Manual del conductor

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

2019

AUTORIDADES

Jefe de Gobierno
Horacio Rodríguez Larreta

Ministro de Desarrollo Urbano y Transporte
Franco Moccia

Secretario de Transporte
Juanjo Méndez

Subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura
Paula Bisiau

Director General de Habilitación de Conductores y Transportes
Federico Nilles

Gerente Operativo de Educación Vial
Pablo La Spina

PRESENTACIÓN

Este documento fue diseñado con una perspectiva facilitadora del proceso formativo para el ciudadano próximo a obtener la licencia de conducir, promoviendo el ejercicio de la movilidad como derecho universal.
Mejorar la seguridad vial implica un trabajo colectivo de toda la sociedad. La adopción y promoción de conductas seguras es una responsabilidad del Gobierno y de todos los que nos movemos por la Ciudad.
De esta manera, es necesario saber algunos datos estadísticos para conocer y reconocer cuál es la problemática en la que estamos involucrados. Hacerlo nos permite pensar cómo deberíamos proyectar a futuro nuevas prácticas saludables en materia de movilidad.
El objetivo de este manual es que el alumno incorpore dimensiones actitudinales que promuevan la concientización y sensibilización necesaria para conducir vehículos de manera responsable y respetuosa hacia otros actores, logrando así, que la vía pública sea un espacio de convivencia donde todos los actores del tránsito nos sintamos seguros.

Material obligatorio de lectura según categorías de licencias:

Categoría A (Motovehículos de dos ruedas)

- Introducción
- Capítulo 1: Hacia una movilidad sustentable
- Capítulo 2: Conducir es un acto de responsabilidad
- Capítulo 3: Una buena conducción
- Anexo I: Motovehículos
- Anexo V: Señales viales

Categoría B (Automóviles)

- Introducción
- Capítulo 1: Hacia una movilidad sustentable
- Capítulo 2: Conducir es un acto de responsabilidad
- Capítulo 3: Una buena conducción
- Anexo II: Automóviles particulares
- Anexo V: Señales viales

Categoría C (Carga)
Categoría E (Camiones y maquinaria especial no agrícola)

- Introducción
- Capítulo 1: Hacