, acorde con la reglamentación de homologación en vigor. Debe ser de color blanco o amarillo.
- c) **Luz baja:** La situada en la parte delantera del vehículo, capaz de alumbrar suficientemente la vía de noche y en condiciones de visibilidad normales, hasta una distancia mínima por delante de aquél acorde con la reglamentación de homologación en vigor, sin encandilar ni causar molestias injustificadas a los conductores y demás usuarios de la vía. Debe ser de color blanco o amarillo.
- d) **Luz de alumbrado interior:** Es la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca encandilamiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía. Será de color blanco.
- e) **Luz de emergencia:** Consiste en el funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección y en forma intermitente.
- f) **Luz de estacionamiento:** Es la luz de posición delantera y trasera de un vehículo, que deberá quedar encendida en zona rural o interurbana para señalizar la presencia del mismo, cuando permanezca estacionado.
- g) **Luz de frenado:** Es la situada en la parte posterior del vehículo y destinada a indicar a los usuarios de la vía que están detrás del mismo, que se está utilizando el freno de servicio. Debe ser de color rojo y de intensidad considerablemente superior a la de la luz trasera de posición.
- h) **Luz de gálibo:** La destinada a señalizar el ancho y altura totales en determinados vehículos. Será de un color distinto del rojo en la parte delantera y roja en la parte posterior.
- i) **Luz delantera de posición:** Es la situada en la parte delantera del vehículo, destinada a indicar la presencia y el ancho del mismo y que, cuando sea la única luz encendida en aquella parte delantera, sea visible de noche y en condiciones de visibilidad normales cuando el vehículo esté estacionado en zona rural. Esta luz debe ser blanca, autorizándose el color amarillo únicamente cuando esté incorporada en luces altas o bajas del mismo color.
- j) **Luz de retroceso:** Es la situada en la parte posterior del vehículo y destinada a advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo está efectuando, o se dispone a efectuar, la maniobra de marcha hacia atrás. Esta luz debe ser de color blanco y sólo debe poder encenderse cuando se accione la marcha hacia atrás.
- k) **Luz de niebla:** Es la destinada a aumentar la iluminación de la vía por delante, o a hacer más visible el vehículo por detrás, en casos de niebla, nieve, lluvia intensa o nubes de polvo. Debe ser de color blanco o amarillo selectivo si es delantera y de color rojo si es posterior.
- l) **Luz de placa de dominio:** Es la destinada a iluminar la placa trasera de dominio.
- m) **Luz de giro o direccional:** Es la destinada a advertir a los demás usuarios de la vía, la intención del conductor de desplazar su vehículo lateralmente para un cambio de carril, de girar para el ingreso a otra vía diferente, o de abandonar la calzada para su detención sobre la banqueta. Esta luz debe ser color amarillo, de posición fija, intermitente mientras se la active, y visible de día o de noche.
- n) **Luz trasera de posición:** Es la situada en la parte posterior del vehículo, destinada a indicar la presencia y el ancho del mismo y que sea visible, de noche y en condiciones de visibilidad normales cuando el vehículo esté estacionado en zona rural. Debe ser de color rojo no deslumbrante.

2.- USO OBLIGATORIO DE LUCES.

- 1. Todos los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal "túnel", deben llevar encendida y totalmente limpia la luz que corresponda, de acuerdo con lo que se establece a continuación:
 - a) La Luz baja, las luces de posición, y la luz de chapa de dominio, son de uso obligatorio y deben permanecer encendidas simultáneamente
 - b) Luz alta: Se usa en lugar de la luz baja, cuando sea necesaria por razones de visibilidad, cumpliendo las condiciones de simultaneidad del punto anterior, **estando prohibido su uso en zonas urbanas y cuando, en zona rural, haya vehículos circulando en sentido contrario, o se transite detrás de otro.**
- 2. También, **deberán llevar encendido, durante el resto del día, las luces bajas:**
 - a) Las **motocicletas** que circulen por cualquier tipo de vía en zonas interurbanas.
 - b) Todos los vehículos que circulen por un **carril reversible**, o en sentido contrario al que normalmente se utiliza en la calzada donde se encuentre situado.
- 3. También es obligatorio utilizar el alumbrado correspondiente al período nocturno mas las luces de niebla, cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.

3. - OTRAS LUCES.

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

- 1. **Luz de frenado:** Se encenderá a sus fines propios.
 - 2. **Luz indicadora de dirección (intermitente):** Se encenderá para su fin específico.
 - 3. **Luz de retroceso:** Se encenderá para efectuar la maniobra específica.
4. **Luz de niebla** (delantera y trasera): Se encenderá en caso de niebla, lluvia intensa, nieve o nubes de polvo.

5. **Luz de emergencia:** Se encenderá para indicar que el vehículo se encuentra detenido en zona peligrosa o cuando deba disminuirse bruscamente la velocidad.

CAPÍTULO 20.-

EL VEHÍCULO.

1.- DEFINICIONES.

- a) **Automóvil:** el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que excede los mil kilogramos de peso.
- b) **Bicicleta:** vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas.
- c) **Camión:** vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total.
- d) **Camioneta:** el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kilogramos de peso total.
- e) **Carretón:** el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales; concebido y construido para ser acoplado y remolcado por un automotor.
- f) **Ciclomotor:** una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad.
- g) **Eje doble tandem:** Agrupamiento de dos ejes consecutivos pertenecientes a un mismo vehículo y unidos por un dispositivo que permite repartir el peso entre ambos. La distancia entre los ejes será mayor a un metro con veinte centímetros y menor a dos metros con cuarenta centímetros.
- h) **Eje triple o tridem:** Agrupamiento de tres ejes consecutivos de un mismo vehículo, unidos por un dispositivo que permite la distribución del peso entre ellos. La distancia entre los ejes consecutivos debe ser superior a un metro con veinte centímetros e inferior a dos metros con cuarenta centímetros.
- i) **Maquinaria agrícola automotriz:** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.
- j) **Máquina agrícola remolcada:** Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas y que para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado por un tractor, o automotor. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos a los efectos de la Ley de Tránsito.
- k) **Maquinaria especial:** Todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar. Vehículo, autopropulsado o remolcado, concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas exigidas en la Ley de Tránsito y su Reglamentación así como la maquinaria agrícola y sus remolques.
- l) **Motocicleta:** Vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 kilómetros por hora; además, los de tres ruedas con sidecar, entendiendo como tal el habitáculo adosado lateralmente a la motocicleta.
- m) **Ómnibus:** Vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;
- n) **Ómnibus articulado:** Automotor concebido y construido para el transporte de pasajeros, con capacidad para más de nueve plazas, incluido el conductor, compuesto por dos secciones rígidas unidas por otra articulada que las comunica. Se incluye en este término el trolebús articulado.
- o) **Peso máximo autorizado-(PMA):** Es el mayor peso en carga con que se permite la circulación normal de un vehículo.
- p) **Peso por eje:** Es el que gravita sobre el suelo, transmitido por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.
- q) **Remolque:** Vehículo concebido y construido para circular arrastrado por un vehículo de motor.
- r) **Remolque agrícola:** Vehículo de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor, o máquina agrícola automotriz.
- s) **Remolque liviano:** Es aquel cuyo peso máximo autorizado no excede de 750 Kilogramos.
- t) **Semirremolque:** Remolque construido para ser acoplado a un automotor de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte sustancial de su peso y de su carga sean soportado por dicho automotor.
- u) **Tara:** Peso del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga y con su dotación de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.
- v) **Tractor agrícola:** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar maquinaria o vehículos agrícolas.
- w) **Tractor y maquinaria para obras o servicios:** Vehículo especial concebido y construido para su utilización en obras o para realizar servicios determinados, tales como tractores no agrícolas, pintabandas, excavadoras, motoniveladoras, cargadoras, vibradoras, apisonadoras, extractores de barro y quitanieves.
- x) **Tranvía:** Vehículo que marcha por rieles instalados en la vía.
- y) **Trolebús:** Vehículo concebido y construido para el transporte de pasajeros, de capacidad mayor de ocho personas y el conductor; conectado a una línea eléctrica aérea y que no circula por rieles.
- z) **Vehículo automotor:** todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

2.- POSICIÓN CONFORTABLE Y SEGURA PARA LA CONDUCCIÓN.

A) REGLAJE DEL ASIENTO Y RESPALDO.

Antes de poner el motor en marcha para disponernos a conducir, debemos acomodarnos confortablemente en el asiento. Tendremos la espalda bien apoyada sobre el respaldo del asiento, que lo colocaremos ligeramente inclinado hacia atrás. Accionando una palanca que suele ir colocada debajo del asiento, podemos guiar la distancia del asiento con relación al volante.

Para que la distancia sea la adecuada:

- Los brazos estarán ligeramente flexionados sobre el volante.
- La mano derecha podrá llegar a actuar sobre la palanca del cambio de velocidad en su punto más lejano, sin que tengan que desplazarse los hombros del respaldo.

- Las piernas quedarán semiflexionadas de forma que los pies puedan actuar sobre los pedales pisando a fondo sin que el cuerpo tenga que desplazarse.
- Utilizaremos calzado liviano y flexible, de suela no demasiado rígida, que nos permita actuar sobre los pedales, de modo que podamos percibir y controlar suficientemente la presión sobre mismos.
- Son desaconsejables tanto los zapatos **gruesos**, como **los de tacos altos**.
- Tampoco **debemos** conducir **descalzos** al menos en **el pie** derecho.
- La altura del asiento debe **ser** tal que nos permita ver **la carretera por encima del volante**. Si es **preciso**, colocaremos un almohadón como suplemento.

B) REGLAJE DE LOS ESPEJOS RETROVISORES.

Los espejos retrovisores **son necesarios para ver lo que sucede a nuestra espalda**.

Como **norma general** los **espejos** retrovisores serán tres, uno interior y dos colocados **en el exterior** uno en **el lado derecho** y otro, **en el Izquierdo** del vehículo, que permitan **al conductor ver** la circulación por **detrás** en una distancia mínima de **50** metros en recta y llano.

En las motocicletas de dos o tres ruedas desprovistas de cabina y en los ciclomotores, será suficiente un solo retrovisor colocado al lado Izquierdo.

Una **vez regulado el asiento y su respaldo**, procederemos a **regular el espejo retrovisor interior de forma que veamos el mayor campo posible a través de la luneta trasera**. Para **ello**:

- Sentados en la posición de conducción normal tomaremos el espejo por los bordes para evitar ensuciarlo con los dedos, y lo orientaremos hasta obtener la mejor visión posible a través de la ventanilla trasera, de forma que se pueda ver por lo menos los tres y si es posible los cuatro lados de la misma.
- **Para regular el espejo exterior izquierdo actuaremos sobre** el mismo o sobre su mando, según los modelos, hasta poder ver, sin **desviar** la cabeza de la posición normal, **la calzada y un poco el costado Izquierdo de** nuestro vehículo.
- **Para regular el exterior derecho** pediremos la ayuda de otra persona que lo mueva hasta que veamos también **la calzada y un poco del costado derecho del** propio vehículo. Si la regulación **es** eléctrica, nosotros mismos podremos efectuarla accionando sobre el mando.
- Si durante la noche nos encandila la luz de otro vehículo, actuaremos **sobre** el dispositivo de **antiencandilamiento**, que suele **llevar** el mismo espejo interior, o desviaremos un poco la cabeza mientras dure **esta** situación.

C) FORMA DE AGARRAR EL VOLANTE.

Agarraremos **el volante con ambas manos**, con **firmeza pero** ni sujetándolo con una fuerte **contracción**, ni **tan suave** que se nos **escape de los** dedos.

Las manos deberán colocarse **hacia la mitad superior** del volante, no en la **parte** totalmente superior.

Considerando el volante corno **la esfera de un reloj**, se admite **tradicionalmente que la mejor posición de las manos al volante es la que corresponde a la colocación de las diez y diez**.

- **Nunca apartaremos las dos** manos del volante **a la vez**, ni las **cruzaremos** sobre el mismo.
- Cuando debamos actuar sobre **algún mando** con una mano, sujetaremos fuertemente el volante **con la otra, sin** hacer **variaciones** peligrosas.

Si la dirección tiene retroceso automático para volver a su posición normal, **después** de tomar una **curva**, deberemos **cuidar este retroceso** sujetando **el volante** lo necesario para **que no gire** loco y podamos perder **el control** de la dirección.

C) VESTIMENTA ACONSEJADA.

- **No debemos llevar prendas muy ajustadas**, pues oprimen y no facilitan una conducción cómoda y relajada.
- **Tampoco** debemos conducir **con abrigos, o prendas similares de invierno**, pues dificultan los movimientos.
- Nos abrocharemos **el cinturón de seguridad**, cuyo uso es **obligatorio** tanto en **vías** interurbanas como urbanas. Invitaremos a los **pasajeros para** que también se lo abrochen.

Para el **conductor de motocicletas** el **vestuario es** fundamental, porque su cuerpo **está expuesto** a las condiciones **climatológicas** y ambientales.

Es conveniente, **especialmente en Invierno**, utilizar un **traje de cuero o similar y una prenda impermeable**, así como guantes y **botas**, a ser posible de **caña alta, para protegerse del agua y del frío**.

Si la motocicleta **está autorizada para transportar a otra persona**, son **válidas también** las anteriores recomendaciones **para el pasajero**, quien, por otra parte, **debe** ir montado a **caballo** por razones de estabilidad y seguridad.

E) CLIMATIZACIÓN DEL HABITÁCULO.

Para sentirnos **a gusto y cómodos, es** necesario que no **haya** dentro del vehículo ni **mucho frío ni mucho calor**.

Para lograr este estado y una adecuada ventilación, **procuraremos** abrir un poco **la ventanilla**, o bien accionar **el ventilador**, que, **según el modelo de vehículo**, proyecta el **aire del exterior o el aire acondicionado**, siendo este último el que favorece a la conducción en días de calor.

En tiempo frío, podremos poner la **calefacción, pero vigilaremos** que no **sea en exceso**, puesto que podría provocar **amodorramiento y somnolencia**.

3.- DISPOSICIONES DE SEGURIDAD.

A) PUERTAS.

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

B) APAGADO DE MOTOR.

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

C) CINTURÓN, CASCO Y RESTANTES ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

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

3. La **Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial** fijará también las excepciones a la norma del número 1, de acuerdo con las recomendaciones internacionales en la materia y atendiendo a las especiales condiciones de los conductores minusválidos.

D) LA VISIBILIDAD.

Para una conducción con garantías de seguridad **es** necesario que el **vehículo esté construido y mantenido de** tal forma que el **campo de visión** del conductor hacia adelante, hacia la derecha, hacia la izquierda y hacia atrás sea suficiente. Al conductor y en todo caso al propietario del vehículo incumbe la obligación de mantenerlo en las debidas condiciones tanto para la seguridad propia como para la de los demás usuarios.

Una buena visibilidad desde el interior se obtiene con:

- Los **elementos transparentes** del vehículo. Está prohibido adherir láminas a los parabrisas y cristales laterales, ya que impiden la visibilidad diáfana del conductor.
- Los **espejos retrovisores**.
- Los **dispositivos** de alumbrado y señalización.

E) EL PARABRISAS Y LAS LUNETAS.

Se llama **parabrisas** el cristal situado en la **parte delantera** de nuestro vehículo. Además de protegernos de los agentes atmosféricos, nos permite la **visión** para una conducción segura.

El **parabrisas** está formado de modo que, al **romperse** por el impacto de una piedra u otro objeto, se **desmenuce** en trozos pequeños que no dañen al conductor y ocupantes. Si conduciendo tenemos la mala suerte de que se nos rompa, y nos quedamos sin visibilidad, daremos un **golpe fuerte** con el puño para hacer un hueco y poder ver mientras solucionamos la avería. Existen también otros **parabrisas** con varias capas de seguridad que se agrietan pero no saltan en pedazos.

Para tratar de evitar, en lo posible, esta situación de rotura, circularemos más despacio, y a más distancia de seguridad con el **vehículo** que nos preceda, siempre que podamos prever la **posibilidad** de este accidente.

Además del **parabrisas**, nuestro vehículo dispone de cristales laterales en las **puertas y ventanillas**, y de una **luneta trasera**.

Antes de sentarnos al volante, tendremos en cuenta que haya una **perfecta visibilidad** a través de todos ellos, y sobre todo a través de la **luneta trasera**, por la que hemos de ver con el espejo retrovisor interior.

Si en invierno se hiela o se empaña, procuraremos **accionar el mando de luneta térmica** de nuestro vehículo, si tiene este dispositivo, o en todo caso procuraremos **limpiarla** con una bayeta tanto interior como exteriormente.

F) EL LIMPIAPARABRISAS Y EL LAVAPARABRISAS.

Para que el **parabrisas** pueda estar siempre en óptimas condiciones de limpieza y por lo tanto de visibilidad, todo parabrisas debe estar provisto de un **limpiaparabrisas eficaz**, que se actúa desde dentro, pulsando un interruptor.

El limpiaparabrisas dispone de una **velocidad Intermitente** y otras más rápidas.

Debemos utilizar la **más lenta posible** sin apartar nunca, al accionar cualquier mando, la vista de la calzada.

Nunca debe utilizarse cuando el **parabrisas está seco**, para no rayarlo con las posibles arenillas depositadas en el mismo, pues un cristal **rayado aumenta el encandilamiento** durante la noche o bajo los efectos del sol.

Las **escobillas** han de estar en buen estado y limpias. Cuando el **barrido** del parabrisas sea incorrecto deben sustituirse.

Para evitar el rayado del parabrisas, cuando esté sucio, se utiliza el **lavaparabrisas**.

Consiste el lavaparabrisas en un dispositivo en el cual un pequeño motor eléctrico, que se pone en funcionamiento al actuar sobre el mando respectivo, lanza, desde un depósito, un chorro de agua que, a través de unos tubos, sale hacia el parabrisas.

A veces los **orificios** de salida del agua no están bien orientados hacia el cristal o se han obturado y no sale agua. En ambos casos es necesario actuar sobre ellos, siguiendo las indicaciones del Manual de Instrucciones para orientarlos bien o desobturarlos respectivamente. Un **alfiler** u objeto similar puede ser un buen remedio. El **nivel del depósito del agua**, a la que se le puede añadir algún detergente neutro, debe ser vigilado con frecuencia, no sea que, cuando más la necesitemos, se haya terminado.

En invierno es conveniente añadir un poco de **anticongelante** para evitar que el agua se hiele sobre el parabrisas o en el mismo depósito.

Algunos vehículos llevan también **limpialuneta** y **lavaluneta posterior**.

Estos dispositivos, aunque no son obligatorios, son muy convenientes sobre todo en determinados modelos de vehículos, que tienden a acumular suciedad en la parte posterior.

Otros vehículos llevan también **limpiafaros** y **lavafaros**. No son obligatorios, pero pueden resultar interesantes en zonas donde es frecuente la lluvia intermitente que motiva un barrillo pegajoso en la calzada.

G) DISPOSITIVOS ANTIHIELO Y ANTIVAHO.

Muchos automóviles suelen estar dotados de unos dispositivos **antihielo** y **antivaho**, que sirven para eliminar las finas capas de escarcha que en invierno se forman en la **parte exterior de los cristales**, o del **vaho** con que se empañan en su interior, dificultando la visibilidad.

Para eliminar tanto la **escarcha** como el **vaho** es necesario poner en funcionamiento la calefacción, orientando el chorro de aire caliente hacia el parabrisas y las ventanillas laterales.

La **luneta trasera** va provista de un **dispositivo antihielo** y antivaho que consiste en unos **fines filamentos eléctricos** que se calientan al actuar sobre el mando respectivo, quedando eliminado así tanto el vaho interior como la posible escarcha externa. Es lo que se llama "luneta térmica".

H) EL PARASOL.

El **parasol** es una especie de pantalla o **visera abatible** hacia abajo y también hacia el lado izquierdo, para protegernos de los **rayos del sol**, cuando nos molesten.

Va situado en la parte delantera, superior interna del techo del vehículo.

La plaza del ocupante delantero lleva también parasol, que podremos utilizar en el caso de que los rayos de sol penetren por ese lado.

I) LA ADHERENCIA.

El peso de nuestro vehículo descansa en el suelo a través de cuatro puntos de apoyo que son los **neumáticos** de las ruedas.

La **superficie** de la banda de rodadura del neumático que apoya en el suelo no es mayor que la plantilla de un zapato.

Esta superficie del neumático se agarra a la superficie de la calzada y este fenómeno es lo que se llama **adherencia**.

Si la adherencia **no es buena**, la rueda **no se agarra** suficientemente a la calzada y el **vehículo patina y no puede ser controlado**.

La calidad de la adherencia depende, pues, de las dos superficies en contacto: los neumáticos y la calzada.

J) LOS NEUMATICOS.

La rueda es el conjunto formado por la **llanta** y el **neumático**. La llanta es el casco metálico de la rueda.

El **neumático** va montado sobre la llanta y puede llevar dentro una cámara de aire (**neumáticos con cámara**) o estar constituido sin cámara, siendo en este último caso la misma cubierta exterior la que aprisiona el aire sobre la llanta (**neumáticos sin cámara**). Estos son hoy día los más frecuentes.

Unos y otros son buenos con tal que estén **correctamente Inflados** de acuerdo con las instrucciones del fabricante, no tengan **deformaciones ni cortes** y además presenten en toda la banda de rodadura unos **dibujos** cuya **misión principal** es **eliminar todo lo que se interponga entre las dos superficies en contacto: el neumático y la calzada**.

La **presión** viene indicada en el Manual de **instrucciones** que acompaña a cada vehículo y de nosotros depende el vigilarla regularmente y sobre todo al iniciar un **viaje**. Esta **operación** debemos hacerla con los neumáticos fríos.

La **presión adecuada** incide sobre la **adherencia** del vehículo, sobre el **gasto de combustible**, y de los mismos neumáticos, sobre la conservación del sistema de **suspensión** y en definitiva sobre la propia seguridad.

En general, la **presión** deberá ser más **elevada** para un vehículo **muy cargado**, o **si va a rodar mucho tiempo** a alta velocidad.

Nunca quitaremos aire a los neumáticos **si**, comprobada **su presión** en caliente **durante el desarrollo de un viaje**, advertimos **que la presión se ha elevado**.

- Se puede estimar que un neumático no tiene **garantías de seguridad** cuando la profundidad de las hendiduras de la banda de rodadura, tomada en cuatro puntos del mismo uniformemente repartidos, no **es de al menos 1,6 milímetros**, en lugar de los **5 u 8 milímetros** que suelen tener en un neumático nuevo.
- Un desgaste irregular de un neumático es indicio de un **defecto mecánico**: ruedas mal balanceadas, o desbalanceadas o mal estado de la suspensión o de los frenos.
- A la hora de **sustituir** los neumáticos conviene saber que existen dos tipos principales: Neumáticos **de estructura diagonal** y Neumáticos de estructura **radial**.
- En los neumáticos de estructura **diagonal** las bandas de lona, que forman **el entramado de la carcasa**, están enrolladas en **sentido diagonal**, formando diversas capas como una especie de enrejado. Los neumáticos de estructura **radial** tienen las bandas de lona enrolladas siguiendo **la dirección de los radios**, con lo que sus lados resultan **menos gruesos y más flexibles y elásticos**. Al mismo tiempo varios cinturones superpuestos refuerzan la banda de rodadura. Los de estructura **radial** son los más usuales, puesto que presentan estas ventajas:
 - Menor **calentamiento**.
 - Mejor **adherencia** y estabilidad.
 - Más **flexibilidad** y confort.
 - Mayor **duración** porque se reduce el desgaste.
 - Menor **consumo** de combustible.

De todos modos conviene saber:

Nunca se deben montar en el **mismo eje** neumáticos de diverso **tipo** ni de distinto desgaste, y sobre todo no mezclar en absoluto **radiales y diagonales**.

- Cuando debamos sustituir un neumático lo mejor **será** comprar **otro nuevo** idénticas características y colocarlo, junto con el de auxilio, en el mismo eje.
- Si queremos **cambiar el tipo** de neumáticos por otros, lo mejor **será** cambiar todos (todos diagonales o todos radiales).
- Si por **necesidad** hubieran de usarse mezclados **los** dos tipos, **se pondrán delante los diagonales y detrás los radiales**.

K) PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS.

Respecto de la presión de los neumáticos conviene, además, saber:

- La vida del neumático depende en general de la **presión** de inflado, por lo que nos atendremos siempre a las recomendaciones del fabricante, inflándolo **siempre en frío** con la **presión indicada para** las ruedas delanteras y traseras **que suele ser distinta**, sin olvidarnos de la **rueda de auxilio**, a la que debemos darle la presión más alta posible.
- Si la **presión es inferior** a la recomendada, los neumáticos **se calientan** en exceso y **se gastan** más rápidamente, el vehículo pierde **estabilidad**, **se incrementa el consumo** y, con pavimento mojado, **disminuye la adherencia**.
- Si la **presión es superior**, **disminuye la zona de contacto** con el pavimento, no **se absorben bien las irregularidades** del terreno, el neumático **se desgasta** más por el **centro** y sufren más los elementos de **suspensión**.
- Si la **presión está descompensada** entre las ruedas, la frenada es **irregular** y el vehículo puede irse de un lado a otro y **disminuye la estabilidad y la seguridad**.
- La presión del aire **se mide con el manómetro**. Podemos utilizar el de una estación de servicio, recomendándose tener uno propio de bolsillo.

L) DESGASTE DE LOS NEUMÁTICOS.

Respecto al desgaste de los neumáticos debemos saber que, aunque por su uso tienen un desgaste normal, éste **es mayor y más rápido**:

- Por el modo de conducir, pues una **conducción agresiva** con **fuertes arranques, bruscas aceleraciones** con las consecuentes frenadas y detenciones, propician un prematuro desgaste.
- Por la **velocidad**. Un neumático se desgasta dos veces más a 120 km/h. que a 70 km/h.
- Por el **clima**, pues el calor desgasta más que el frío; y, aunque la humedad reduce el desgaste, hace que el neumático sea más sensible a los cortes.
- Por la **carga**, sobre todo si es superior a la autorizada para ese vehículo.
- Por las **cadenas** que se utilizan para la nieve en invierno.

- Otros factores son: La incorrecta presión de inflado, el tipo de calzada, las carreteras en mal estado, las curvas tomadas a gran velocidad, el mal regulado de los frenos, el mal estado de los amortiguadores, la falta de alineación y balanceado de las ruedas, el prolongado contacto con grasa, líquido de frenos u otros disolventes, etc.

M) NATURALEZA Y ESTADO DE LA SUPERFICIE DE LA CALZADA.

Otro factor que interviene en la calidad de la adherencia es la **calzada**.

La **adherencia**, de la calzada varía según los **materiales** empleados en ella. Un revestimiento alquitrancado, duro y rugoso es mejor para la adherencia que un pavimento adoquinado o una **calzada muy pulida**.

La adherencia queda reducida **casi a la mitad** cuando la calzada está **mojada**. Es particularmente peligrosa la calzada cuando en **otoño** caen las **hojas** de los **árboles** sobre la misma. Por una parte facilitan el **deslizamiento** y por otra dificultan la **visibilidad** de las marcas **viales** de la calzada.

Ante estas situaciones debemos tener siempre presente este principio:

- Cuando la adherencia es reducida, la velocidad debe ser reducida.

N) DERRAPES.

Se entiende por **derrape** el fenómeno en virtud del cual el vehículo tiende a **deslizarse lateralmente** porque las ruedas han perdido la adherencia.

Intervienen en éste tres factores: a) el **conductor**, b) el **vehículo** y c) el **pavimento**.

- a) El **conductor** puede ser la causa de un deslizamiento cuando **altera bruscamente la velocidad** (con un frenazo o una brusca aceleración) o la **dirección** (con un volantazo) de su vehículo, el cual pierde la adherencia, sobre todo con calzada húmeda, o con los neumáticos desgastados.
- b) Los **frenos del vehículo**, usados de un modo **brusco** o incontrolado, o **mal reglados**, son una de las principales causas del derrape; se pueden **bloquear las ruedas**. Además, al frenar, el **peso** del vehículo **se va hacia las ruedas delanteras** quedando más aligeradas las traseras, que perderán su adherencia, y en consecuencia se bloquearán con mayor facilidad. El vehículo **se irá de cola**.
- c) Del **pavimento** ya hemos hablado anteriormente.



Para tratar de mantener el **vehículo recto** accionaremos suavemente el volante hacia el **lado** al que se deslizan **las ruedas traseras**. Si estamos frenando a fondo, **levantaremos el pie** del pedal del freno y **volveremos a hacerlo suavemente** hasta que el vehículo siga en línea recta o se detenga. Si derrapan las ruedas **delanteras** habrá que girar el volante hacia el lado **contrario** al derrape.

Algo parecido ocurre cuando actuamos **bruscamente** sobre la **dirección**, pues una gran parte del **peso** del vehículo se transfiere a la rueda **delantera exterior** del giro, disminuyendo en las traseras, que pierden la adherencia y empiezan a deslizarse. Un uso **brusco** del **acelerador**, sobre todo en marchas cortas, hace que las ruedas **motrices** giren patinando sobre el pavimento y pierdan su adherencia en lugar de **impulsar al vehículo**. Si no se levanta el pie, puede producirse un deslizamiento.

- Si se produce un **reventón**, **mantendremos la calma**, sujetaremos firmemente el **volante** para mantener la **trayectoria** y **levantaremos suavemente el pie** del acelerador **frenando lo menos posible**.

Para evitar que, ante un frenazo brusco, **las ruedas** puedan **bloquearse**, utilizan hoy día los fabricantes en los vehículos el sistema denominado "**A.B.S.**". Una especie de cerebro electrónico dosifica la presión necesaria enviada a cada rueda impidiendo que **se bloquen y dejen de rodar**. La frenada **es** uniforme y segura, siguiendo el vehículo su marcha con una trayectoria sin desviaciones.

Ñ) CLASES DE FRENOS.

Los diversos sistemas de frenado son tres:

- a) El **freno de servicio**, que sirve para **reducir** la velocidad del vehículo y **detenerlo**, vulgarmente llamado **de pie**, actúa sobre las cuatro ruedas y funciona así:

Al pisar el **pedal** (1), empujamos un **pistón** (2) que se desliza por un **tambor** cilíndrico (3) que contiene un líquido especial.

A través de unas **tuberías** (4) que están siempre llenas, este líquido llega a los **cilindros** receptores (5) de cada freno.

La fuerza ejercida sobre el líquido al pisar el **pedal** (1) llega a **los pistones** (6). En los frenos de **tambor**, estos pistones separan o abren **unas zapatas** y las aplican sobre el tambor, que gira solidario con las ruedas.

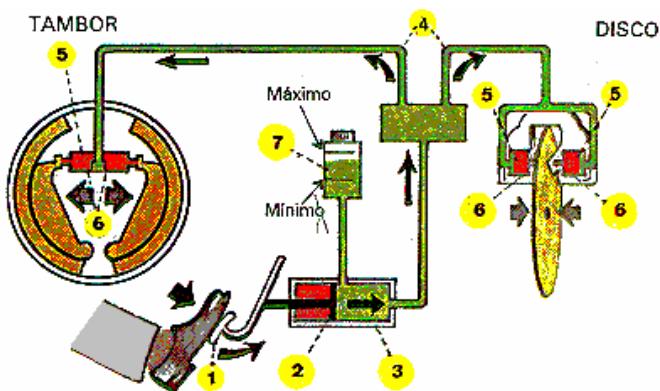
En los frenos de **disco**, estos pistones activan una especie de **tenazas** que atrapan al **disco de la rueda** y así lo frenan.

Un **depósito** (7), que va colocado debajo del capot del motor, mantiene siempre llenas las tuberías. Es conveniente **vigilar** de vez en cuando este nivel del líquido de frenos, así como **aproximar** y **reglar** las zapatas **si** al frenar advertimos que el vehículo se va a la derecha o a la izquierda.

Si el **nivel** del líquido baja, debemos **reponerlo**, y, si, no obstante, sigue bajando, acudiremos a un taller, pues es posible que **exista alguna fuga** en el circuito. Como acabamos de ver, los frenos pueden ser de **tambor** o de **disco**, y las características **de** ambos son éstas:

- Los de **tambor** se calientan más, se desgastan más lentamente, tienen mayor superficie frenante y la **frenada es menos progresiva** y más propicia para el bloqueo de las ruedas.
 - Los de **disco** se calientan menos, tienen menos superficie de fricción, la **frenada es** más suave y progresiva y con ellos se logra más seguridad en el control del vehículo.
- Hoy día se suelen usar los de disco en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras o bien de disco en las cuatro ruedas, sobre todo si los vehículos van equipados con el sistema "**ABS**", del que hablamos anteriormente.

- Los frenos **se llaman hidráulicos** cuando la presión enviada a las ruedas se hace a través de un **líquido**, y **mecánicos** si se hace a través de **varillas o cables**.



b) El freno de estacionamiento, vulgarmente llamado **de mano**, que es el que se utiliza para **mantener el vehículo inmóvil** en ausencia del conductor, o en el caso de un **remolque**, cuando éste está **desenganchado**. En el freno de mano una **palanca** tira de unos **cables** metálicos, que oprimen **las zapatas** contra el **tambor** bloqueando las ruedas de un mismo eje, normalmente **del eje trasero**.

c) El **freno de emergencia**, que es el dispositivo destinado a aminorar la marcha del vehículo e inmovilizarlo **en el caso de que falle el freno de servicio**.

El freno de emergencia, en la mayoría de los vehículos consiste en un **doble circuito** que lleva **el freno de servicio** y que entra en funcionamiento, en caso **de avería de éste**, con la misma eficacia.

O) EL FRENO MOTOR.

Se llama "**Freno motor**" al modo de retener el **vehículo** a través del mismo motor. Esto se produce cuando levantamos el pie del acelerador y no entran gases en los cilindros. Esta retención que se produce es tanto mayor cuanto más baja sea la relación de marchas o velocidades utilizadas.

P) EFICACIA DE LOS FRENSOS.

La eficacia de los frenos del vehículo depende:

- De la mayor o menor presión sobre el pedal del mismo freno.
- De que esta presión vaya o no asistida por el dispositivo llamado "servofreno".
- Del estado del dibujo de los neumáticos, es decir, de la adherencia de los mismos a la calzada.
- Del estado de la calzada. Si está húmeda la adherencia es menor, pudiendo quedar reducida a la mitad o a más si hay hielo.
- Del peso del vehículo y su carga. Cuanto mayor sea el peso, mayor será la energía cinética que se ha de eliminar.
- De la velocidad. Cuanto más alta sea ésta, más energía cinética habrá de eliminarse, por lo que habrá que frenar con más anticipación.
- Del estado de los frenos, por lo que conviene vigilar el nivel del depósito, las tuberías (si hay pérdidas baja el nivel del depósito), de las zapatas en los de tambor y pastillas en los de disco, que se van gastando con el uso normal.

Q) UTILIZACIÓN DE LOS FRENSOS.

Para que la frenada sea segura y controlada, estando bien regulados los frenos, como norma general procuraremos:

- No frenar bruscamente sino suave y progresivamente, teniendo en cuenta que, al frenar, el peso del vehículo se desliza hacia adelante, por lo que las ruedas delanteras te adhieren a la calzada más que las traseras.
- Frenar con suficiente antelación y no de repente o en el último instante.
- Acomodar la presión de frenado al estado de pavimento, pues con calzada húmeda la presión debe ser más suave y progresiva.
- No abusar de los frenos, pues una frenada prolongada, por ejemplo en una bajada, puede producir calentamiento excesivo y pérdida momentánea de eficacia.

Resumiendo:

En una conducción normal y económica se han de utilizar los frenos lo imprescindible, previniendo la reducción de velocidad a tiempo, levantando el pie del acelerador y cambiando a una relación de marchas inferior, si fuera preciso.

- Para una detención normal procuraremos mirar por el retrovisor para no sorprender a los que vengan detrás; señalizaremos la maniobra y, habiendo reducido previamente, según lo anteriormente dicho, frenaremos suavemente hasta que el vehículo vaya a detenerse. En este último momento pisamos también el pedal del embrague para que el motor no se pare.
 - Para una detención de emergencia (v.g. un peligro imprevisto) pisamos enérgicamente sobre el pedal del freno (sin pisar todavía el pedal del embrague) hasta que las ruedas estén a punto de bloquearse, sin llegar a ello. Si se bloquearan, aflojaremos enseguida un poco la presión sobre el pedal para que las ruedas vuelvan a rodar de nuevo y puedan recobrar la adherencia, repitiendo el proceso **presión-soltar-presión** y sujetando firmemente el volante hasta la detención total.
- Para un **descenso prolongado** como norma general no se debe abusar de los frenos. A veces puede ser suficiente levantar el pie del acelerador y utilizar el freno con algunas presiones espaciadas. Pero si el vehículo tiende a embalarse, se debe reducir a una velocidad inferior hasta conseguir la relación de marchas cortas que **más** convenga a la inclinación de la pendiente, utilizando de esta manera al motor como freno.
- Ante un **fallo total de frenos** procederemos así: Dejaremos de acelerar, circularemos lo más arrimado posible al borde derecho de la calzada o saldremos a la banquina, iremos cambiando sucesivamente a relación de marchas inferiores para que el motor sirva de freno, al mismo tiempo que podremos actuar sobre el freno de mano.
- Si el **fallo ocurre en un descenso pronunciado** y no se consigue detener el vehículo se debe:

- * Dirigir el vehículo hacia un **camino lateral ascendente**,
- * Procurar el roce lateral del vehículo **contra un talud**, cuneta, etc.
- * **Cortar el encendido** y sujetar firmemente el volante, tomando la precaución de no girar la llave a la posición de bloqueo del volante.

4.- SEGURIDAD DEL VEHÍCULO.

Los factores que causan el grave problema de **los accidentes de tránsito** son tres: **El hombre, la vía y el vehículo**. Actuando sobre todos **ellos es como se** pueden reducir los mismos tanto en número como en sus consecuencias.

El vehículo automóvil debe estar dotado de una **seguridad activa** y otra **pasiva**.

A) SEGURIDAD ACTIVA.

La **seguridad activa** es la que debe tener un vehículo para evitar en lo posible, que **se** produzca un accidente, como es el **sistema de frenos, el sistema de dirección, el sistema de alumbrado, las luces direccionales, etc.** Estos elementos **no** actúan **si no** actúa el conductor.

B) SEGURIDAD PASIVA.

La **seguridad pasiva** es la que **debe** tener un vehículo para que una **vez** iniciado un accidente **y** durante el mismo, **las posibles lesiones sean las menos posibles**, como puede ser la resistencia de **la carrocería a los diversos golpes, el cinturón de seguridad, las bolsas de aire, los apoyacabezas, los asientos, etc.**

La diferencia entre **seguridad activa** y **pasiva** está en que la **activa** requiere una **acción previa** para que actúe (por parte del conductor), en tanto que la **pasiva** actúa **automáticamente**.

Para que en caso de accidente los riesgos sean los menos posibles, los vehículos automóviles, remolques y semirremolques deben:

- Estar **fabricados** conforme a las **normas de homologación establecidas**.
- No tener adornos ni otros objetos que presenten aristas vivas o salientes que constituyan peligro.
- Tener los **asientos anclados** de forma resistente y segura que eviten el desplazamiento.
- Tener las cerraduras y bisagras de las puertas de forma que impidan la apertura no deseada.
- Tanto los **cristales** del parabrisas como los demás deben ser **de seguridad**.
- El conductor tiene obligación de mantener todas las exigencias de la fabricación y no alterarlas.

Entre los principales dispositivos de seguridad pasiva se encuentran:

- Los **paragolpes** de los que deben estar dotados los automóviles en su parte anterior y posterior para aminorar los efectos en caso de colisión o alcance.
- El **dispositivo antiempotramiento** de que deben disponer en su parte posterior los vehículos destinados al transporte de mercancías de más de 3.500 kilogramos.
- Los **guardabarros**, incorporados normalmente a la carrocería del vehículo para evitar las salpicaduras de agua sucia o barro etc., que perjudican la visibilidad de los conductores que circulen detrás.

De los dispositivos de seguridad pasiva que están en contacto con el cuerpo del conductor y pasajeros conviene saber que:

- a) Los **apoyacabezas**, que están situados en la parte superior del respaldo de los asientos, **sirven** para proteger la **cabeza y vértebras cervicales** contra los movimientos hacia atrás en caso de **colisión**.
- b) El **cinturón de seguridad** es una banda de tejido muy sólido, **extensible** pero no **elástico** para evitar el choque por retroceso. Consta de una banda lateral y un cinturón bajo. **Tiene por finalidad** retener y proteger el cuerpo del conductor y demás ocupantes del vehículo en caso de **colisión, frenada brusca o vuelco**, contra la fuerza que, en virtud de la energía cinética que se ha acumulado por la velocidad, los empuja hacia adelante.
 - * Cuando, en efecto, **se frena** de un **modo brusco**, los pasajeros son impulsados hacia adelante con tanta mayor fuerza cuanto mayor sea la **velocidad** y más intensa sea la **presión** sobre el pedal del freno para eliminar la energía cinética acumulada.
 - * Cuando la **frenada es normal**, aunque sea energética, la contracción de los músculos es suficiente para retener tanto al conductor como a los pasajeros, que se van dando cuenta de las situaciones del tránsito.
 - * Pero cuando la **detención es instantánea** por efecto de un choque, actúa sobre los ocupantes una fuerza de **inercia** acumulada que **depende de la velocidad**. Si por ejemplo se circula a 60 Km/h., para detener el vehículo se necesitan 25 ó 35 metros, pero si **se produce un choque**, el vehículo se detendrá en una distancia muy corta (como máximo medio metro, que es lo que corresponde a la deformación de la carrocería) y sin embargo los ocupantes seguirán desplazándose hacia adelante a la velocidad de 60 Km/h., haciéndolo cada uno con **una fuerza 30 veces mayor que la del propio peso**. Tengamos en cuenta que un choque a **60 Km/h.** equivale a una **caída desde 14 metros** de altura y un **choque a 110 Km/h.** corresponderá a una caída **desde 40 metros** de altura.

c) La **eficacia del cinturón de seguridad** está plenamente demostrada en cualquier desplazamiento, incluso en vías urbanas, pues en caso de accidente, aunque no lo evite, **reduce** considerablemente el **número y la gravedad** de las lesiones.

Se estima que, en términos generales, su utilización disminuye en más de un 40 por 100 el número de muertos y heridos en los vehículos accidentados en caso de velocidad elevada, y en un 60 por 1 00 en caso de velocidades más reducidas.

- * En caso de **choque frontal**, el cinturón **divide** por nueve el riesgo de fallecimiento o heridas graves en **la cabeza y reduce una cuarta parte el riesgo de heridas**, fracturas y lesiones, excepto **los** de cuello y nuca, en **los** que no actúa.
- * En caso de **choque por detrás**, reduce **a la mitad** el riesgo de **muerte o heridas graves**.
- * En caso de **vuelco** reduce también considerablemente el riesgo de muerte, pues sujetos a **los** ocupantes e impide que se golpeen contra la estructura del vehículo o salgan despedidos violentamente fuera **del mismo**.

Para que sea eficaz el cinturón deberá:

- Correspondiente a tipos **previamente homologados** (no **sirve** cualquiera).
- Estar **bien anclado**. (Hay que revisar **los** anclajes de vez en cuando).
- Estar **bien regulado y ajustado al cuerpo** (ni muy flojo ni muy apretado).
- Estar **bien abrochado**. (Llevarlo por encima sin abrochar **es** engañarse a **sí mismo**).

d) El **conductor**, que debe **velar por la seguridad** propia y la de **los** demás, deberá abrocharse su cinturón e invitar a **los pasajeros** a hacer lo mismo **antes** de iniciar la marcha. Convendrá asimismo que cada uno **se informe** sobre el modo de desabrocharlo.

e) Es **obligatoria la utilización** de cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados para niños y bebés, correctamente abrochados, tanto en la circulación en **vías urbanas** como en **las interurbanas**, según lo siguiente:

- **Por el conductor y los pasajeros de los asientos delanteros**, así como por los pasajeros que ocupen los asientos traseros:
 - * De los automóviles.
 - * De aquellos vehículos con **peso** total máximo de **3.500 kilogramos** que, conservando las características esenciales de los automóviles, estén dispuestos para el transporte, simultáneo o no, de **personas y mercancías**.
 - Por el **conductor** y los **pasajeros** de los asientos **delanteros** de los vehículos destinados al **transporte de mercancías**, y de los vehículos destinados al **transporte de personas**, que tengan, además del asiento del conductor, **más de ocho plazas** de asientos.
 - Quedan exentos de la obligación de utilizar el cinturón de seguridad en las circunstancias que se expresan las siguientes personas:
 - * Los pasajeros **menores de diez años**, que deberán utilizar dispositivos **autorizados y homologados** en los **asientos delanteros**.
 - * Las mujeres embarazadas cuando dispongan de un certificado médico, en el que conste su situación o estado de embarazo y la fecha aproximada de su finalización.
 - * Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o en atención a su condición de disminuido físico.

El certificado médico correspondiente, deberá ser presentado cuando lo requiera cualquier Agente de la autoridad encargado del control del tránsito.

5.- EL CASCO.

El casco es el sistema de protección para la cabeza y la cara en caso de accidente con ciclomotores y/o motocicletas.

No olvidemos que tanto los conductores como los pasajeros de estos vehículos, en caso de accidente reciben directamente los golpes en su cuerpo, sin que haya carrocería alguna que los proteja.

La misión del casco, pues, es evitar las lesiones o reducir la gravedad de las mismas en la cabeza.

La eficacia del casco debidamente homologado según la legislación vigente está científicamente demostrada, pues los motociclistas que no utilizan casco de seguridad tienen, en caso de accidente, el doble de lesiones en la cabeza y de tres a nueve veces de lesiones mortales **más** que los **que lo llevan**.

El casco es **convencional** cuando sólo protege la cabeza y es **integral** cuando protege la cabeza, la cara y el mentón en caso de accidente, y también los ojos de los insectos, del viento, del polvo, del frío, etc., en circulación normal.



Su utilización es obligatoria para los conductores y viajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar, y los conductores de ciclomotores, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

6.- REVISION TECNICA OBLIGATORIA.

- Todos los vehículos radicados en la jurisdicción de la Provincia de Córdoba deberán tener aprobada la Revisión Técnica Obligatoria (**R.T.O.**), también denominada Inspección Técnica Vehicular (**I.T.V.**).
 - La Revisión Técnica Obligatoria (**R.T.O.**) periódica para las unidades particulares tendrá una vigencia efectiva de **veinticuatro (24) meses** a partir de la fecha de revisión, cuando la antigüedad del vehículo no exceda los **siete (7) años** desde su patentamiento inicial. Para los vehículos de mayor antigüedad tendrá una vigencia efectiva de **doce (12) meses**.
 - Las unidades de uso particular **cero kilómetro (0 km)**, que se incorporen al parque automotor, tendrán un plazo de gracia de **treinta y seis (36) meses**, a partir de su fecha de patentamiento inicial para realizar su primera revisión técnica obligatoria periódica.
 - Todos los vehículos que no sean de uso particular, realizarán la primera revisión técnica obligatoria (**R.T.O.**) en los plazos que disponga la autoridad competente, que **en ningún caso podrá superar los doce meses** de la fecha del patentamiento inicial.
 - Los vehículos afectados al servicio público interurbano de pasajeros en todas sus modalidades comprendidos en esta disposición, deberán ser sometidos a Revisión Técnica Obligatoria (**R.T.O.**) previo a su habilitación.
- La Revisión Técnica Obligatoria para todo de vehículo, deberá ser efectuada observando las bases establecidas en el Manual de Procedimiento para la Revisión Técnica de Vehículos.
- La constancia de que el vehículo ha superado la Revisión Técnica Obligatoria o Inspección Técnica Vehicular, se indicará mediante una oblea reconocida por todos los Estados Provinciales. Dicha oblea es la acordada con el resto de las Provincias en el seno del Consejo Federal de Seguridad Vial. A continuación se presentan algunas correspondientes a distintas provincias:



CAPÍTULO 21.- TRANSPORTE DE CARGAS Y PERSONAS.

1.- CERTIFICADO TÉCNICO DE CARGA.

Todos los vehículos de transporte de personas y de cargas (mercancías), deben estar provistos del Certificado técnico de Cargas, donde deberá constar la **tara**, el **peso máximo autorizado**, el peso máximo **remolcable**, el **número de plazas** y el peso máximo **por eje**. Todos estos datos **debe conocerlos el conductor** para no actuar en contra de la seguridad vial cargando el vehículo con más peso del que el fabricante ha tenido en cuenta al construirlo.

2.- CARGA MÁXIMA DE UN VEHÍCULO.

Con cuánto peso **pueda cargarse un vehículo?** La cantidad se obtiene fácilmente haciendo una sencilla operación matemática de resta: Si, por ejemplo, en un automóvil el **peso** máximo autorizado son 1.500 kilos y la **tara** son 1.000 kilogramos, el peso de la **carga admisible** son 500 kilogramos, cantidad en la que **se incluirá el peso del conductor**, de las demás **personas transportadas** y del **equipaje**.

Con todo, debemos tener en cuenta que no es igual la conducción de un **vehículo con el conductor** o un solo acompañante que con el **vehículo cargado al máximo**. No pueden ser iguales ni **la aceleración ni el frenado**, lo cual **debemos** conocer en orden a la seguridad.

3.- TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

En el servicio de transporte urbano regirán las siguientes reglas:

- a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas;
- b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;
- c) Entre las 22 y 6 horas del día siguiente y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse antes de la encrucijada que el pasajero requiera aunque no coincida con parada establecida. De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida (embarazadas, discapacitadas, etc.) que además tengan preferencia para el uso de asiento;
- d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella, de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha;
- e) Queda prohibido en los vehículos en circulación, fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

4.- PERSONAS TRANSPORTADAS.

Como **norma general**, en ningún caso debe sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, el **peso máximo autorizado** para cada vehículo. Además:

- **El número de personas transportadas** no excederá del número de plazas autorizadas que, en vehículos de **servicio público y ómnibus**, irá indicado por medio de una placa colocada en su interior.
- El número de plazas autorizadas para vehículos de hasta 3.500 Kg viene dado por el número de cinturones de seguridad homologados que posea. En los automóviles se considera también plaza al espacio central del asiento trasero, aún cuando no posea cinturón de seguridad.

A efectos de cómputo del número de personas transportadas se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) No se contará cada menor de dos años que vaya al cuidado de un adulto, distinto del conductor, si no ocupa plaza.
- b) En los automóviles, cada menor de más de dos años y menos de diez se computará como media plaza, sin que el número máximo de plazas así computado pueda exceder del que corresponda al cincuenta por ciento del total, excluida la del conductor.
- c) En los vehículos autorizados para transporte escolar y de menores se estará a lo establecido en la legislación específica sobre la materia.
- d) Está prohibido transportar personas en **emplazamiento distinto** al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.
- e) **Los vehículos autorizados a transportar simultáneamente personas y carga** deberán estar provistos de una **protección adecuada a la carga** que transporten, de manera que **no estorbe a los ocupantes** ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

5.- TRANSPORTE COLECTIVO DE PERSONAS.

A) El conductor deberá efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, lo más cerca posible del borde derecho de la calzada y se abstendrá de realizar acto alguno que le pueda distraer durante la marcha; el conductor y, en su caso, el encargado, tanto durante la marcha como en los ascensos y descensos, velarán por la seguridad de los pasajeros.

El conductor y, en su caso, el encargado de los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas deben facilitar el ascenso y descenso a los inválidos acompañados de perros especialmente adiestrados como lazarios, como así también a los minusválidos con sus elementos ortopédicos o sillas de ruedas.

B) En los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas se prohíbe a los pasajeros:

- a) Distracto al conductor durante la marcha del vehículo.
- b) Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines.
- c) Entrar en el vehículo cuando se haya hecho la advertencia de que está completo.
- d) Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.
- e) Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la normativa específica sobre la materia.
- f) Desatender las instrucciones que, sobre el servicio, den el conductor o el encargado del vehículo.
- g) Que cualquier persona no autorizada para ello abra las puertas de estos vehículos o las cierre en las paradas, entorpeciendo el desplazamiento de los pasajeros.

6.- TRANSPORTE DE ESCOLARES

En el transporte de escolares o menores de catorce años, debe extremarse la prudencia en la circulación y cuando su cantidad lo requiera serán acompañados por una persona mayor para su control. No llevarán más pasajeros que plazas y los mismos serán tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos.

Los vehículos tendrán en las condiciones que fije el reglamento sólo asiento fijo, elementos de seguridad y estructurales necesarios, distintivos y una adecuada salubridad e higiene.

Tendrán cinturones de seguridad en los asientos de primera fila.

7.- TRANSPORTES DE CARGA

Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

- a) Estar inscriptos en el Registro de Transporte de Carga correspondiente;
- b) Inscribir en sus vehículos la identificación y domicilio, la tara, el peso máximo de arrastre (P.M.A.) y el tipo de los mismos, con las excepciones reglamentarias;
- c) Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación;
- d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada;
- e) Transportar la carga excepcional e indivisible en vehículos especiales y con la portación del permiso otorgado por el ente vial competente previsto en el Artículo 60º;
- f) Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;
- g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados con los dispositivos de sujeción que cumplan las condiciones de seguridad reglamentaria y la debida señalización perimetral con elementos retroreflectivos;
- h) Cuando transporten sustancias peligrosas: estar provistos de los elementos distintivos y de seguridad reglamentarios, ser conducidos y tripulados por personal con capacitación especializada en el tipo de carga que llevan y ajustarse en lo pertinente a las disposiciones de la Ley 24.051. Los Municipios y Comunas determinarán, la modalidad de circulación en zonas urbanas, estableciéndose en la reglamentación para zonas rurales.

8.- EXCESO DE CARGA. PERMISOS

Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo su exclusiva responsabilidad, de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos.

Cuando una carga excepcional no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente, con intervención de la responsable de la estructura vial, si juzga aceptable el tránsito del modo solicitado, otorgará un permiso especial para exceder las dimensiones máximas permitidas, lo cual no exime de responsabilidad por los daños que se causen. El transportista responde por el daño que ocasione a la vía pública como consecuencia de la extralimitación en el peso o dimensiones de su vehículo. También el cargador y todo el que intervenga en la contratación o prestación del servicio, responden solidariamente por multas y datos. El receptor de cargas debe facilitar a la autoridad competente los medios y constancia que disponga, caso contrario incurre en infracción.

9.- OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA

Las operaciones **de carga y descarga** deberán **llevarse** a cabo **fuera de la vía**.

Excepcionalmente cuando **sea imposible** efectuarlas fuera de **ésta**, deberán **realizarse** sin ocasionar **peligros** ni perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios y teniendo en cuenta **las siguientes normas**:

- a) Se respetarán **las disposiciones sobre paradas y estacionamientos**, y, además, en **zona urbana** las que dicten las autoridades municipales sobre **horas y lugares** adecuados.
- b) **Se efectuarán, en lo posible, por el lado** del vehículo **más próximo al borde de la calzada**.
- c) Se llevarán a cabo con medios suficientes para conseguir la **máxima celeridad**, y procurando **evitar ruidos y molestias** innecesarias. **Queda** prohibido depositar la mercancía en la calzada, banquina y zonas peatonales.
- d) Las operaciones de **carga y descarga** de mercancías **molestas, nocivas, insalubres o peligrosas** así como las que supongan especialidades en su manejo o **estiba, se** regirán, además, por las **normas específicas** que regulen **la** materia.

CAPÍTULO 22.- PREPARACIÓN Y DESARROLLO DE UN VIAJE.

1.- PREPARACIÓN Y DESARROLLO DE UN VIAJE.

Para que un viaje, especialmente si es de larga duración, pueda tener un final feliz, ha de estar **programado** y debidamente **preparado** teniendo en cuenta:

- a) El **estado del vehículo**,
- b) el **estado psicológico del conductor**,
- c) la **elección del itinerario**,
- d) la **instalación y confort de los ocupantes**,
- e) la **instalación y colocación de la carga**, y
- f) la **documentación** del vehículo, conductor y pasajeros.

A) Del estado del vehículo depende la seguridad, por lo que se revisará:

- La **batería** (nivel de agua y estado y limpieza de los bornes).
- **Ruedas y neumáticos** (estado sin deformaciones ni cortes; rueda de auxilio; presión adecuada en frío; balanceado).
- **Luces** (funcionamiento de todos los sistemas; lámparas; llevar una caja de luces de repuesto; regulado de faros, etc.).
- **Encendido y carburación** (o inyección) (Bujías; puesta a punto; filtro aire).
- **Frenos** (nivel líquido; posibles fugas; recorrido del pedal; tensión del freno de mano).
- **Engrase** (Nivel aceite cárter y caja de cambios; filtro aceite; fecha cambio).
- **Refrigeración** (Nivel agua; posibles fugas de mangueras; bomba de agua).
- **Lavaparabrisas** y limpiaparabrisas (Nivel agua; orificios salida; estado escobillas).
- **Distribución** (Regulado de válvulas y avance en un taller, sí fuera necesario).
- **Suspensión** (Estado amortiguadores y resortes).

B) El estado del conductor es fundamental.

Comenzar el viaje descansado y relajado, evitando preocupaciones, comidas copiosas, bebidas alcohólicas y excitantes en exceso, y medicamentos contraindicados para una conducción segura.

C) Elección del itinerario a la vista de un mapa, teniendo en cuenta los itinerarios más seguros, cómodos y menos congestionados, evitando, si es posible, los tramos en obras.

Si el viaje se hace en **invierno** y hay que pasar algún sector alto de montaña, evitar hacerlo de noche y llevar **cadenas** para la nieve.

Evitar las **travesías conflictivas** y peligrosas y pedir información sobre el estado de las carreteras y tramos de montaña a la Comisión Provincial de Tránsito y Seguridad Vial.

En cuanto a la **elección de días**, si el viaje coincide en fechas significativas, como vacaciones, fiestas, feriados largos, etc., procurar **anticipar o retrasar** el día de salida, evitando los días "punta".

La **hora más propicia** para emprender el viaje es la **mañana**, porque se está más descansado y el tránsito suele ser menor.

D) En la instalación y confort de los ocupantes se atenderá a las normas establecidas para el caso, **sin que exceda ni el número ni el peso total autorizado**. Se tendrá en cuenta la utilización obligatoria de los **cinturones de seguridad**.

E) El equipaje y los bultos deben colocarse en el baúl y, **si no caben todos**, pueden llevarse, si aún hay espacio, en el interior del vehículo, procurando que quede bien repartido, o en un pequeño remolque.

También puede cargarse en el portaequipajes del vehículo, debiendo en este caso estar bien sujetado y protegido para evitar su caída. No olvidemos, sin embargo, que el portaequipajes encarece el consumo de combustible. En todo caso el peso total o peso en carga (vehículo, conductor, viajeros, equipajes) no debe exceder del peso máximo autorizado. Cargar el vehículo en exceso, además de estar prohibido, es peligroso.

F) Los documentos que se deben llevar son: Licencia de conducir, cédula o documento de identificación y propiedad del vehículo y Oblea de inspección técnica vehicular (I.T.V.) o Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O), comprobante de seguro obligatorio con el último recibo en vigor. Es conveniente el seguro de ocupantes y de asistencia en viaje.

2.- DESARROLLO DEL VIAJE.

El **comportamiento** del conductor debe ser **en todo momento correcto**, sin causar peligros, molestias o perjuicios a los demás usuarios. **Nunca competir**, ni discutir o vengarse de otros conductores que han tenido un comportamiento incorrecto.

Tener siempre presente que el **único lenguaje** de la carretera para con los demás son **las señales** con los brazos, las de las **luces** o la bocina en caso extremo, pero no los impropios, los malos gestos o actitudes similares.

Estar siempre dispuestos a disculpar y perdonar los posibles errores de otros.

- * Respetar en todo momento las normas de circulación.
- * Circular normalmente por la derecha.
- * Respetar los límites de velocidad.
- * Mantener la distancia de seguridad con los vehículos.
- * **Respetar la prioridad de paso.**
- * **Adelantar solo en caso necesario y cuando sea posible.**
- * Extremar las precauciones circulando en caravana, sobre todo si el pavimento está mojado.
- * **Evitar los cambios de carril y nunca hacerlo sin mirar a través del espejo retrovisor.**
- * Prestar la máxima atención a las indicaciones de los Agentes de Control del Tránsito.

El vehículo debe ser conducido con suavidad, sin exigir el motor, levantando el pie de vez en cuando del acelerador para que aquél descansen. **Ajustar la velocidad** a las circunstancias del tránsito, de la vía y de la señalización. **Cargar combustible a tiempo** sin esperar a que se agoten las reservas. Si el viaje es de noche, tener en cuenta que algunas estaciones de servicio pueden estar cerradas.

3.- PARADAS, DESCANSOS, COMIDAS

Cuando el viaje es largo, la conducción continua produce fatiga, que se manifiesta especialmente por el **dolor del cuello** característico.

También el **exceso de calefacción** en invierno, el posible humo de cigarrillos y una **ventilación** inadecuada pueden provocar dolor de cabeza.

Para combatir esta situación es conveniente **parar para descansar** y estirar las piernas **cada 300 kilómetros** como máximo, y siempre que se considere oportuno o necesario.

Las paradas han de hacerse **fuerza de la calzada** y de la banquina.

Se deben **evitar las comidas copiosas**, procurando, además, que sean de fácil digestión y **suprimiendo en ellas las bebidas alcohólicas**.

En caso de accidente con víctimas o si **se** necesita auxilio sanitario, se deben utilizar **los postes de socorro** señalizados (S.O.S.), si existen.

4.- ACCESORIOS, REPUESTOS Y HERRAMIENTAS QUE DEBEN LLEVAR LOS AUTOMÓVILES

Los vehículos automóviles, que agrupamos en cinco tipos o clases, cuando circulen por las vías deben estar dotados de los accesorios, repuestos y herramientas que se especifican en el cuadro siguiente.

Accesorios, Repuestos, Herramientas	Motoci- cletas	Vehículos cuyo peso no exceda de 3.500 Kg		Ómnibus y camiones con peso superior a 3.500 Kg	Vehículos especiales.
		No destinado al servicio público	Destinado al servicio público		
Un juego de lámparas en buen estado	X	X	X	X	X (1)
Herramientas p/ el cam-bio de lámparas	X	X	X	X	X (1)
Una rueda completa de auxilio.		X	X	X (2)	
Herramientas p/ el cam-bio de rueda.		X	X	X	
Un extintor de incendios.		X	X	X (3)	
Un juego completo de correas p/motor.			X	X	
Un taco o cuña adecuado al tipo de vehículo.			X	X	
Una lámpara portátil c/cable de conexión a la batería.			X	X	
Un rollo de cinta aisladora.			X	X	
Un juego de mangueras p/el radiador.			X	X	
Herramientas p/ el cam-bio de correas, y pequeñas reparaciones.			X	X	
Un triángulo de preaviso de peligro			X (4)	X (4)	X (4)

(1) Únicamente si es autorizado a circular de noche.

(2) Corresponde una rueda de cada tipo.

(3) Los vehículos que realicen transporte de mercancías peligrosas deben hallarse dotados de dos extintores de incendios de dimensiones y eficacia adecuadas en perfecto estado de funcionamiento. También estarán provistos de un extintor, al menos, los remolques siempre que se dejen desenganchados o cargados.

(4) En estos vehículos corresponden dos triángulos.

5.- SALIDAS AL EXTRANJERO.

Un **mapa del país o países** que pensamos recorrer y un **plano o guía de las ciudades** que pretendemos visitar son fundamentales para nuestros viajes al extranjero.

Además será necesario:

- a) El **D.N.I. o Cédula de Identidad** si viajamos a los países limítrofes o el pasaporte en **viajes** para el resto de países.
- b) Cuando se viaje con menores de edad, y éstos no vayan acompañados por sus padres, se necesitará una autorización de los mismos para salir del país. Cuando los menores viajen con uno sólo de sus padres, se necesitará una autorización del otro parent.
- c) Un **permiso Internacional** de conducir que expide el Automóvil Club Argentino (A.C.A.) para los países en los que sea requerido. El mismo A.C.A. puede informarnos al respecto.
- d) **Certificado Internacional de seguro** (Que deberá proveerlo la Compañía de Seguros y conveniencia de otros seguros como asistencia en viaje y ocupantes, etc.).
- e) Aunque aún no es obligatorio, podrá colocarse la **letra "A"** de Argentina, en la parte posterior del automóvil y remolque. La letra no puede ir situada sobre la placa de la placa de dominio ni precedida o seguida de otras letras, ni debe estar pintada sobre un fondo que no sea blanco, ni acompañada de otros colores, como los de la bandera nacional o cualquiera otra.

CAPÍTULO 23.-

LA VÍA.

1.- DEFINICIONES.

1. **Acera:** Espacio adyacente y longitudinal en relación a la vía, elevado o no, destinado al transito de peatones.
2. **Apartadero:** Ensanchamiento de la calzada destinado a la detención de vehículos sin interceptar la circulación por la calzada.
3. **Áreas de Servicio:** Son las zonas colindantes con las rutas, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de combustibles, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos, destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la ruta. Debiendo cumplir con las siguientes condiciones sin perjuicio de las que fije el titular de la vía:
 - Las áreas de servicio tendrán acceso directo desde la ruta mediante carriles de aceleración y deceleración.
 - Todas las instalaciones deben cumplir con la normativa vigente en relación con su utilización por personas afectadas por minusvalías.
 - El estacionamiento y el uso de los baños deben ser gratuitos.
 - No se podrán establecer en estas áreas instalaciones o servicios que no tengan relación directa con la ruta o que puedan generar un tránsito adicional, estando expresamente prohibidos los locales en que se realicen actividades de espectáculos o diversión.
 - Tampoco podrán venderse o suministrarse en los locales o instalaciones de áreas de servicios bebidas alcohólicas. De autorizarse la venta, la graduación alcohólica no podrá ser superior al 5% del volumen.
 - El área de servicio se comunicará con el exterior únicamente a través de la ruta. A estos efectos, en Autopistas, Autovías y Vías Rápidas deben poseer cerramientos en el límite del dominio público.
4. **Autopista:** Vía que está especialmente proyectada, construida y señalizada como tal para la exclusiva circulación de automotores, donde está prohibido estacionar, y sólo podrá pararse en la banqueta del lado derecho cuando, por desperfectos en el vehículo, el mismo no pueda circular, pudiendo el conductor sólo caminar hasta el teléfono de auxilio, y que además reúna las siguientes características:
 - No tener acceso a la misma, en forma directa, las propiedades colindantes.
 - No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
 - Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, y en casos excepcionales, por otros medios.
 - Poseer Control Total de Accesos, es decir que los ingresos y egresos de la autopista sólo pueden darse a través de los enlaces o distribuidores de tránsito. Sólo quedan exceptuados de este requisito las Áreas de Servicio.

Tener banquinas pavimentadas a ambos lados de cada calzada.

5. **Autovía:** Carretera que inicialmente fue realizada como un camino convencional y luego fue conformada según los lineamientos que caracterizan a las autopistas, donde está prohibido estacionar, y sólo podrá pararse en la banqueta del lado derecho cuando, por desperfectos en el vehículo, el mismo no pueda circular, pudiendo el conductor sólo caminar hasta el teléfono de auxilio, y que además reúna las siguientes características:
 - No tener acceso a la misma, en forma directa, las propiedades colindantes.
 - No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
 - Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, en casos excepcionales, por otros medios.
 - Poseer Control Parcial de Accesos, es decir que los ingresos y egresos de la autovía pueden darse en otros puntos y no sólo a través de los enlaces o distribuidores de tránsito. Dichos ingresos y egresos se efectuarán a través de carriles especialmente diseñados para tales efectos.
 - Tener banquinas pavimentadas a ambos lados de cada calzada.
 - Ser de uso exclusivo de automotores si las calzadas de servicios o vías alternativas, aseguran la continuidad del itinerario para aquellos vehículos cuya circulación por la calzada principal se vaya a limitar.
6. **Badén:** Es la obra que da paso a las aguas intermitentes por encima de la calzada.
7. **Banquina:** Es la franja longitudinal afirmada, contigua a la calzada, utilizada para la detención de automotores, y en la que se permite la circulación sólo en circunstancias especiales.
8. **Borde de Calzada:** Línea imaginaria o real, que separa la calzada del resto de la vía.
9. **Calzada:** Es la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos; se compone de un cierto número de carriles.
10. **Cambio de rasante:** Es el lugar en que se encuentran dos tramos de la vía en sentido longitudinal de distinta inclinación.
11. **Carretera:** Vía de dominio y uso público proyectada y construida para la circulación de automotores.
12. **Carril:** Banda longitudinal en que puede ser subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga el ancho suficiente para permitir la circulación de una fila de automotores que no sean motocicletas.
13. **Carril estrecho:** El que mide menos de 3 metros de ancho.
14. **Carril de aceleración:** Es el auxiliar de suficiente longitud, para que los vehículos ajusten su velocidad, con miras al ingreso a la vía principal.
15. **Carril de deceleración:** Es el auxiliar de suficiente longitud, para que los vehículos efectúen la disminución de velocidad para abandonar la vía por la que vienen circulando.
16. **Colectora o calzada de servicio:** Es la calzada, generalmente paralela a una vía principal a la cual no está unida. Sirve a las propiedades adyacentes y además colecta el tránsito proveniente de otras vías para canalizarlos a los puntos de cruce o de acceso a la vía principal

- 17. Control de accesos:** Es la condición asignada a una vía, respecto a la cual los dueños o usufructuarios de las propiedades colindantes y otras personas no tienen ningún derecho legal de acceso a o desde la misma, excepto sólo en los puntos únicos y exclusivos fijados por el titular de la vía y de la forma que establezca en función de la tipología de la misma.
- 18. Control parcial de accesos:** Es el control de accesos en donde todos los ingresos y egresos a la vía no sólo se dan por medio de los enlaces o distribuidores de tránsito, sino también mediante carriles de aceleración y deceleración que permiten ingresos y egresos en otros puntos de la vía. Estos movimientos sólo pueden darse en el sentido de la calzada involucrada.
- 19. Control total de accesos:** Es el control de accesos en donde todos los ingresos y egresos a la vía sólo se dan, a través de los enlaces o distribuidores de tránsito.
- 20. Cuneta:** Es la franja existente a cada lado de la vía, convenientemente emplazada para colectar y conducir las aguas de lluvia de la zona de camino.
- 21. Curva:** Es el tramo de vía en que ésta cambia de dirección.
- 22. Curva de visibilidad reducida:** La que no permite ver el ancho total de la calzada en una longitud suficiente.
- 23. Dársena:** Espacio de la vía resguardado de la circulación, dispuesto para carga y descarga de mercancías, o ascenso y descenso de pasajeros.
- 24. Dispositivos de guía:** Elementos utilizados dentro de la zona de camino para orientar la circulación en condiciones desfavorables de visibilidad.
- 25. Intersección:** Nudo de la red vial en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel.
- 26. Isla o isleta:** Porción de la vía acondicionada para excluir la circulación sobre ella y cuya función es la de encausar las corrientes de vehículos.
- 27. Marcas viales:** Es la demarcación horizontal que se realiza sobre la calzada mediante pintura u otro producto que cumpla igual objetivo.
- 28. Mediana:** Es la zona longitudinal de la vía que separa las calzadas y no está destinada a la circulación.
- 29. Parada:** Es el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;
- 30. Paso a nivel:** Es el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;
- 31. Plataforma o coromiento:** Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada y las banquinas.
- 32. Rasante:** Línea continua que representa al eje de una calle o camino considerados en su inclinación o paralelismo respecto del plano horizontal.
- 33. Recta:** Es el segmento de carretera cuyo eje longitudinal se mantiene sin cambio de dirección.
- 34. Refugio:** Espacio para peatones situado en la calzada y protegido del tránsito vehicular.
- 35. Resalto:** Es la franja transversal prominente en la calzada.
- 36. Rotonda:** Es una intersección donde confluyen tramos de vías que se comunican entre sí a través de un anillo, en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central. Las trayectorias de los vehículos no se cruzan, sino que convergen y divergen.
- 37. Ruta convencional:** Vía que no reúne los aspectos propios de las autopistas, autovías o vías rápidas, pero que tiene las siguientes características:
- Calzada única de dos carriles, uno por sentido de circulación (y un carril adicional en algún tramo).
 - Velocidad de proyecto mínima de 80 km/h (100 km/h en terreno llano).
 - Calzada de 7,00 m y banquinas pavimentadas de 1,50 m como mínimo.
 - Aquellos casos de dudosa clasificación se asimilarán a este tipo de vía.
- 38. Senda peatonal:** Es el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta. Es la continuación de la acera en la calzada, donde los conductores de los vehículos deben cederles el paso a los peatones en todo momento cuando el cruce no esté regulado por semáforo o agente de control del tránsito.
- 39. Titular de la vía:** Es la repartición vial en el ámbito del estado, y la persona física o jurídica en su caso; dueños del patrimonio ubicado dentro de la zona de camino, responsables de la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de la vía.
- 40. Tramo de Concentración de Accidentes (TCA):** Es aquel tramo de carretera que presenta un riesgo intrínseco de accidente significativamente superior a la media, en tramos de características semejantes, y en el que, una actuación de mejora puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad, independientemente de los efectos aleatorios.
- 41. Tramo de gran pendiente:** Es aquel que tiene una inclinación igual o superior al siete por ciento.
- 42. Travesía:** Es la ruta que discurre por una zona urbana sin perder su continuidad dentro de la misma.
- 43. Variante:** Es aquel tramo de ruta que evita atravesar una zona urbana, mediante un desvío con control total de accesos, permitiendo la continuidad de la carretera.
- 44. Vía estrecha:** Es aquella cuya calzada mide menos de 6.5 metros de ancho.
- 45. Vía iluminada:** Es aquella en la que, con vista normal, en la totalidad de su calzada puede leerse la placa de dominio de un vehículo a 10 metros de distancia, y se distingue un vehículo de color oscuro a 50 metros de distancia.
- 46. Vía rápida:** Vía que está especialmente proyectada, construida y señalizada como tal, para la exclusiva circulación de automotores donde está prohibido estacionar, y sólo podrá pararse en la banquina del lado derecho cuando, por desperfectos en el vehículo, el mismo no pueda circular, pudiendo el conductor sólo caminar hasta el teléfono de auxilio, y que además reúna las siguientes características:
- Tener calzada única para ambos sentidos de circulación, de 7,00 m de ancho como mínimo.
 - Tener banquinas pavimentadas de 2,50 m de ancho mínimo en ambos lados.
 - Poseer un carril adicional en aquellos tramos donde la pendiente y longitud sean superiores al mínimo exigido en la Instrucciones y/o Normas de Trazado.
 - Estar previstas para convertirse en autopistas mediante la duplicación de calzada.

- No tener acceso a la misma, en forma directa, las propiedades colindantes.
- No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

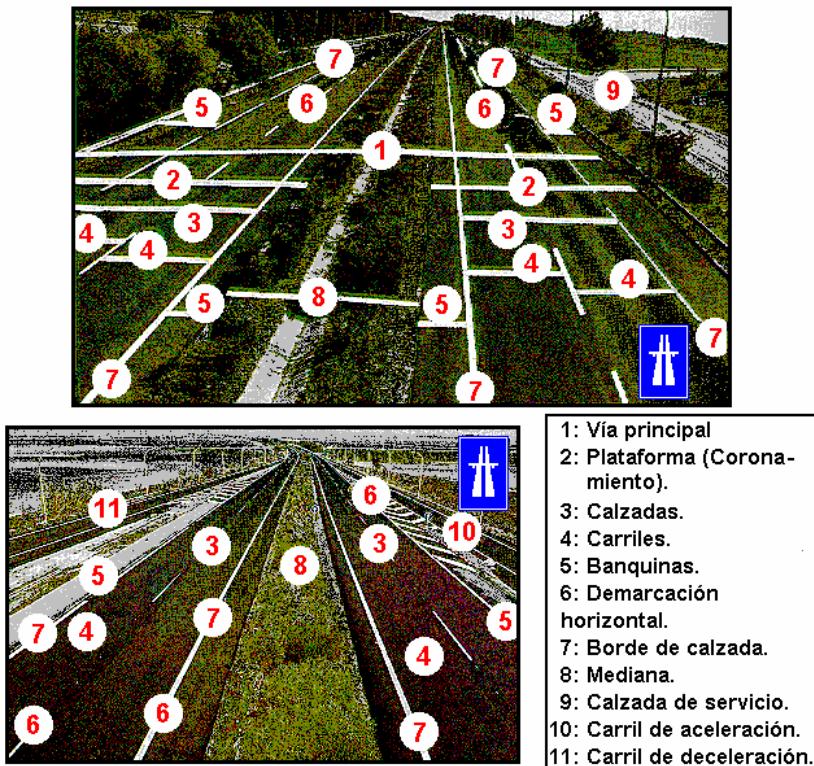
Poseer Control Total de Accesos, es decir que los ingresos y egresos de la autopista sólo pueden darse a través de los enlaces o distribuidores de tránsito. Sólo quedan exceptuados de este requisito las Áreas de Servicio.

47. Zona de camino: Es todo el espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frontistas. Son también las fajas de terreno adquiridas o reservadas por el Estado para la construcción de un camino y sus obras complementarias; destinadas además al mantenimiento, seguridad, servicios auxiliares y ensanches de las vías.

48. Zona peatonal: Es la parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones.

49. Zona urbana: Es el espacio atravesado por una carretera, donde existen edificios colindantes a ella y en cuya entrada y salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a zona urbana y de fin de zona urbana.

2.- PARTES DE UNA AUTOPISTA.



CAPÍTULO 24.- LOS ACCIDENTES.

1.- ACCIDENTE. Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

2.- OBLIGACIONES. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- a) Detenerse inmediatamente. La detención debe hacerse en lugar seguro y sin crear nuevos riesgos.
- b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interveniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado.
- c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad.
- d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.
 - La autoridad administrativa de investigación debe estar expresamente facultada para esos fines, estableciendo la causa del accidente y no las responsabilidades.
 - En caso de vehículos equipados con sistemas o elementos de control aplicables al registro de las operaciones del mismo (módulo de registro de operaciones o tacógrafo), se debe comunicar tal circunstancia. La autoridad interveniente deberá secuestrar el soporte con los datos, cuando del accidente resultaren víctimas. En las mismas circunstancias el conductor o acompañante y en su defecto, otra persona legítimamente interesada, debe entregar el soporte grabado a dicha autoridad.

En los restantes casos, el interesado puede entregar a la autoridad que intervenga o ante la que haga la denuncia, el referido soporte a efectos de preservarlo como prueba, bajo recibo detallado.

- La autoridad receptora de la denuncia, exposición o acta de choque deberá remitir de inmediato el acta al Registro Provincial de Licencias de Conductores, Infracciones y Accidentes de Tránsito.
 - La autoridad receptora de la denuncia, exposición o acta de choque es la Policía de la Provincia de Córdoba.
 - El formulario siniestral correspondiente formará parte del sumario penal, debiendo constar en éste la remisión de la copia pertinente al Registro Provincial de Licencias de Conductores, Infracciones y Accidentes de Tránsito.
- e) Someternos, si los Agentes de la Autoridad lo indican, a las pruebas de **impregnación alcohólica**.
- f) Deberemos dar cuenta a nuestra **Compañía de Seguros** cuanto antes dentro del plazo reglamentario.

3.- EL DELITO DE OMISIÓN DE SOCORRO.

A) Los usuarios de las vías que:

- a) se vean **Implicados en un accidente**,
- b) lo presencien o
- c) tengan **conocimiento** de él, están obligados a:
 - Auxiliar o **solicitar auxilio** para atender a las víctimas si las hubiere,
 - Prestar su **colaboración** para evitar mayores peligros o daños,

Restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación.

B) El que **no se detiene** ante un accidente, esté o no implicado en él, para prestar **ayuda a las víctimas**, comete un **delito**, siendo éste más grave si en el accidente está implicado el que omitió la ayuda o auxilio.

Conviene tener en cuenta que la **obligación de detenernos** ante la presencia de un accidente de circulación en el que **nosotros no hemos tenido** parte, sino que sencillamente **nos hemos encontrado con él**, solamente nos urge **si hay** víctimas a las que socorrer, pues **sí solamente hay daños materiales** y nosotros **no hemos sido parte** en el accidente, no tenemos obligación de detenernos.

4.- INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA. Los accidentes de tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado. Para su obtención se emplea los siguientes mecanismos:

- a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que compruebe y denuncia de las partes, entregando a éstas original y copia;
- b) Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentológica, que remitirá al organismo encargado de la estadística;
- c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico-administrativa profunda a través de la Comisión de Tránsito y Seguridad Vial, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.

5.- PRESUNCIÓN DE RESPONSABILIDAD EN ACCIDENTES

- 1 - El método de análisis de accidentes estudia en primer término a la vía, como elemento causal de los mismos. De no encontrarse causalidad en ella o de considerársela sólo parcial, se analizará al usuario y al vehículo como posibles elementos causales del accidente.
- 2 - Cuando la causalidad del accidente recae en el usuario, se presume responsable al que, con su accionar, haya sido el factor desencadenante del mismo. La presunción recae en primer término, sobre quien violó la prioridad de paso o cometió una infracción a las normas de tránsito o las normas de comportamiento vial.
- 3 - La presunción establecida en el punto anterior decae cuando el que gozara de prioridad pudiendo haber evitado el accidente, no lo evitara en forma deliberada.
- 4 - Cuando en un accidente, mas de un usuario involucrado haya infringido las normas de tránsito se presupone responsable del mismo a aquel que, de no haber cometido la infracción no se hubiera producido ese accidente. Esto no libera al otro u otros usuarios de la sanción correspondiente por la infracción cometida.
- 5 - Cuando en un accidente de circulación haya intervenido un peatón, el mismo no será responsable si circulaba por la zona peatonal u otras áreas establecidas para peatones en la presente Ley y sus reglamentos y, en especial, en las esquinas donde exista o no senda peatonal y no exista regulación por parte de autoridad competente o semáforos. En estos casos sólo serán responsables si violan la prioridad indicada por dichos medios.

6.- MEDIDAS DE SEGURIDAD DESPUÉS DE UN ACCIDENTE.

Todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible:

A) En relación con la seguridad de la circulación.

- a) Esforzarse por restablecer o mantener la **seguridad** de la circulación en el lugar del accidente.
- b) Estacionar el vehículo que se conduce en lugar seguro y fuera de la calzada donde sea posible, **parar el motor, cortar el encendido e inmovilizar el vehículo.**
- c) Cortar el encendido de los **demás vehículos** implicados, si fuere necesario.
- d) Colocar, cuando y donde proceda, los **dispositivos de preseñalización de peligro** u otros elementos de análoga eficacia a la distancia adecuada: 50m visible a 100m.
- e) Poner en funcionamiento, si fuera posible, la **señalización de emergencia** y la **señalización de posición**, si por la hora o circunstancias fuera obligatorio su uso.
- f) Colocar, si es posible, el **vehículo o vehículos** que hayan quedado inmovilizados fuera de la calzada o en el lugar donde se cause **menos obstáculo** a la circulación, pudiendo, utilizarse para ello, si fuera preciso y los hubiere, la banquina o la mediana.
- g) No fumar encender fósforos o hacer fuego, ni permitir que lo hagan otros.
- h) En caso de incendio, utilizar el **extintor o extintores de los vehículos implicados** o presentes y, en su **defecto, mantas, tierra o arena.**
- i) Iluminar el lugar donde se produjo el accidente, si ello fuese necesario y posible con las luces de otro u otros vehículos colocados perpendicularmente a la calzada y fuera de ella.

B) En relación con las víctimas.

Si aparentemente hubiera resultado muerta o gravemente herida alguna persona, se debe:

- a) Evitar, siempre que no se ponga en grave peligro la seguridad de la circulación, la modificación del estado de las cosas y la desaparición de las huellas y otras pruebas o circunstancias que puedan ser útiles para determinar la responsabilidad.
- b) Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado.
- c) Recabar con la máxima urgencia auxilio sanitario al centro sanitario más próximo, utilizando el medio más rápido, como son los postes S.O.S., si los hubiere, o solicitándolo de otros usuarios.
- d) Permanecer o volver al lugar del accidente hasta la llegada de la Autoridad o sus agentes, a menos que hubiera sido autorizado a abandonar el lugar o debiera prestar auxilio a los heridos o ser él mismo atendido.
- e) Identificarse y comunicar la identidad a otras personas implicadas en el accidente si lo pidieren.
- f) Facilitar los datos relativos a la placa de dominio y seguros del vehículo a otras personas implicadas en el accidente si lo pidieren.
- g) Someterse a la prueba de alcoholmia, los implicados directamente en el accidente.
- h) Someterse a las pruebas médicas adecuadas, si se presentan síntomas evidentes de hallarse bajo la influencia de estupefacientes o drogas.

7.- FACTORES QUE INTERVIENEN EN LOS ACCIDENTES.

Los factores o elementos comunes que intervienen en los accidentes son tres:

a) La vía y su entorno, b) El vehículo y su carga, y c) El hombre que es el protagonista.

A) La vía es el escenario en donde el hombre es el actor. El nivel de exigencias para el conductor vendrá impuesto:

- Por las características geométricas y físicas de la vía. No es lo mismo conducir en recta que en curva, por pavimento deslizante que por otro con mayor adherencia, etc.
- Por las condiciones meteorológicas o ambientales (lluvia, niebla, hielo).
- Por el tránsito (densidad o fluidez, vehículos pesados o sólo ligeros).
- Por las normas y señales de circulación (vía señalizada o no, etc.).

B) El vehículo y su carga es otro elemento que interviene en la capacidad de respuesta del conductor y **depende de los siguientes factores:**

- De las **características mecánicas** del mismo (potencia, aceleración, frenado).
- Del **mantenimiento** y estado de conservación (frenos, dirección, suspensión, neumáticos, etc.).
- De la **utilización o modo de conducir** (No es lo mismo una conducta agresiva que una prudente).
- De la **carga y su colocación** (No es lo mismo conducir un vehículo cargado en exceso que cargado dentro de los límites autorizados).

C) El conductor debe dar una respuesta adecuada a las anteriores exigencias de la vía, pero para ello debe estar instruido y en condiciones físicas aptas para conducir.

Si la instrucción no es la idónea o sus condiciones físicas están afectadas por un deficiente estado psicológico, la capacidad de respuesta estará también negativamente afectada.

De ahí las transgresiones por ignorancia de las normas, los errores, fallas y accidentes. El nivel de capacidad del conductor vendrá determinado por la **competencia técnica**, que a su vez dependerá de la fase de **aprendizaje**, que es la que otorga los **conocimientos** necesarios para circular de una manera **segura** de acuerdo a las **normas**, y de la **experiencia** de los kilómetros recorridos.

8.- CAUSAS QUE PUEDEN PRODUCIR LOS ACCIDENTES.

Para que la conducción sea segura, debe haber un **perfecto equilibrio** entre las **exigencias** de la misma y la **capacidad** de respuesta.

Cuando se rompe este equilibrio **surge el accidente**, que siempre será debido al **comportamiento** (aislado o conjunto) **de alguno de los tres** factores dichos:

- El **hombre**,
- el **vehículo** y
- la **vía**.

A) El usuario como factor causal de los accidentes:

El hombre puede ser causa de accidentes por su **comportamiento** o por su **deficiente estado psicofísico**.

a) **Por su comportamiento como peatón**, puede ser causa de accidentes por:

- **Irrumpir, estar o marchar en la vía antirreglamentariamente** sin prestar atención al tránsito.
- **Cruzar la calzada en diagonal** o fuera de la zona demarcada (esquina o senda peatonal) o no respetando las señales.
- **Subir o bajar del vehículo distraídamente** sin prestar atención al tránsito.

b) **Como conductor** puede ser causa de accidente por infracciones en:

El uso indebido de la calzada. (Incorrecta utilización de carriles, no respeto de la prioridad de otros usuarios en el uso de los mismos).

- **Separación** o distancia de seguridad no observada. (Especialmente los camiones)
- **Prioridad** o preferencia de paso no respetada. (Conviene recordar que, al violar la prioridad de paso, aunque no se produzca un accidente, se está cometiendo una infracción)
- **Adelantamientos** antirreglamentarios. (Estos se producen al atravesar líneas continuas o, aún existiendo líneas discontinuas, cuando no se respeta la prioridad del vehículo que ya viene ocupando el carril que se invade, ya sea que circule en sentido contrario o en igual sentido)
- **Giros incorrectos.** (Ya sea en los lugares prohibidos, como también los efectuados atravesando líneas continuas)
- Invasión de la **zona de sentido contrario**. (Cuando esté destinada exclusivamente, mediante la señalización o la demarcación para el uso del tránsito en sentido contrario).
- **Deficiencias** en su estado **psicofísico** por la ingestión de **bebidas alcohólicas**, la **fatiga** y la **distracción**.
- La **velocidad** excesiva o inadecuada.

9.- ASPECTOS RELACIONADOS CON LA VELOCIDAD Y LOS ACCIDENTES.

A) LA VELOCIDAD.

La velocidad de circulación se encuentra establecida por la **velocidad genérica** correspondiente a cada tipo de vía y por la **velocidad reglamentada** mediante las señales que modifican la anterior.

En la mayoría de los accidentes que ocurren en la Argentina, la velocidad no es la causa única de los mismos. Estos ocurren porque se **violan las prioridades de paso y de uso de las vías**. Sin embargo hay que reconocer que a mayor velocidad, el accidente es más grave.

Cuando la velocidad es la causa exclusiva del accidente, estamos en presencia de una infracción, distinguiéndose en este caso, dos tipos:

- **No respetar los límites** máximos establecidos ya sea con carácter genérico (para las distintas clases de vías) o específicos y concretos (a través de las señales).
- **Circular a velocidad excesiva** o peligrosa para lo que exigen las condiciones existentes en el momento. No adaptarla a ellas supone circular a **velocidad inadecuada**.

Dentro de los límites permitidos, la velocidad ha de ser **adecuada** a las situaciones de tránsito. La falta de esta adecuación suele ser la **causa más frecuente de accidentes graves**, pues a mayor velocidad, mayor será el riesgo de accidentes, por lo que a mayor velocidad, mayor será la distancia de reacción, mayor la distancia de frenado, mayor la distancia de detención, mayor habrá de ser la distancia de seguridad y la anticipación para prever las maniobras.

B) LA VELOCIDAD Y LA VIOLENCIA DEL CHOQUE.

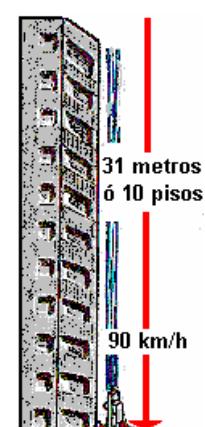
Todo vehículo en movimiento acumula una **energía cinética**⁽¹⁾ que está en función del **peso** y de la **velocidad**, de forma que si se **multiplica por dos la velocidad**, la energía cinética se **multiplica por cuatro**. Es decir, la energía cinética es **directamente proporcional al peso del vehículo y al cuadrado de su velocidad**.

Así, con relación a **30 Km/h.** la violencia del choque será: **cuatro veces** mayor si se circula a **60 Km/h., nueve veces** mayor si se circula a **90 Km/h. y dieciséis veces** mayor si se circula a **120 Km/h.**

Para **detener el vehículo** es preciso **eliminar la energía cinética** acumulada, lo que hace normalmente a través de los **frenos**.

Si en lugar de **frenar** se produce un **choque violento**, por ejemplo contra un árbol, la **energía cinética** acumulada **desaparece en fracciones de segundo**, dependiendo la **violencia del choque** y demás secuelas del accidente, **de la velocidad**.

La velocidad en los vehículos suele expresarse en kilómetros por hora, pero como los obstáculos suelen encontrarse a pocos metros, y **las decisiones** hay que tomarlas en poco tiempo lo más importante **es saber cuántos metros se recorren en un segundo y cómo es la violencia del choque**. Comúnmente se entiende que el choque contra un obstáculo de un coche que circula a **90 Km/h.** equivale a la caída del mismo desde una altura de **31 metros**.



(1) Se llama "energía cinética" el **impulso** que un vehículo recibe del motor que lo pone en **movimiento**.

C) DISTANCIA DEL TIEMPO DE REACCIÓN.

Para prevenir la violencia del choque en una colisión es necesario **saber** también la **distancia recorrida en un segundo** o en **3/4 de segundo**, que **es** el tiempo que normalmente transcurre desde que el conductor observa un obstáculo hasta que pone el pie en el freno (**Tiempo de reacción**).

No olvidemos, sin embargo, que este tiempo **no es igual** en **todas las personas**, ni es igual **siempre en la misma persona**, pues depende de las circunstancias que le rodean como son la **fatiga**, la **somnolencia**, las **precauciones**, las **bebidas alcohólicas**, etc. que lo prolongan más de lo normal.

En el cuadro siguiente figuran los metros que aproximadamente se recorren **en un segundo y en tres cuartos de segundo** a las velocidades que también se citan:

Vel. en	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
---------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----

Km/h.	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150
Mts. rec. en 1 seg.	5	8	11	14	17	20	22	25	28	31	33	36	39	42
Mts. rec. en ¾ seg.	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30

Una fórmula aproximada para saber los metros recorridos durante el tiempo de reacción de **1 segundo** es multiplicar por 3 la decena (segunda cifra) de la velocidad. Así, si circulamos a 40 Km/h. será $4 \times 3 = 12$ metros. Si a 70 Km/h. $7 \times 3 = 21$ metros.

D) DISTANCIA DE FRENADO.

Distancia de frenado es el espacio que recorre el vehículo desde que accionamos el freno hasta su detención total.

La distancia de frenado depende de **tres factores**:

- De la carga del vehículo, pues si va cargado hay que eliminar más energía cinética y se prolonga la detención.
- De la **adherencia**, pues si ésta no es buena y las ruedas se bloquean la distancia de frenado se alarga.

De la **velocidad**, pues, según dijimos anteriormente, la energía cinética es proporcional al cuadrado de la velocidad.

Así, si a 40 Km/h. la distancia de frenado son 9 metros, a 80 Km/h. no serán 18 metros, sino $9 \times 4 = 36$ metros (cuatro veces más).

Estas distancias **se alargan** generalmente al doble cuando la **adherencia no es buena** ya sea por el estado de la calzada, ya sea por el estado de los neumáticos, y pueden ser **hasta 10 veces** mayores en calzadas muy deslizantes **por hielo**, etc.

E) TABLA DE DISTANCIAS DE FRENADO.

Proponemos a continuación una tabla de **distancias de frenado** en función de la **velocidad** y calidad de la **adherencia** con un **vehículo** en buen estado y un **conductor** en estado físico normal.

Cálculo de distancias en metros de: a) Tiempo de reacción, b) Frenado, c) Detención con calzada **seca** y d) Detención con calzada **húmeda**.

Para el conductor con tiempo de reacción de 3/4 de segundo, corresponden los **números negros**, y para el conductor con tiempo de reacción de 1 segundo, corresponden los **números rojos**.

Velocidad en Km/h.	a) Distancia del tiempo de reacción	b) Distancia de frenado	c) Distancia de detención con calzada seca	d) Distancia de detención con calz. húmeda
120	24 / 33 +	84 / 84 =	108 / 117	192 / 201
110	22 / 31 +	72 / 72 =	94 / 103	166 / 175
100	20 / 28 +	58 / 58 =	78 / 86	136 / 144
90	18 / 25 +	48 / 48 =	66 / 73	114 / 121
80	16 / 22 +	38 / 38 =	54 / 60	92 / 98
70	14 / 20 +	28 / 28 =	42 / 48	70 / 76
60	12 / 17 +	22 / 22 =	34 / 39	56 / 61
50	10 / 14 +	14 / 14 =	24 / 28	38 / 42
40	8 / 11 +	10 / 10 =	18 / 21	28 / 31

NOTA: La distancia de frenado (aproximada) se puede hallar con esta fórmula: Velocidad en km/h elevada al cuadrado y dividido por la cantidad constante de 170.

Ejemplo: Si circulamos a 60 km/h. será: $60 \times 60 = 3.600 : 170 = 22$ metros.

F) DISTANCIA DE DETENCIÓN.

La **distancia de detención** es la **suma** de la distancia recorrida durante el **tiempo de reacción** más la **distancia de frenado**.

Se compone, pues, de dos factores y la suma de ambos da un resultado que se llama **distancia de detención**.

La **distancia de detención depende**:

- De la **velocidad** a que circulamos.
- De la **configuración** de la calzada (llano, rampa, pendiente).
- De las **condiciones meteorológicas** y tipo de **pavimento**.
- Del estado de los **frenos**.
- De la adherencia de los **neumáticos**.
- Del **tiempo de reacción** del conductor y de la pericia del mismo.

Por eso es muy difícil establecer cifras exactas sobre la misma.

Un **cálculo aproximado** de la distancia de detención se puede obtener multiplicando la primera cifra de la velocidad por sí misma. Así, a 60 Km/h será $6 \times 6 = 36$ metros.

G) DISTANCIA DE SEGURIDAD.

Distancia de seguridad es aquella que **debemos mantener respecto al vehículo** que nos **precede**, de forma que, aunque su conductor frene bruscamente, tengamos espacio suficiente para **frenar y evitar la colisión** por alcance.

La distancia de seguridad en circunstancias normales no sólo debe ser superior a la recorrida durante el tiempo de reacción sino, al menos, **el doble de la distancia del tiempo de reacción**.

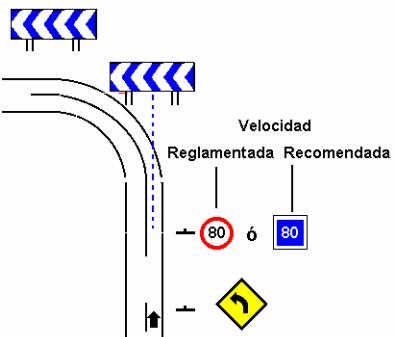
Si el **pavimento** está **mojado**, los neumáticos desgastados, los frenos deficientes o el estado físico del conductor no es correcto, esta distancia habrá que **aumentarla aún más**.

No mantener siempre el adecuado intervalo de seguridad, según las circunstancias, es un **comportamiento incorrecto y peligroso** que aumenta especialmente el riesgo de accidentes sobre todo a velocidad alta.

10.- EL PELIGRO DE LAS CURVAS.

A) Las curvas son tramos **peligrosos** porque:

- Generalmente vemos delante de nosotros un **espacio corto** en donde no podremos detener el vehículo si es alta la velocidad.
- El vehículo está sometido a una **fuerza centrífuga** que tira del mismo **hacia el exterior**, y si la curva es hacia la derecha nos empuja hacia la parte de la calzada **del sentido contrario**. Esta fuerza centrífuga es tanto mayor cuanto más cerrada es la curva y es **proporcional a la carga** del vehículo y al **cuadrado de su velocidad**.



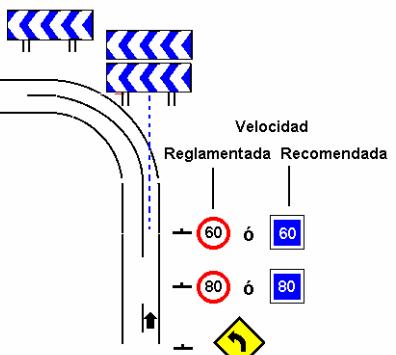
Indica la presencia de una curva a la izquierda que presenta una dificultad normal.

B) Para tomar una curva procederemos así:

- Antes de llegar a una curva **reduciremos la velocidad**, frenando si es preciso, puesto que por efecto de la **inercia** el vehículo tiende a seguir en línea recta. La velocidad con la que se deberá tomarse la curva estará indicada antes de la misma, ya sea de manera reglamentada (punible si se supera), o de manera recomendada (no punible si se supera, pero sí responsable si de ello se derivara en un accidente).

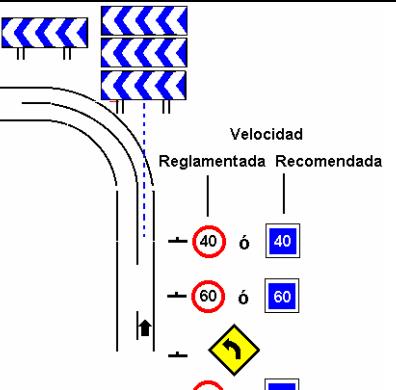
El grado de peligrosidad de la curva estará además indicado por la cantidad de paneles direccionales que vea a su frente.

- Si la curva fuera **muy pronunciada**, meteremos una **velocidad inferior**.
- **No frenaremos dentro** de la curva por el peligro de derrapar



Indica la presencia de una curva cerrada a la izquierda que presenta una dificultad considerable. Identifica una curva peligrosa.

- Dentro de la curva **aceleraremos** suavemente para mejorar la **adherencia**.
- Si por causa de fuerza mayor tuviéramos que frenar dentro de la curva, procuraremos hacerlo de **un modo suave** levantando el pie, frenando **progresivamente** y cuidando la dirección, mas **nunca** lo haremos de un **modo brusco**.
- Este **consejo vale** también para cualquier caso de **emergencia** si **derrapa el vehículo**.



Indica la presencia de una curva muy cerrada a la izquierda que presenta una gran dificultad. Identifica una curva muy peligrosa.

11.- QUÉ DEBEMOS HACER EN SITUACIONES EXTREMAS.

A) **Si los frenos fallan...**

- Accionar el pedal de freno rápida y frecuentemente. Con el freno de estacionamiento, actuar de forma rápida y progresiva, pero sin violencia.
- Cambiar, enseguida, a una velocidad inferior, para aprovechar el frenado del motor.
- Si no queda otro remedio, desviar el coche fuera de la carretera, hacia el lugar que parezca menos peligroso (**es preferible dañar el coche que dejarlo rodar sin frenos**).

B) **Si los faros de otro coche nos encandilan...**

- Disminuir la velocidad, incluso hasta la detención total y, mantener la dirección firme, arrimándonos lo más posible a la derecha; pero vigilar, para evitar alcanzar a los vehículos y peatones que marchen en el mismo sentido que nosotros.
- No mirar a los faros que nos deslumbran; girar ligeramente la cabeza y mirar hacia el borde de la carretera (algunos conductores guiñan, al mismo tiempo, el ojo izquierdo).
- Si diese tiempo, hacer una señal con las luces, pero en ningún caso "combatir".
- En cuanto haya pasado el vehículo que nos deslumbró, encender la luz intensiva para salir de la oscuridad.

C) **Si nos vemos obligados a salir de la calzada...**

- No frenar de golpe ni tratar de volver inmediatamente a la calzada, pues esto podría hacernos volcar.

- Soltar el acelerador y sujetar firmemente el volante, para mantener el control del coche, virando ligeramente a la izquierda.
- Pisar suavemente el freno varias veces. Cuando haya disminución de la velocidad o el vehículo se haya parado, y después de asegurarnos que no vienen vehículos en ninguna dirección, volver prudentemente a la carretera.

D) Si un vehículo en sentido contrario viene a nuestro encuentro...

Tocar la bocina y encender los faros para llamar la atención del conductor distraído o dormido.

- Si no reacciona, girar rápidamente a la derecha, aunque tengamos que salirnos de la calzada.
- Evitar en todo caso, y por todos los medios, chocar de frente.
- Cualquier maniobra, por peligrosa que sea, es preferible al choque frontal.

E) Si una colisión frontal parece inevitable...

- Pisar a fondo el freno y cerrar la llave de contacto anular la posibilidad de un incendio.

Echarnos a un lado para evitar el golpe contra el volante, pero no soltarlo (quizá en el último instante puede evitarse el choque).

CAPÍTULO 25.- EL CLIMA Y EL RIESGO DE ACCIDENTES.

1.- LA LLUVIA.

Cuando **llueve**, la calzada se recubre de una capa de agua más o menos densa, según la intensidad de la lluvia y la rapidez con que aquélla se escurre hacia los lados. Las **primeras gotas** de agua, al empapar el polvo que se encuentra en suspensión en el aire, o caído sobre la calzada, e incluso **grasa y otros restos** forman una **pasta de barro**, que convierte a la calzada en sumamente deslizante.

Para que los **neumáticos** de nuestro vehículo puedan adherirse al pavimento, es necesario que **eliminen** el agua y el barro con que se encuentran, echándolo hacia atrás y hacia los lados por las ranuras laterales de los mismos.

Esta es la misión de los **dibujos** que se encuentran en la banda de rodadura de los **neumáticos**.

Circulando en estas circunstancias se advierten tres fenómenos:

- a) Se dificulta la **adherencia** de los neumáticos al pavimento.
- b) Hay peligro de **deslizamiento**.
- c) Disminuye la **visibilidad**.

Al no haber buena adherencia al pavimento, corremos el **riesgo** de **derrapar** en una maniobra de cambio de dirección o frenado, que en tiempo seco no se produciría.

Por lo mismo, tendremos sumo cuidado en:

- **No frenar de un modo brusco**, puesto que las **ruedas se bloquean**, no se agarran al pavimento y por consiguiente el vehículo se desliza como si fuera sobre patines.
- Mantendremos **una distancia de seguridad** con relación al que nos precede mucho **mayor a la normal**, puesto que, aún frenando suavemente, el vehículo necesita mayor espacio para detenerse. Se calcula que la distancia de frenado en **calzada mojada** es el **doble** que en calzada seca. Estas precauciones han de observarse sobre todo, al aproximarse a curvas y tramos con pavimentos empedrados o con asfalto muy pulido.

En definitiva, seguiremos este principio: "**Si la adherencia es reducida la velocidad debe ser reducida**".

2.- CONSECUENCIAS DEL PAVIMENTO MOJADO.

La primera consecuencia del pavimento mojado, si no reducimos la velocidad, es el fenómeno llamado "**aquaplaning**". Si circulamos muy rápido, cuando llueve intensamente, los **neumáticos**, sobre todo si están gastados, no dan abasto a evacuar la capa de agua que van absorbiendo de la que hay en la calzada.

En lugar de proyectarla hacia atrás y hacia los lados a través de los dibujos de la banda de rodadura, se va remansando delante de la rueda y forma como un colchón, sobre el que se va apoyando el neumático.

Falta entonces la **adherencia**, y el vehículo se va **deslizando** sobre el agua, sin que obedezca al conductor, ni en la dirección ni en la frenada.

Para evitar el aquaplaning, hay dos **remedios**:

- Conservar en buen estado la **banda de rodadura** de los neumáticos, y
- Circular a **menos velocidad** que cuando la calzada está seca.

Otras **consecuencias** del pavimento mojado son:

La posibilidad de **derrapar** cuando empieza a llover, por la razón que dimos al principio.

- Los grandes **charcos** de agua que a veces existen pueden suponer un peligro para la **estabilidad** del vehículo, si entramos en ellos a gran velocidad y sobre todo si pasamos sobre el charco con las ruedas de un solo lado.
- Los **frenos**, después de haber pasado por un charco de agua, se pueden volver **ineficaces** momentáneamente. Al salir de la zona encharcada debemos frenar varias veces para que recuperen la eficacia.
- La posibilidad de **salpicar** a los demás usuarios, si pasamos a gran velocidad.

3.- LA VISIBILIDAD.

Para mantener una **visibilidad** que sea buena, dentro de lo posible, en un día de lluvia procuraremos:

- Limpiar con **una paño**, que debemos tener a mano, tanto los vidrios que se empañan, como los retrovisores,
- encender el **alumbrado de cruce** para hacernos visibles a los demás,
- hacer funcionar los limpiaparabrisas y lavaparabrisas,
- hacer funcionar el ventilador interior, orientándolo hacia el parabrisas,
- poner el desempañado de la luneta trasera, si dispone de este sistema nuestro vehículo.

4.- SALPICADURAS DE AGUA O BARRO.

Cuando llueve e incluso cuando ha cesado de llover y la calzada **está mojada**, deberemos poner en la velocidad más rápida nuestro **limpiaparabrisas** antes de **cruzarnos**, o **adelantar** o de **ser adelantados** por otros vehículos, sobre todo **si se trata** de un ómnibus o de un camión, puesto que estos vehículos levantan un verdadero nubarrón **de agua y de barro**, que momentáneamente nos quitan toda visibilidad.

Estas salpicaduras de agua y barro afectan también a **los faros y dispositivos ópticos** de nuestro vehículo mermando la **intensidad** de **nuestra** luz, por lo que no nos olvidaremos de limpiarlos.

5.- LA NIEVE Y EL HIELO.

El **hielo** es el **primer enemigo** de la adherencia de los neumáticos al pavimento, y el segundo, la **nieve**. La nieve dura y apretada es tan peligrosa como el hielo. **Evitaremos frenar**, pues las ruedas **se bloquean** con gran facilidad, el vehículo queda sin control y el derrape es inevitable. Tengamos en cuenta que sobre una superficie helada, las **distancias de frenado** pueden ser hasta **diez veces** superiores a las normales. Una ligera capa de nieve **reciente que se va derritiendo**, no impide la circulación, pero la adherencia es muy débil.

Para contrarrestar estos inconvenientes:

- Llevaremos los **neumáticos en buen estado**, y con el dibujo en toda la banda de rodadura,
- los llevaremos a su **debida presión**, ni muy inflados ni muy flojos,
- **reduciremos la velocidad** para poder dominar el vehículo, sin tocar apenas el freno, cambiando a una velocidad inferior, si es preciso ir más despacio,

- aumentaremos la distancia de seguridad con el vehículo que nos precede,
- en caso de patinaje o **derrape** del vehículo, intentaremos corregir la trayectoria moviendo la **dirección suavemente**, sin brusquedad hacia el **lado** a donde se deslice la **parte trasera** de nuestro vehículo.

Si el deslizamiento proviene del **eje delantero**, trataremos de corregirlo girando las ruedas hacia el **lado opuesto**.

Para arrancar sobre **nieve no es bueno acelerar** demasiado en **primera velocidad**, pues **se** haría más honda la huella. Lo mejor será utilizar la **relación de velocidades más alta** que pueda usarse en estas condiciones. Esta misma norma vale para las **rampas** y las **curvas**, evitando, en lo posible, los cambios de marcha. Es particularmente peligrosa la **nevada** en circunstancias de temperaturas **bajo cero**, porque la nieve que cae sobre nuestro **parabrisas se va congelando**, y el lavaparabrisas no logra retirar la capa de hielo que **se** va formando sobre el mismo. En estos casos conviene estar prevenidos y colocar un **líquido anticongelante** en el depósito de agua del lavaparabrisas, pues en caso contrario, **también el agua** que salga al accionar el lavaparabrisas, **se congelará**, y se formará una capa más espesa aún, que nos impedirá la visibilidad.

Si no disponemos del líquido anticongelante, podemos utilizar, como **medida de urgencia**, un vaso de vino o **de** cualquier **bebida alcohólica**, para mezclar con el agua del depósito del lavaparabrisas.

Además, la nieve **dificulta** la visión de las **marcas viales** y a veces también la señalización vertical, por lo que el mantenernos dentro de la calzada resulta mucho más problemático.

Recordemos que en estos casos es obligatoria la utilización de las luces **bajas**, o la de **niebla** o **ambos**.

6.-COMO PREVER LA EXISTENCIA DE HIELO EN LA CALZADA.

Como medida para prever la existencia de hielo tendremos en cuenta:

- Que éste se forma sobre la calzada cuando el **ambiente está húmedo** y el termómetro marca alrededor de **cero grados**.
- Suele helar con preferencia durante **la noche** y sobre todo al amanecer.
- Son especialmente propensos al hielo y escarcha aquellos lugares en donde **no llegan los rayos del sol**, por ejemplo, zonas sombrías, valles abrigados, tramos de carretera orientados al sur, etc.
- Especialmente peligrosos son **los puentes y pasos elevados de montaña**, donde suele permanecer el hielo por más tiempo.

Otras veces la **circulación lenta** de los vehículos con los que nos cruzamos, puede ser indicio de la existencia de hielo.

Hoy día los medios de comunicación social, radio, prensa, televisión, incluso el servicio de tele-ruta, nos pueden informar de la viabilidad de nuestras carreteras.

Para advertir del peligro de deslizamiento por lluvia, hielo o nieve se utiliza la señal de advertencia de peligro **P-19**.



Para aumentar la adherencia de las ruedas sobre la nieve y el hielo **se** proponen estos remedios:

- Utilizar **neumáticos especiales** muy duros, con unas hendiduras profundas para evacuar rápidamente la nieve.
- Unos **neumáticos con clavos** que se meten en la nieve o el hielo.

Estos clavos serán circulares de cantos redondos y no sobresaldrán de la superficie de rodadura **más de dos milímetros**.

- Hay también "sprays", que, aplicados sobre la superficie de rodadura, **facilitan la adherencia**, pero su eficacia es temporal, durante algunos kilómetros.

Finalmente como remedio más seguro **se** proponen **las cadenas**, que se colocan alrededor de las **ruedas motrices** del vehículo.

Existen **varios tipos** de cadenas, cuya instalación, aunque no difícil, suele resultar **incómoda** por las circunstancias climáticas en que hay que colocarlas.

No pensemos, por otra parte, que la colocación de las cadenas es un remedio infalible pues **también con ellas puede derrapar** el vehículo, si no guardamos las debidas precauciones.

Es un **error** pensar que se mejora la adherencia **desinflando** un poco los neumáticos. La adherencia de éstos al pavimento es tanto mejor, cuando **más correcta sea la presión** de inflado de acuerdo con las instrucciones del fabricante.

7.- CARRETERAS CORTADAS POR LA NIEVE.

Cuando el temporal de **nieve o hielo** es tan intenso que el paso por las carreteras afectadas pueda suponer un **serio peligro** para los usuarios, el titular de la vía **cierra al tránsito** esos tramos de carreteras, mientras duren estas circunstancias, y entonces decimos que están **cerrados**.

Pero puede ocurrir que el paso por los mismos sea posible cumpliendo determinados requisitos en los vehículos, como es la **colocación de cadenas** alrededor de las ruedas motrices de los mismos, y en este caso el titular de la vía facilita y permite el paso por estos tramos de carretera a los **usuarios** que **hayan cumplido** estas normas. Se dice entonces que están **abiertos con cadenas**, siendo su **uso obligatorio**, si queremos pasar, o al menos recomendado. La señalización específica para estos casos es la **I-21**.

	I-21. TRANSITABILIDAD EN TRAMO DE MONTAÑA. Indica la situación de transitabilidad de un tramo de montaña definido por su nombre en la parte superior de la señal. Posee tres espacios para la colocación de paneles.
	El espacio 1 llevará un panel que indicará si el tramo está " ABIERTO " (1.a), o " CERRADO " (1.b).

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

 3.a  3.b POLVAREDAS	<p>Cuando el panel 1 indique “CERRADO”, el espacio 3 podrá estar en blanco (3.a), o indicar el nombre del lugar hasta donde la ruta esté transitable (3.b), en las condiciones que indique el panel 2.</p>
--	--

8.- LA NIEBLA.

- La niebla reduce la visibilidad a algunas **decenas de metros**, y a veces a algunos metros solamente.
- Impide la visibilidad a otros **conductores** para que nos vean bien a nosotros.
- **Nuestros ojos** pueden llegar a irritarse por la fijeza con que vamos mirando unos metros delante del vehículo.
- Además los sonidos, con niebla, quedan amortiguados y este dato hace que no podamos **calcular bien las distancias**.
- **Por otra parte el pavimento** suele estar **mojado** o al menos húmedo con **peligro de deslizamiento**.

Como consecuencia se impone una **reducción de la velocidad** de tal modo que podamos detener el vehículo en el **espacio visible al frente**.

Si solamente vemos un espacio de 30 metros, no podemos circular a más de 50 Km/h.

Al llegar a un **cruce** o cambio de dirección deberemos **extremar las precauciones** por falta de visibilidad.

Para tener buena visibilidad en el parabrisas, haremos funcionar el **limpiaparabrisas** y orientaremos el **chorro de aire caliente** hacia el mismo en el interior.

De todos modos, la conducción con niebla **es** muy fatigante, por lo que **vigilaremos constantemente, sin bajar la guardia** por el cansancio y la fatiga.

A veces es descansado circular **detrás de otro vehículo** que nos precede, pero, **si** lo hacemos así, mantendremos en todo caso **aumentada la distancia de seguridad**, pues no podemos prever la **disminución** de velocidad que va a hacer su conductor, ante un **peligro** que nosotros **no vemos**.

En vías de una calzada y doble sentido de circulación, **no intentaremos adelantar**, por el riesgo que esto supone, **si** la niebla es muy espesa.

Para **ver nosotros mejor**, utilizaremos las luces bajas, y si tenemos instaladas las luces de niebla, también podremos hacer uso de ellas juntamente **con las bajas o sólo** las de niebla.

Para **ser vistos mejor** por la parte posterior, utilizaremos el alumbrado ordinario, y también el alumbrado de niebla **posterior**, **si** disponemos de él y la niebla es **espesa**. Es conveniente revisar el **funcionamiento** de las luces traseras y su **limpieza**.

Para conducir con menos riesgo de salirnos de la calzada, nos fijaremos en **las líneas del pavimento**, que suelen prestar una valiosa ayuda, tanto **la central** como la que está a nuestro **lado derecho**.

Circulando con niebla seguiremos el principio que dimos para la lluvia: “**A visibilidad reducida, velocidad reducida**”, ajustándonos a la velocidad máxima indicada mediante la señalización específica (R-311, R-312 y R-313).

9.-VIENTO. EFECTO SOBRE LA TRAYECTORIA DEL VEHÍCULO.

El viento, cuando sopla fuerte y de costado, resulta **peligroso** para la trayectoria de nuestro vehículo, porque constantemente va actuando **sobre el** mismo una **fuerza lateral** que tenemos que ir **corrigiendo y compensando con el volante**.

Si la carretera entra dentro de una zona **atrincherada** con laderas altas a los costados, esta fuerza lateral cesa, pero se presenta de improviso cuando **volvemos a salir de la misma**.

Si adelantamos a un camión y **el viento sopla de la derecha**, nos vemos impulsados hacia el camión en **el mismo momento de adelantarle**, porque **éste** surte el mismo efecto que la zona **atrincherada** al entrar en ella, y la compensación que veníamos haciendo en el volante para mantener la trayectoria, nos empuja hacia él.

Si el viento **sopla de costado izquierdo**, deberemos ir compensando la desviación de la trayectoria con **el volante** tirando hacia **la izquierda**, por lo que **ésta** compensación **nos empujará hacia el camión** con que nos **crucemos circulando en sentido contrario**, porque en este momento ese vehículo voluminoso nos protege **de** la fuerza lateral que el viento estaba imprimiendo a nuestro vehículo.

Todavía es más peligroso el viento que **sopla a intervalos con ráfagas** de diversa intensidad. Como solución a estas dificultades **se propone**:

- **Reducir la velocidad** para evitar así las desviaciones involuntarias.

Prever las desviaciones que puedan hacer otros conductores, sobre todo los de **dos ruedas**, quienes son más sensibles al viento tanto de frente como de costado. Dejaremos mayor separación.

CAPÍTULO 26.- VÍCTIMAS DE ACCIDENTES.

1.- SOCORRER.

Antes de dar las **normas** sobre cómo socorrer a los heridos, debemos decir que en un accidente no sólo **es** importante hacer bien lo que se debe hacer, sino ser conscientes de **lo que no debe hacerse**.

Por eso, si **no sabemos** cómo socorrer a un herido, **no lo tocaremos** y pediremos ayuda a los demás usuarios.

- Un **choque frontal** produce lesiones en la **cabeza**, (parabrisas), **brazos**, **tórax**, **abdomen** (volante), **rodillas** (tablero), y **pies** (pedales). El así herido **se llama politraumatizado**.
- Debemos saber también que el accidente de tránsito puede producir **lesiones** muy graves **internas**, que no vemos, pero que se pueden sospechar para obrar en consecuencia.
- La **mortalidad** en los accidentes de tránsito **es** muy alta: Un **10 por 100 fallece en el acto**, un **50 por 100** dentro de las **2 ó 3 primeras horas después**, por lo que es muy importante actuar correctamente en ese tiempo para **poder salvarles la vida**. Un **23 por 100** puede morir a las **24 horas siguientes** y el restante **17 por 100** morirán por complicaciones tardías o deficiencias orgánicas.
- Debemos tener en cuenta que las causas más comunes de muerte son: **el shock la asfixia y la hemorragia**

2.- SHOCK O COLAPSO.

El "**SHOCK**" o **COLAPSO** es un **estado de inconsciencia** y postración extrema a que se ha llegado por deficiencia circulatoria, especialmente en el cerebro. Este accidentado requiere nuestra **especial y prioritaria atención**. Suele presentar estos síntomas:

- Piel fría, pálida o bien con coloración azulada.
- Tiene el pulso cada vez más débil y aumenta su frecuencia.
- Se altera su respiración haciéndose entrecortado, superficial y rápida.
- Tiene sed intensa y sequedad de boca.
- Tiene desorientación y disminución del umbral de conciencia.

Para prevenir el "**Shock**" **potencial** de una víctima se le debe colocar con los miembros inferiores más altos que la cabeza y el tronco.

Lo más importante es proceder rápidamente a la **reanimación** del herido. Para ello:

- Lo **retiraremos** del vehículo, **si** es posible, pero si hay dificultades, no tiraremos bruscamente de él, ni lo torceremos o doblaremos. A veces soltar o rasgar sus vestiduras son medidas que ayudan al rescate.
- Un buen método para sacar al herido es **tirar del mismo desde atrás**, colocando nuestros brazos debajo de sus axilas. Otros lo sujetarán por el **tronco** y **piernas**.
- Una norma fundamental es procurar **move lo menos posible** a los heridos con el fin de evitarles sufrimientos y la agravación de posibles lesiones ocultas sobre todo.
- Hay que **evitar** mover la **cabeza** y el **cuello** de las víctimas.
- Intentaremos sacarlo como si se tratara de "**un bloque rígido**", moviéndolo lo menos posible.
- Sí el herido respira aceptablemente lo colocaremos en "posición de defensa" o "decúbito lateral estable", para que no se mueva más. La posición lateral facilita la permeabilidad de las vías respiratorias y ayuda a la circulación.

Para colocar al lesionado en esta "**posición lateral estable**", actuaremos así:

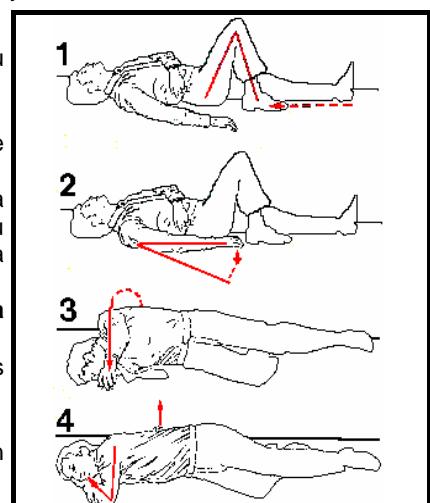
1. El herido estará tendido boca arriba. Nos situaremos a su lado y doblaremos su pierna más próxima hasta que la rodilla forme un ángulo agudo.
2. Pondremos su brazo extendido de forma que su mano quede bajo la región glútea.
3. Tiraremos de la otra mano de la víctima de forma que su cuerpo gire suavemente sobre sí mismo hacia nosotros.
4. Cuando se encuentre en posición lateral empujaremos su cabeza hacia atrás, para que descance sobre el piso. Colocaremos la mano de su brazo superior debajo de su mejilla para que la cara conserve esta posición, y alejaremos un poco de la espalda la mano de su brazo inferior.

En esta posición lateral, la cabeza se inclina hacia atrás, lo que evita que la **lengua bloquee las vías respiratorias**.

Como la cabeza queda **más baja** que el cuerpo, la sangre, el vómito y las mucosidades pueden afluir hacia fuera.

Debajo de la cabeza no debe colocarse ningún tipo de almohadilla.

La única excepción a esta postura serán los **heridos de tórax** que respiren con dificultad. A éstos los colocaremos **semisentados** solamente **si están conscientes**.



A los **inconscientes** no debemos dejarlos sin vigilancia, procurando comprobar con frecuencia el estado de su respiración.

- A los heridos de cualquier **clase** los **abrigaremos** con una manta incluso en verano y les aflojaremos cualquier prenda que oprima su cuello o cuerpo.
- En **ningún momento** les daremos de **beber agua**, y de **ningún modo** **bebidas alcohólicas**.
- Si algún herido tiene **quemaduras**, no intentaremos quitarle la ropa quemada, que está pegada a la carne, y, si usamos extintor, procuraremos no aplicarlo a las partes **desnudas** y mucho menos **a la cara**.
- Si está **envuelto en llamas**, le echaremos encima un **abrigo, mantas**, etc., para apagarlas, pero **nunca agua**.

Si las **quemaduras** son muy graves, **no** le aplicaremos **pomadas** o **líquidos**. Nos limitaremos a aplicarle vendajes amplios y flojos con sábanas o toallas limpias. A **estos** accidentados se **les** puede dar de **beber agua**, si es posible salada o **bicarbonatada**.

3.- ASFIXIA.

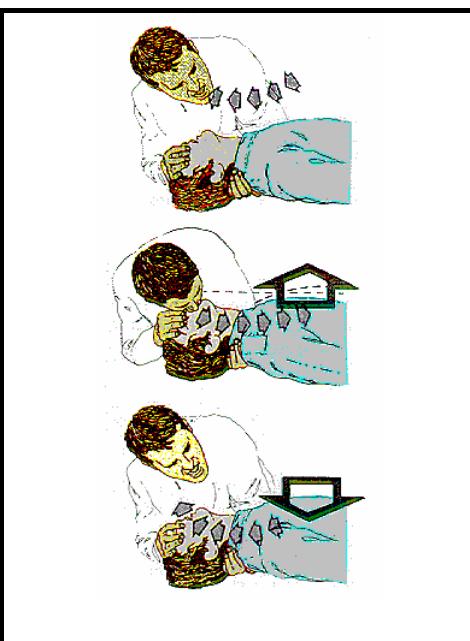
La suspensión de la respiración por diversas causas se llama **asfixia**.

Para darnos cuenta si el herido presenta síntomas de asfixia, comprobaremos si respira, para ello, colocando nuestra mejilla encima de su boca y nariz, vigilaremos su pecho.

Si respira, notaremos que el pecho se mueve y oiremos su inspiración y expiración.

Si no respira procederemos inmediatamente a la **respiración artificial**.

- Nos colocaremos perpendicularmente al herido, tiraremos suavemente de su cabeza hacia atrás poniendo las manos como indica el dibujo.
- Pondremos nuestra boca sobre la del herido, apoyando fuertemente para que el aire no se escape. Si es preciso **taparemos la nariz** con los dedos y soparemos fuertemente para que entre el aire hasta los pulmones del herido, cuyo **pecho debe elevarse** al recibir **el aire**.
- Nos retiraremos para que el herido expulse el aire y volveremos a soplar, repitiendo esta acción a un ritmo **entre 15 y 18 veces por minuto**.
- Así continuaremos hasta que lleguen los auxilios sanitarios, si es que el herido no reacciona.



Durante la práctica de la respiración artificial puede ocurrir:

- I. Que el tórax no se levante.** En este caso conviene **revisar la posición** por si la **cabeza** del accidentado no **estuviese** bien colocada y comprobar si existe **algún obstáculo** en las vías respiratorias. Lo pondremos **de lado** y trataremos de **extraer** cualquier **cuerpo extraño**, barro, coágulos de sangre, dentadura postiza, etc. Debemos saber que en una víctima **inconsciente** reviste especial peligro **de asfixia la lengua**, que al relajarse, puede caer sobre la pared faríngea y **obstruye las vías respiratorias**. Para evitarlo inclinaremos su cabeza hacia atrás y no pondremos nada debajo de la misma, como acabamos de decir.

- 2. Que el accidentado vomite.** En este caso **ladearemos su cabeza**, limpiaremos su boca y proseguiremos con la respiración. En cualquier caso, hemos de procurar que estén **libres las vías respiratorias** para que el accidentado no se asfixie. A veces el simple hecho de colocar la cabeza hacia atrás, basta.

- Si al accidentado **no le late el corazón** o presenta cortes en el ritmo cardíaco o una frecuencia anómala en el mismo (**más de 100 pulsaciones** por minuto, siendo **lo normal** aproximadamente de **70 a 80** en persona adulta y un poco más elevado en el niño) efectuaremos un masaje cardíaco. Para ello:
 - Tumbaremos a la **victima boca arriba**, sobre una superficie dura.
 - Apoyaremos la palma de una mano sobre la parte inferior media del esternón y con la otra mano encima **presionaremos** con energía y cuidado.
 - Repetiremos la presión a un ritmo o frecuencia de **60 a 80** veces por minuto, hasta que el corazón **empiece a latir** o **llegue el auxilio sanitario**.

Cambiaremos frecuentemente el **masaje cardíaco** con la **respiración boca a boca**. Si somos dos, nos alternaremos. Uno dará una respiración **boca a boca** y otro realizará cinco **masajes cardíacos**.

4.- HEMORRAGIA.

Hemorragia es la **salida de sangre** fuera de los **vasos (venas y arterias)** como consecuencia de un **traumatismo**.

Puede ser **externa** si la sangre sale al exterior a través de una herida, o **interna**, si la sangre se va acumulando dentro del organismo.

- La **interna** es difícil de reconocer de manera rápida. Es detectable únicamente por los síntomas que pueda presentar el accidentado, como palidez, vómitos, golpes de tos, orina, etc.
Ante una hemorragia **externa** mantendremos la calma y esperaremos a ver si la sangre **se coagula por sí misma**.

Si la herida **sigue sangrando** abundantemente procuraremos contener la hemorragia **comprimiendo** fuertemente la herida con un pañuelo o servilleta limpia. Este método es el mejor y está desprovisto de peligro para contener la hemorragia hasta que lleguen los auxilios sanitarios.

- Si la herida es en la cabeza, cuello o tronco**, aplicaremos un **vendaje** que cubra el foco y comprima ligeramente.
- Si la herida está en un miembro (brazo o pierna)** mantendremos éste en posición elevada y aplicaremos un **vendaje compresivo**.
- Las hemorragias pueden ser a su vez **arteriales y venosas**.



- * En las **venosas** la sangre tendrá un tono **rojo oscuro** y saldrá de forma continua, pero sin fuerza.
- * En las **arteriales** la sangre presentará un **color rojo vivo** y emanará con fuerza a borbotones. Este caso representa verdadera urgencia.

La primera maniobra para cohibir una hemorragia es **comprimir directamente** la herida **antes del punto** de la hemorragia.

La segunda maniobra es **elevar el miembro** manteniendo la compresión antes del punto de corte o de hemorragia.

La tercera maniobra es la suma de las dos anteriores y la **presión "fuerte"** sobre la arteria **antes del punto de la hemorragia**, es decir en el nacimiento de la arteria en cuestión.

- A los heridos que quizás tengan **clavados** en el cuerpo **trozos de cristal, astillas, hierros, etc.**, **no intentaremos sacárselos** si ofrecen alguna resistencia, pues pueden estar comprimiendo vasos que no sangran.
- Las **hemorragias nasales o del oído** se pueden contener fácilmente, pero **éstas últimas** pueden proceder a **veces** de **lesiones intracraneales** por lo que este herido debe ser especialmente vigilado y trasladado con urgencia.

- En las **nasales** taponar la nariz, oprimiendo con el dedo, y mantener al herido con la **cabeza normal o ligeramente Inclinada hacia adelante**.
- Si se trata de alguna **fractura**, cierta o probable, tratar de **no mover** al herido. Si la fractura es en una **pierna**, pueden unirse ambas con una venda o pañuelo para que la sana proteja a la accidentada.

5.- ASPECTOS EMOTIVOS.

Hay que prestar atención en no generar, en los heridos, sensaciones que lo alteren emotivamente.

- Mientras estamos atendiendo a los heridos debemos abstenernos de hacer **cualquier comentario** en alta voz sobre **personas muertas o heridas**. Es posible que, aunque nos parezcan muy graves e inconscientes puedan **estar oyéndonos**.
- Por el contrario deberemos **tranquilizarlos y reconfortarlos** con nuestras palabras, hablándoles de la pronta llegada de los servicios médicos para trasladarlos a un centro sanitario.

Trataremos de complacerles cualquier deseo o petición que nos hagan en torno al accidente, pero **silenciaremos** por todos los medios aquellos datos que les pudieran resultar molestos o trágicos sobre las restantes víctimas.

6.- TRASLADO DE LOS HERIDOS.

Como norma general, repetimos que el herido debe ser colocado en “**posición de defensa**”, y si hubiera que sacarlo del vehículo o trasladarlo, se hará por medio de varias personas tomándolo como si se tratara de un “**bloque rígido**”.

No se debe:

- Permitir que el herido camine “**para que no se enfrie**”.
- Trasladarlo haciendo una silla con los brazos entre dos personas.
- Trasladar al herido en una posición defectuosa dentro de un automóvil.
- En general **no se debe trasladar** al accidentado en **nuestro propio vehículo**.

Como norma general:

- El herido debe ser **trasladado** en vehículos de los servicios sanitarios (**ambulancias**).
- Si hubiera que trasladarlo porque no llegan los servicios sanitarios, se hará en un **camión o furgoneta** en los que el herido pueda ir en “**posición de defensa**”.
- **No se debe colocar** ningún tipo de **almohadilla** bajo su cabeza.

Solamente los **heridos de tórax**, si están conscientes, pueden ir en posición de **semisentados**.

- Los lesionados de columna **dorso-lumbar** irán boca abajo e inmovilizados.
- **La velocidad**, al evacuar a los heridos, deberá ser **más moderada** que normalmente y lo más homogénea posible.
- Los **heridos graves** deberán ser trasladados directamente al **Centro Sanitario de Alta Complejidad**, en donde pueden ser tratados convenientemente. Llevarlos a casa del médico, al dispensario, al puesto de auxilio, a un centro sanitario de escasa complejidad o a una farmacia, etc., **es perder tiempo**.

Si es posible, conviene avisar al **Centro Sanitario** sobre la llegada de los heridos indicando, a ser posible, número de los mismos, lesiones y gravedad.

CAPÍTULO 27.- MECÁNICA LIGERA.

1.- EL AUTOMÓVIL.

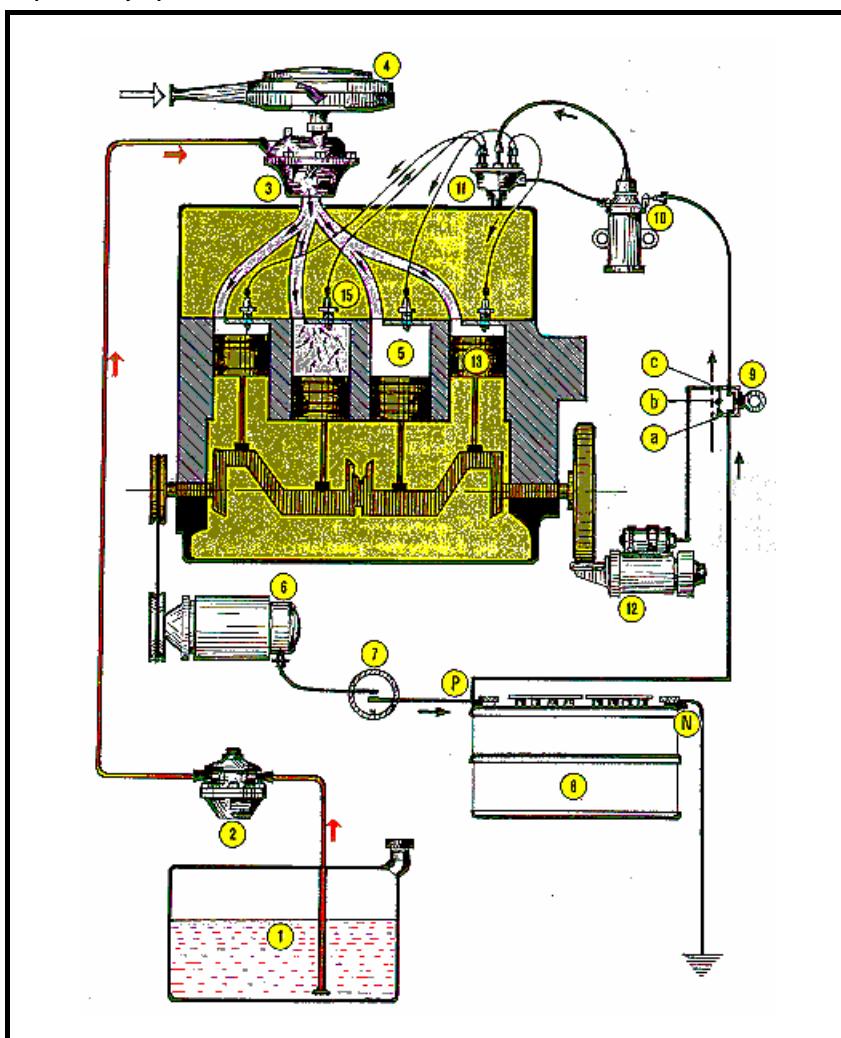
El automóvil es un vehículo formado por un **chasis** que soporta una **carrocería**, destinado al transporte de personas o cosas, y un **motor** que, a través de una **transmisión**, hace que se desplace el vehículo.

Hay dos tipos de motores: el de **explosión (nafta)** y el de **combustión (diesel)**.

2.- ALIMENTACIÓN DEL MOTOR DE EXPLOSIÓN.

El movimiento del motor, que a su vez origina el desplazamiento de nuestro automóvil, es producido por tres elementos:

- a) El **combustible**,
- b) el **aire** y
- c) la **electricidad**.



- a) El **combustible** se halla en un tanque (1) (figura de la página anterior) desde donde es aspirada por una bomba (2) que la empuja hasta el carburador (3).
- b) El **aire** pasa a través de un filtro (4) directamente al carburador (3). Allí se junta con el **combustible**, que se pulveriza, y esta mezcla pasa en estado gaseoso a cada uno de los **cilindros** (5).
- c) La **electricidad** producida por una dínamo o alternador (6) pasa a través del **regulador** (7) a la **batería** (8), donde se almacena. La batería tiene un polo positivo + en (p) y otro negativo - en (n), que es masa y está conectado al chasis del vehículo y al bloque del motor.

La electricidad llega desde el polo positivo de la batería a la **llave de contacto** (9), que tiene tres posiciones: **a, b y c**.

En la posición **a** se interrumpe el circuito y la corriente no pasa al motor.

En la posición **b** la corriente eléctrica, además de alimentar los aparatos eléctricos de nuestro vehículo, pasa a uno de los terminales del circuito **primario de la bobina** (10), estando el otro terminal unido a masa a través de dos platino que se hallan alojados dentro del **distribuidor**, (11) en su parte inferior.

En la posición **c**, o sea, girando a fondo la llave del contacto, pasa también la corriente al **motor de arranque** (12), cuya misión es mover inicialmente el motor del vehículo.

Cuando **gira el motor del vehículo**, impulsado por el **motor de arranque** (12), se producen dos fenómenos: Por una parte los **pistones** (13), al bajar, aspiran la mezcla de combustible y aire que va entrando sucesivamente en los **cilindros** (5), y por otro lado, la corriente que llega a los **platino**, alojados en el **distribuidor** (11), se interrumpe intermitentemente por la sucesiva apertura y cierre de los mismos al ser movidos por un eje con una leva giratoria. Esta interrupción de la corriente provoca en el **secundario de la bobina** (10) una corriente de alta tensión que, a través del cuerpo superior del distribuidor (11) es distribuida a las **bujías** (15) para que salte la chispa en el momento preciso en que los cilindros (5) se encuentran llenos de la **mezcla** comprimida compuesta de **combustible y aire**.

Los motores **diesel** no disponen de **carburador** ni de **bujías**, ya que lo que entra en los cilindros es **aire puro** que, al ser comprimido, alcanza una temperatura tan alta que provoca la **combustión del gasoil** que se inyecta en los cilindros en el momento oportuno.

3.- EL CEBADOR.

El **cebador**, cuyo mando va colocado en el tablero, salvo que sea automático, **sirve para cerrar** momentáneamente la **entrada parcial de aire**, con lo que **se consigue** que la cantidad de nafta sea mayor con relación al aire y por tanto **más rica la mezcla** enviada a los cilindros.

El **cebador** suele utilizarse cuando el motor está frío, pero debe dejar de usarse tan pronto esté caliente el motor, para que éste no se ahogue ni se consuma combustible sin ser necesario.

4.- SISTEMA DE INYECCIÓN.

La inyección de combustible que se utiliza en algunos modelos de automóviles modernos es un sistema de alimentación **más perfecto** que el sistema convencional de **carburador**. En este sistema no existe carburador y el combustible se inyecta a presión en el tubo de aspiración o colector de admisión, en donde se junta con el aire. Con la inyección se obtiene generalmente **más potencia** y aceleraciones **más eficientes**, puesto que el combustible se reparte más uniformemente a los cilindros y se aprovecha mejor.

5.- FILTRO DE AIRE.

El **filtro de aire** es un elemento importantísimo para el perfecto funcionamiento del carburador. Tiene por misión retener las **impurezas** y partículas de polvo que lleva el aire en suspensión para que no pasen al carburador ni a los cilindros.

Debe vigilarse con frecuencia su estado y hemos de **cambiarlo** cuando esté sucio, pues esta suciedad no deja pasar el aire necesario para la mezcla y entonces se consume más cantidad de combustible inútilmente.

6.- SISTEMA ELÉCTRICO.

La **electricidad** es otro elemento fundamental que nuestro automóvil necesita para que se produzca la **chispa** en los cilindros, para que tengamos **luz** y para que funcionen todos **los sistemas eléctricos**. Está producida por un **generador** que puede ser **dínamo o alternador**, cuando gira arrastrado por el motor de nuestro automóvil, de tal modo que si éste está parado, no se produce corriente.

Para que la **tensión e intensidad de la** corriente producida por el **generador sea constante** se emplea un dispositivo llamado **regulador**.

Para que aun estando **parado el motor** del vehículo podamos tener corriente, es necesario “**almacenar**” la que se produce cuando está en marcha. Este almacenamiento se efectúa en unos recipientes llamados **acumuladores** y al conjunto de los mismos **se llama “batería”**.

7.- ENCENDIDO.

Se llama **encendido** el fenómeno en virtud del cual **salta la chispa** entre los **electrodos** de las **bujías** colocadas dentro de los cilindros y se produce la **combustión de la mezcla** que ha pasado a través del carburador, como dijimos anteriormente.

El **distribuidor** es el dispositivo en donde se alojan los **platinos** del ruptor. Tiene además, otra misión que es **distribuir** la corriente a las diversas **bujías** para que salte la chispa sucesivamente en cada una de ellas, según el reglaje pre establecido por el fabricante.

Hemos de **vigilar** que los **platinos** se encuentren **en buen estado**, pues de lo contrario ni **se interrumpe adecuadamente** la corriente ni **se logra la suficiente alta tensión** en la producción de la chispa, con lo que se producen **tirones** en el vehículo y el motor **no funciona adecuadamente**.

Estos efectos pueden ser debidos también al mal estado del **condensador**.

Los **vehículos modernos**, en lugar del encendido convencional por platinos vienen dotados de un **encendido electrónico**. Difiere éste fundamentalmente del convencional en que la corriente del primario en la bobina queda interrumpida no por los platinos (que desaparecen) sino por unos **impulsos magnéticos** que van interrumpiendo la corriente, como hacen mecánicamente **los platinos**.

Las **ventajas** de este encendido sobre el **tradicional** son éstas: El vehículo está siempre **puesto a punto ya** que los **contactos**, al no existir, **no se desgastan**, la **tensión** producida en el secundario es **más alta y más constante**, por lo que la **chispa es más fuerte y en definitiva el arranque más seguro y más eficiente** el funcionamiento del motor.

8.- CATALIZADOR.

El catalizador es un convertidor catalítico que colocado en el sistema de escape, tiene la finalidad de reducir en más de un 90 por 100 la contaminación que producen los gases quemados, especialmente el monóxido de carbono, los hidrocarburos y los óxidos de nitrógeno.

Los vehículos dotados de catalizador solamente pueden utilizar nafta sin plomo, pues la mezcla conseguida con nafta con plomo anula la finalidad anticontaminante del catalizador.

9.- LUBRICACIÓN DEL MOTOR.

El **motor** del automóvil es un **mecanismo delicado**, en el que existen numerosos **roces o frotamientos** entre las piezas en movimiento.

Este **rozamiento** produce un **calor que, si no se elimina** de alguna manera, puede llegar a producir la **fundición** de las piezas.

Para evitar esta posibilidad, se recurre a la **lubricación del motor**, que consiste en intercalar entre las **superficies** metálicas en movimiento **una delgada película** de aceite mineral, sobre el cual resbalan **aquéllas**, facilitando **así el deslizamiento**.

La **caja de cambios, diferencial, engranajes y rodamientos**, también llevan lubricantes.

El **aceite**, además de facilitar el **deslizamiento** de unas **piezas sobre otras**, **sirve** también de **refrigerante** del motor, al absorber el calor y transmitirlo al agua circundante que recorre el bloque del mismo, y sirve, además, para **sellar o tapar** las holguras **que** pueda haber entre las piezas.

Para que el aceite pueda cumplir con su cometido, debe mantener un **nivel** adecuado entre el **máximo y el mínimo** señalados por el fabricante.

Este nivel puede ser observado a través de una **varilla** alojada en el motor, en la que figuran las **cotas de máximo y mínimo**.

Si después de recorrer algunos kilómetros **sacamos la varilla y observamos** que el **nivel de aceite ha bajado**, conviene reponer el necesario y siempre de la misma **calidad y densidad**.

La **comprobación** de nivel hemos de hacerla con el **motor parado y en frío**. El aceite **se va** deteriorando y pierde su propiedad lubricante, por lo que ha **de cambiarse** cada determinados kilómetros.

Además **del aceite** del bloque **motor** conviene **vigilar** también en cada cambio el **nivel del aceite** de la caja de cambios y diferencial, así como engrasar los diversos puntos que marque el fabricante.

10.- LA REFRIGERACIÓN.

La **temperatura** que **se alcanza** en el motor en el momento de la explosión **está alrededor** de los 2.000 grados. Si no **se dispusiera** de un **enérgico sistema de enfriamiento**, los metales **se dilatarían** en **exceso** y el motor **se fundiría**.

Para enfriar el **motor** se utiliza en algunos modelos el **aire**, pero en la mayoría, la refrigeración se consigue con **agua**. En este **sistema** los órganos fundamentales del motor van rodeados por una envoltura hueca llena de agua.

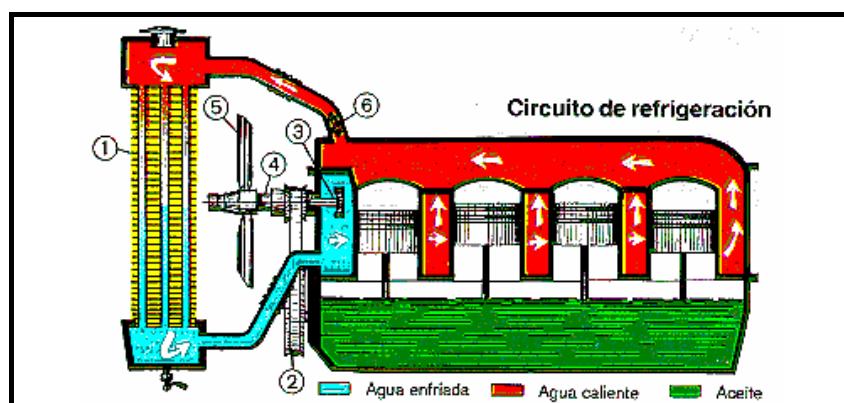
Esta agua está en continuo movimiento producido por una **bomba** (3) que la impulsa para que **pase** a través de una superficie metálica amplia, que se llama **radiador**.

En el **radiador** (1) el agua se enfriá por el contacto con el aire que es impulsado a su vez por el **ventilador** (5) con el objeto de que la ventilación sea más rápida y más eficaz. El ventilador es movido por una **correa** (2) que va al motor.

En la mayoría de los **vehículos actuales** el **ventilador** no es accionado por una correa, sino que **se pone** en funcionamiento mediante un termocontacto: **electroventilador**.

La refrigeración es óptima si se logra mantener una **temperatura ideal** para el funcionamiento del motor, que **debe** estar alrededor de **los 85 grados** centígrados medidos en el agua.

Para conseguir esta temperatura, en la tubería del agua que llega al radiador va colocado un dispositivo que se llama **termostato** (6), el cual tiene por misión regular la renovación del agua. Si el agua que está en el motor **se calienta en exceso**, el termostato (que fundamentalmente es una espiral metálica con un tapón) **se abre**, y el agua **pasa al radiador**, donde se enfriá, para pasar, una vez enfriada, por otro conducto, al mismo cuerpo del motor.



En la mayoría de los vehículos actuales, este circuito de agua está cerrado o **sellado** es decir: los vapores del agua que se calienta no van al exterior, como en el sistema tradicional, sino a un **vaso de expansión**, que es un **depósito** auxiliar.

El **nivel de agua** en este vaso estará entre las marcas de **máximo y mínimo**, procurando que nunca esté totalmente lleno. Cuando el motor está caliente el agua dilatada va a este vaso para volver de nuevo al circuito cerrado.

En este sistema, si no hay fugas en el circuito, no tenemos que preocuparnos de añadir agua, a diferencia de lo que ocurre en circuitos normales, en los que hay que reponer la que se evapora.

Si viajando advertimos que el **motor se calienta** en exceso y el agua hierve, existe una **avería** en el sistema de refrigeración. La pérdida de agua por las juntas de las mangueras, por un **radiador** roto o por culpa de la **correa** (2) del ventilador que se ha roto o patina, o por una avería en el **electroventilador**, si lo lleva, es una de las **principales causas**.

Si el motor no adquiere la **temperatura** adecuada, sobre todo en invierno, el **termostato** puede estar **averiado** y esto incide en un mal rendimiento y elevado consumo.

En invierno debemos añadir un producto **anticongelante** al agua del radiador para evitar que ésta se congele y nos produzca una grave avería.

11.- SUSTITUCIÓN DE LA CORREA DEL VENTILADOR.

La correa del ventilador es un accesorio importantísimo, por lo que siempre deberemos llevar una de repuesto.

De ella depende:

- Que el **dinamo o alternador** suministren electricidad a la batería.
- Que la **bomba de agua** del sistema de refrigeración impulse el agua para que circule adecuadamente por el circuito.

En muchos modelos de vehículos actúa también sobre el **ventilador** del radiador, que tiene la misión de enfriar el agua.

Pues bien, si la correa se encuentra **impregnada de grasa**, puede ocurrir que **patine** y no lo advirtamos a simple vista, pero en este caso no está resultando eficaz. Puede ocurrir también que con el uso esté tan deteriorada que **se rompa** cuando menos lo esperamos y su ausencia provoque una avería importante.

Para sustituirla es preciso aflojar los tornillos que unen el generador (dinamo o alternador) con el motor. Una vez aflojados, es fácil retirar la vieja y colocar la nueva metiéndola primeramente por la **polea** del motor, ventilador, bomba y finalmente del generador, apretando de nuevo los tornillos de tal forma que no quede ni muy floja, ni muy tensada. A los 500 kilómetros después de haberla sustituido convendrá revisarla de nuevo y tensarla si es preciso.

12.- LA SUSPENSIÓN.

La **suspensión** es el sistema o mecanismo mediante el cual las ruedas por una parte se unen al **chasis** del vehículo y por la otra se adhieren a la **calzada**, estando siempre en contacto con la misma, tanto si hay baches como si hay prominencias o montículos.

El **comfort** de los viajeros depende en gran medida de una buena suspensión, lo cual se consigue con los **neumáticos**, con los **flejes**, y los **resortes** y los **amortiguadores**. Modernamente los vehículos suelen llevar **suspensión independiente** a las cuatro ruedas para lograr una suspensión más confortable y con mayores garantías de estabilidad.

Los flejes y los resortes tienen por misión deformarse cuando hay desigualdades en el terreno, para que las ruedas suban o bajen con relación al habitáculo de los pasajeros, que recibe así las menos sacudidas posibles. **Los amortiguadores** trabajan constantemente sujetando la oscilación de los **flejes o resortes** y haciendo que vuelvan a su posición normal. Es muy importante para la **estabilidad** del vehículo conservar en buen estado los **amortiguadores**, por lo que cada 30.000 kilómetros aproximadamente debe revisarse su estado.

13.- CAMBIO DE UNA RUEDA.

Si tenemos que cambiar una rueda, atenderemos primeramente a las medidas de seguridad: sacar el vehículo de la calzada, si es posible, atender a los demás vehículos para no ser atropellados, encender luces de emergencia y de posición, si las circunstancias lo requieren, y seguir las instrucciones del manual del vehículo para efectuar el cambio.

Procederemos así:

- Colocaremos el freno de mano y calzaremos el vehículo si está en un plano inclinado.
- Aflojaremos un poco las tuercas de la rueda que vamos a cambiar.
- Colocaremos el gato en el lugar que nos marcan las instrucciones para levantar el vehículo lo suficiente a fin de que haya espacio para colocar la nueva rueda inflada.
- Aflojaremos totalmente y retiraremos las tuercas que previamente habíamos aflojado un poco.
- Quitaremos la rueda dañada y colocaremos la otra procurando hacer coincidir los espárragos del disco con los agujeros de la rueda.
- Apretaremos con la mano las tuercas de la nueva rueda.
- Haremos bajar el vehículo quitando el gato y apretaremos suficientemente las tuercas.

Conviene que vigilemos la presión de la nueva rueda, teniendo en cuenta que normalmente la presión de las ruedas delanteras es distinta de la presión de las traseras.

14.- BALANCEADO DE RUEDAS.

La **rueda**, compuesta de la llanta y el neumático, debe estar **equilibrada**, es decir: al girar a grandes revoluciones, no debe ser acusada ninguna **vibración** en el volante del conductor.

Si observamos que a determinada velocidad el **volante vibra** en nuestras manos, ello es debido a que ciertas partes de la rueda tienen más peso que otras, están **desequilibradas** y la adherencia no es buena.

El desequilibrio o desbalanceo puede sobrevenir por diversas causas:

- Pérdida de **contrapesos**,
- **desgaste irregular** de algún neumático,
- **abolladura** de la llanta por algún **golpe**, etc.

Para **repartir el peso por igual** se recurre a colocar la rueda en unas máquinas especiales e ir **corrigiendo el desequilibrio** con unas piezas de plomo que **se colocan en las llantas**.

15.- CAUSAS DE FALLAS DE LOS FRENSOS.

Las causas más frecuentes en las fallas de los frenos son las siguientes:

- **Pérdida del líquido** de frenos. Se nota porque, al frenar, el pedal se va casi al fondo: **Vigilar** el nivel del depósito y localizar la causa de la pérdida
- **Existencia de aire** en el circuito de frenado. El pedal se nota blando al presionar: Realizar en un taller el **purgado** de los frenos.
- **Calentamiento excesivo** después de una prolongada frenada: **Dejar de frenar un rato** hasta que recuperen la eficacia perdida.
- **Humedad excesiva**, que suele darse cuando se lava el vehículo o se pasa por un charco. Pierden momentáneamente la eficacia: **Accionar** el pedal de **modo suave** en **frenadas sucesivas** para que se sequen y actúen con eficacia.
- **Desgaste de las zapatas** (en el tambor) o de las **pastillas** (en los de disco): **Sustituirlas** por otras nuevas.
- **Frenada desigual** con tendencia del vehículo a desviarse hacia un lado. Puede ser debido a una **diferente presión** de inflado en el mismo eje, o a **desgaste desigual** de las pastillas, o **mal reglaje** de los frenos: **Corregir** la causa en el taller.

16.- ALINEADO DE DIRECCIÓN.

La dirección de un automotor está integrada por un conjunto de partes que deben guardar cierta relación geométrica entre sí para que se encuentre alineada.

Si al circular observamos que el vehículo tiende a irse hacia un lado aún cuando los neumáticos están correctamente inflados, ello puede ser debido a que la dirección está desalineada.

La dirección desalineada provoca:

- Desgaste desparejo de los neumáticos.
- Carga despareja sobre el sistema de dirección, provocando el desgaste prematuro y la posible rotura de ciertas partes de la dirección.

CAPÍTULO 28.- ASPECTOS PROCESALES.

1.- DEBER DE LAS AUTORIDADES.

Las autoridades pertinentes deben observar las siguientes reglas:

a) En materia de comprobación de faltas:

- 1 - Identificarse ante el presunto infractor indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece
- 2 - Los Agentes de Control del Tránsito, tanto de la Provincia como de los Municipios deberán poseer uniforme con placa identificatoria cuya cifra y forma corresponda al agente y a la Institución respectivamente. La placa deberá poseer la letra "T", debajo de la cifra, de mayor dimensión que ésta, y representará la capacitación del agente en el área de Tránsito. El requerimiento de la documentación establecida en la Ley, debe hacerse después de que el agente informe al conductor el motivo de dicha requisitoria; una vez verificada, debe ser devuelta inmediatamente, no pudiendo retenerse sino en los casos que la Ley contemple.
- 3 - Utilizar el formulario de actas reglamentario, entregando copia del presunto infractor salvo que no se identifique o se diera a la fuga, circunstancia que se hará constar en ella.

b) En los controles de alcoholemia:

Los controles de alcoholemia que efectúen las policías de tránsito, consistirán en la verificación del aire espirado mediante alcoholímetros autorizados. El personal que efectúe este tipo de control está obligado a suministrar a cada conductor una boquilla esterilizada y descartable dentro de un envase inviolable. Deberán indicar al conductor que coloque dicha boquilla en el alcoholímetro para luego espirar el aire según las instrucciones que reciba del personal de control. La Autoridad de control está obligada a entregar al conductor, independientemente del resultado de la prueba, un certificado que contenga los datos y características del alcoholímetro fijados por la COMISIÓN PROVINCIAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL. Estos controles se deberán efectuar con personal y equipamiento sanitario, para que, a petición del interesado, se le puedan repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

2.- INTERJURISDICCIONALIDAD.

Todo infractor será juzgado por el Juez competente registrado ante la Autoridad de Aplicación que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, o el que determine la Autoridad de Aplicación.

Cuando el infractor se domicile a más de sesenta (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, tendrá derecho a tramitar su descargo en la justicia de faltas de la jurisdicción que corresponda a su domicilio, siempre que dicho juzgado esté registrado ante la Autoridad de Aplicación, conforme a esta Ley..

CAPÍTULO 29.- MEDIDAS CAUTELARES Y RECURSOS.

1.- RETENCIÓN PREVENTIVA.

La autoridad de comprobación o aplicación puede retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

- a) A LOS CONDUCTORES** en los casos y en las condiciones previstas en los Artículos 61º y 103º de la Ley 8431 (Código de Faltas);

Cuando se le detecte una tasa de alcoholemia superior a la admisible. La retención preventiva termina cuando el conductor está en condiciones de volver a conducir o cuando otro conductor habilitado puede seguir conduciendo el vehículo, previo labrado del acta de constatación correspondiente.

- b) A LAS LICENCIAS HABILITANTES**, cuando:

- 1 - Estuvieren vencidas;
- 2 - Hubieren caducado por cambio de datos no denunciados oportunamente;
- 3 - No se ajusten a los límites de edad correspondientes;
- 4 - Hayan sido adulteradas o surja una evidente violación a los requisitos exigidos en esta Ley;
- 5 - 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 la Ley de Tránsito (**SUSPENSIÓN POR INEPTITUD**. *La autoridad expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente. El ex-titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos.*);
- 6 - El titular se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir;

- c) A LOS VEHÍCULOS:**

- 1 - Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentarias, labrando un acta provisional la que, salvo en los casos de vehículos afectados al transporte por automotor de pasajeros o carga, presentada dentro de los tres días ante la autoridad competente, acreditando haber subsanado la falta, quedará anulada. El incumplimiento del procedimiento precedente convertirá el acta en definitiva.

La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito o implique inobservancia de las condiciones de ejecución que para los servicios de transporte por automotor de pasajeros o de carga establece la autoridad competente.

En tales casos la retención durará hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.

- 2 - Si son conducidos por persona no habilitadas para el tipo de vehículos que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de vehículo.

En tal caso, luego de labrar el acta, el vehículo podrá ser liberado bajo la conducción de otra persona habilitada, caso contrario el vehículo será removido y remitido a los depósitos que indique la autoridad de comprobación donde será entregado a quienes acrediten su propiedad o tenencia legítima, previo pago de los gastos que haya demandado el traslado.

- 3 - Cuando se comprobare que estuviera o circulara excedido en peso o en sus dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo utilizado en la comisión de falta.

- 4 - Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenará la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de faltas, siendo responsables el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados.

- 5 - Estando mal estacionados obstruya la circulación o la visibilidad, los que ocupen los lugares destinados a vehículos de emergencia o de servicio público de pasajeros, los abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido deterioros no pueden circular y no fueren reparados o retirados de inmediato, serán remitidos a depósitos que indique la autoridad de comprobación, donde serán entregados a quienes acrediten la propiedad o tenencia, fijando la reglamentación el plazo máximo o permanencia y el destino a darles una vez vencido el mismo. Los gastos que demande el procedimiento serán con cargos a los propietarios y abonados previo a su retiro.

- 6 - Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera debiendo subsanar las deficiencias detectadas en el lugar de destino y por el tiempo necesario para labrar el acta de comprobación y aclarar las anomalías constatadas.

- d) LAS COSAS** que creen riesgos en la vía pública o se encuentren abandonadas. Si se trata de vehículos o de otros elementos que pudieran tener valor, serán remitidos a los depósitos que indiquen la autoridad de comprobación, dándose inmediato conocimiento al propietario si fuere habido;

- e) LA DOCUMENTACIÓN** de los vehículos particulares, de transporte de pasajeros público o privado o de carga, cuando:

- 1 - No cumpla con los requisitos exigidos por la normativa vigente.
- 2 - Esté adulterada o no haya verosimilitud entre lo declarado en la reglamentación y las condiciones fácticas verificadas.
- 3 - Se infrinjan normas referidas especialmente a la circulación de los mismos o su habilitación.
- 4 - Cuando estén prestando un servicio de transporte por automotor de pasajeros careciendo de permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos en la normativa vigente sin perjuicio de la sanción pertinente.

2.- CONTROL PREVENTIVO.

Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de desintoxicación alcohólica o por droga para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye presunción de infracción a la Ley de Tránsito 8560 (*....en estado de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir*).

En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar la prueba lo antes posible y asegurar su acreditación. Los médicos que detecten en sus pacientes una enfermedad, intoxicación o pérdida de función o miembro que tenga incidencia negativa en la idoneidad para conducir vehículos, deben advertirle que no pueden hacerlo o las precauciones que deberán adoptar en su caso. Igualmente, cuando prescriben drogas que produzcan tal efecto.

3.- RECURSOS

En materia de recursos regirán las disposiciones establecidas en los artículos 98 a 102 inclusive de la Ley N° 8431 (Código de Faltas).

CAPÍTULO 30.- **RESPONSABILIDAD.**

1.- RESPONSABILIDAD

Son responsables para esta Ley:

- a)** Las personas que incurran en conductas antijurídicas previstas, aún sin intencionalidad;
- b)** Los representantes legales de los menores serán solidariamente responsables por las multas que se les apliquen a éstos;
- c)** Cuando no se identifica al conductor infractor recaerá una presunción de comisión de la infracción en el propietario del vehículo, a no ser que compruebe que lo había enajenado o no estaba bajo su tenencia o custodia, denunciando al comprador, tenedor o custodio.

2.- PRESUNCIÓN DE RESPONSABILIDAD EN ACCIDENTES

- Cuando la causalidad del accidente recae en el usuario, se presume responsable al que, con su accionar, haya sido el factor desencadenante del mismo. La presunción recae en primer término, sobre quien violó la prioridad de paso o cometió una infracción a las normas de tránsito o las normas de comportamiento vial.
- La presunción establecida en el punto anterior decae cuando el que gozara de prioridad pudiendo haber evitado el accidente, no lo evitara en forma deliberada.
- Cuando en un accidente, mas de un usuario involucrado haya infringido las normas de tránsito se presupone responsable del mismo a aquel que, de no haber cometido la infracción no se hubiera producido ese accidente. Esto no libera al otro u otros usuarios de la sanción correspondiente por la infracción cometida.
- Cuando en un accidente de circulación haya intervenido un peatón, el mismo no será responsable si circulaba por la zona peatonal u otras áreas establecidas para peatones en la presente Ley y sus reglamentos y, en especial en las esquinas donde exista o no, senda peatonal y no exista regulación por parte de autoridad competente o semáforos. En estos casos sólo serán responsables si violan la prioridad indicada por dichos medios.

3.- ENTES

También son punibles las personas jurídicas por sus propias faltas, pero no por las de sus dependientes respecto de las reglas de circulación. No obstante deben individualizar a éstos a pedido de la autoridad.

CAPÍTULO 31. **INFRACCIONES Y SANCIONES.**

1.- INFRACCIONES.

El Cuadro General de Infracciones se encuentra desarrollado en la Ley Provincial de Tránsito N°8560.

a) Algunas INFRACCIONES GRAVES.

- Cargar los vehículos de forma distinta para los cuales fueron concebidos.
- Conducir vehículos con tasas de alcoholemia superior a la admisible, o habiendo ingerido estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
- Circular en sentido contrario al establecido.
- Circular atravesando los separadores de tránsito y las líneas longitudinales continuas.
- Circular fuera de los carriles, pisando o montado sobre las líneas longitudinales discontinuas.
- No respetar los límites de velocidad establecidos.
- Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas.
- No guardar los camiones con o sin acoplado, los ómnibus, los vehículos especiales y los trenes o conjuntos de vehículos, una separación mínima de 100 metros, salvo las excepciones establecidas.
- Entablarse competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo las autorizadas por el titular de la vía.
- No respetar la prioridad de paso en las intersecciones reguladas por señalización o, en ausencia de ésta, por la prioridad de la derecha.
- No respetar la prioridad de paso establecida para rotundas. Tiene prioridad el que circula sobre el que ingresa a la rotonda, y el que sale de la rotonda sobre el que circula en la misma.
- No acatar el conductor, las órdenes básicas indicadas en las luces del semáforo regulador de intersecciones vehículo-peatonales.
- No respetar las prioridades de paso de los demás usuarios de la vía cuando el conductor encuentre el semáforo con luz intermitente amarilla.
- No advertir previamente y con suficiente antelación, el conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar una vía distinta de aquella por la que circula, para tomar otro carril u otra calzada de la misma vía, o para salir de la misma, a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo.
- **No respetar la prioridad del conductor que circule por el carril que se pretende ocupar en toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio del mismo.**

Cambiar de carril sin cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que circulen ocupando ese carril le permiten efectuar la maniobra sin peligro.

- En caso de congestionamiento o marcha lenta y/o discontinua de los vehículos, no ceder el paso, e inmediatamente encolumnarse detrás de un vehículo o cruzar la intersección, según el caso.
- No utilizar el cinturón de seguridad, los conductores y ocupantes de automotores.
- No utilizar el casco y demás elementos de protección, el conductor y acompañante de motocicletas y ciclomotores.
- No observarse los tiempos de conducción y descanso establecidos por razones de seguridad.
- **No respetar el número máximo de ocupantes de un automotor de hasta 3.500 kg, dado por la cantidad de asientos con cinturones de seguridad que posea, salvo el centro del asiento trasero que no es necesario que esté dotado de cinturón.**
- **Colocar los propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública luces y carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que puedan perturbarlo por su intensidad o tamaño.**

b) Algunas INFRACCIONES MUY GRAVES.

Son infracciones muy graves aquellas tipificadas como graves, cuando concurren circunstancias que aumenten el riesgo de accidentes tales como alta intensidad del tránsito, condiciones atmosféricas desfavorables, escasa visibilidad, alta concentración de peatones o ante la presencia de niños y/o escolares.

- Circular con menores de diez años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos especiales homologados al efecto.
- Iniciar el conductor, el cruce de una intersección vehículo-peatonal antes que la luz verde se encienda.
- No respetar los conductores, en todo momento, la prioridad de los peatones:
 - a) **En los pasos señalizados para los mismos, siempre que no exista autoridad de control de tránsito o semáforo que regule el cruce. Se entiende que no se le cede el paso al peatón cuando se le corta su trayectoria.**
 - b) En los giros del vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.
 - c) **Cuando el vehículo cruce una banquina por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.**
- No dejar pasar los conductores a los peatones que circulen por las zonas peatonales cuando los vehículos las crucen por los pasos habilitados al efecto.
- No ceder el paso:
 - a) **A los peatones que vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de personas, en una parada señalizada como tal, cuando se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.**
 - b) **A las tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.**
- Por la violación de la imposición de la señal R-1 (**PARE**) o de la demarcación horizontal con igual significado.

- Por la violación de la imposición de la señal R-2 (**CEDA EL PASO**) o de la demarcación horizontal con igual significado.
- Por la violación de la imposición de la señal R-5 (**PRIORIDAD AL SENTIDO CONTRARIO**).
- Por la violación de la imposición de las señales R-108, R-109 y R-110 (**ENTRADA PROHIBIDA A VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS, EXPLOSIVAS O INFLAMABLES, O CONTAMINANTES DEL AGUA**).
- Por la violación de la imposición de las señales R-305 y R-306 (**ADELANTAMIENTO PROHIBIDO y ADELANTAMIENTO PROHIBIDO PARA CAMIONES**).
- Por incumplir el comportamiento impuesto por la señal P-21 (**ESCUELA**) en ocasión de concurrir la presencia de escolares o niños.
- Por dejar animales sueltos en la zona de camino.

2.- SANCIÓN

1 - Multas. El valor de la multa se determina en Unidades Fijas denominadas U.F., cada una de las cuales equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial. En la sentencia, el monto de la multa se determinará en cantidades de U.F. y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

- a) Las infracciones **leves** serán sancionadas con multa de hasta 120 U.F., las **graves** con multa de hasta 375 U.F. y las **muy graves** con multas de hasta 750 U.F. Las multas, cuando el hecho no esté castigado en las Leyes Penales ni puedan dar origen a la suspensión de la licencia de conducir o no sean infracciones sobre normas de conducción y circulación de transporte escolar y de transporte de mercancías peligrosas, podrán hacerse efectivas dentro de los diez días siguientes a la notificación de la multa, con una reducción del veinticinco por ciento sobre la cuantía que se fije provisionalmente en la forma que reglamentariamente se determine.
- b) Cuando el infractor no acredite su residencia habitual en territorio argentino, el agente que labre el acta de infracción aplicará de acuerdo a lo prescripto en la presente Ley, la cuantía de la multa y de no depositarse su importe o garantizarse su pago por cualquier medio admitido en derecho inmovilizará el vehículo en los términos y condiciones que se fijen reglamentariamente. En todo caso se tendrá en cuenta lo previsto en el párrafo anterior respecto a la reducción del veinticinco por ciento.
- c) Serán sancionadas con multas de 120 a 2.000 U.F. el conducir sin haber obtenido la autorización administrativa correspondiente, las infracciones a las normas que regulen la actividad de los centros de enseñanza de conductores, de los centros de reconocimiento psicofísicos, de las plantas destinadas a la Inspección Técnica Vehicular y las relativas al régimen de actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.

2 - La suspensión de la licencia de conducir: Consiste en la retención temporal de dicha licencia hasta un máximo de tres meses.

Será aplicada por la autoridad competente, además de la multa correspondiente, en los casos siguientes:

- a) Por infracción **grave** o **muy grave** que haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño a las mismas o a cosas.
- b) Por las infracciones en relación, a los tacógrafos de los vehículos de transporte de personas o cargas, o por la prestación de servicios en condiciones que puedan afectar la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas.
- c) Por conducir habiendo ingerido alcohol o substancias en cantidad suficiente para provocar la perturbación o disminución de las facultades psicofísicas del conductor.
- d) Por la violación de la prioridad de paso que haya derivado en daños personales o de cosas.
- e) **Por la violación de la prioridad de paso a peatones.**

3 - La inhabilitación temporal (mas de 3 meses) o permanente: Consiste en una suspensión de la licencia de conducir, determinada por la autoridad competente, cuando la reincidencia de infracciones graves convierta al conductor en un potencial riesgo para las personas y las cosas. Esta sanción se aplicará por las infracciones sobre normas de conducción y circulación de transporte escolar y transporte de mercancías peligrosas, pasando a instancia judicial en aquellos casos que el infractor pueda constituir delito. La inhabilitación también puede ser impuesta por autoridad judicial.

Las infracciones a las normas que regulen a los centros de reconocimientos psicofísicos y a las plantas de inspección técnica vehicular se sancionaran, además de la multa correspondiente, con la revocación de la habilitación.

El arresto sólo podrá ser aplicado por autoridad judicial debiendo, la autoridad de control de circulación del transito, dar parte a la justicia en aquellos casos que se presuma la comisión del delito.

La realización de actividades correspondientes a distintas autorizaciones o habilitaciones comprendidas en esta Ley, durante el tiempo de suspensión o inhabilitación de las mismas, llevará aparejada la revocación definitiva de la autorización.

- El Cuadro General de Sanciones se encuentra desarrollado –según el Artículo 87 de la Reglamentación- en el Manual de Infracciones y Sanciones.

3.- GRADUACIÓN DE SANCIONES.

1 - Las sanciones previstas en esta Ley se graduarán en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, a los antecedentes del infractor y al peligro potencial creado, de acuerdo a lo que reglamentariamente se determine, llevándose a la graduación máxima en los siguientes casos:

- a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;
- b) El infractor haya cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o utilizado una franquicia indebidamente o que no le correspondía;
- c) Cuando la infracción se haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial;
- d) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter;

2 - Para graduar las sanciones, en razón de los antecedentes del infractor, se establecerán reglamentariamente los criterios de valoración de los mencionados antecedentes, basados en las reincidencias. Cuando el infractor cometa una nueva infracción grave o muy grave dentro del plazo de 2 años, se considera reincidente. En estos plazos no se cuentan los lapsos de inhabilitación.

- La reglamentación contemplará la escala progresiva del incremento de la multa, las suspensiones de licencias de conducir e inhabilitaciones que no estén tratados en otro artículo de la presente Ley.
- 3 - La autoridad competente podrá eximir de la sanción cuando la infracción se cometiera por una necesidad debidamente acreditada o por causa de riesgo el infractor no pudo evitar cometer la falta. Estas situaciones no liberan al infractor de la culpabilidad si la acción derivara en accidente.
- 4 - No tendrán el carácter de sanciones las medidas cautelares o preventivas que se puedan acordar con arreglo a la presente Ley.

4.- EXIMIENTES.

La autoridad de juzgamiento podrá eximir de sanción, cuando se den las siguientes situaciones:

- a) Una necesidad debidamente acreditada;
- b) Cuando el presunto infractor no pudo evitar cometer la falta.

5.- ATENUANTES.

La sanción podrá disminuirse en un tercio cuando, atendiendo a la falta de gravedad de la infracción, ésta resulta intranscendente.

6.- GRAVANTES.

La sanción podrá aumentarse hasta el triple cuando:

- a) La falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;
- b) El infractor ha cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, de emergencia u oficial o utilizando una franquicia indebidamente o que no le correspondía;
- c) La haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o de emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial;
- d) Se entorpezca la prestación de un servicio público;
- e) El infractor sea funcionario y cometa la falta abusando de tal carácter.

7.- CONCURSO DE FALTAS.

En caso de concurso real o ideal de faltas, las sanciones se acumularán aún cuando sean de distinta especie.

8.- REINCIDENCIA.

Hay reincidencia cuando el infractor cometa una nueva falta habiendo sido sancionado anteriormente en cualquier jurisdicción, dentro de un plazo no superior a un año en faltas leves y de dos años en faltas graves.

En estos plazos no se cuentan los lapsos de inhabilitación impuesta en una condena.

La reincidencia se computa separadamente para faltas leves y graves y sólo en éstas se aplica la inhabilitación.

En los casos de reincidencia se observarán las siguientes reglas:

- a) La sanción de multas se aumenta:
 - 1 - Para la primera, en cuarto;
 - 2 - Para la segunda en medio;
 - 3 - Para la tercera, en tres cuartos;
 - 4 - Para las siguientes, se multiplica el valor de la multa originaria por la cantidad de reincidencia menos dos;
- b) La sanción de inhabilitación debe aplicarse accesoriamente, sólo en caso de faltas graves:
 - 1 - Para la primera hasta nueve meses a criterio del juez;
 - 2 - Para la segunda hasta doce meses a criterio del juez;
 - 3 - Para la tercera hasta dieciocho meses, obligatoriamente;
 - 4 - Para las siguientes seguirá duplicando sucesivamente el plazo establecido en el punto anterior.
 - La sanción de inhabilitación prevista por las reincidencias de faltas graves y/o muy graves se aplicará evaluando el peligro en que se haya puesto la integridad física de las personas.

El período de inhabilitación mínimo se establece en QUINCE (15) días.

9.- LEGISLACIÓN SUPLETORIA.

En el presente régimen es de aplicación supletoria en lo pertinente, a la parte general del Código Penal.

En todo aquello no previsto expresamente, serán de aplicación supletoria las disposiciones del Código de Faltas de la Provincia, Ley nº 8.431, o las que lo sustituyan.

BIBLIOGRAFÍA.

- Ley Provincial de Tránsito y Seguridad Vial Nº 8560.
- Decreto Reglamentario 318/07 de la Ley 8560.
- Proyecto de Ley de Carreteras. (Ing. Ledesma).
- Clasificación de vías urbanas. (Ing. Ledesma).
- Manual Federal Americano.
- Manual de Capacidad Americano.
- Manual del Conductor de España.
- Método de Análisis de Accidentes.
- Convención de Ginebra de 1949.
- Señales de la C.O.P.A.C.A.
- Ley de Tránsito Nacional 24.449.
- Reglamentación de la Ley 24.449.
- Ordenanza Municipal 10.200.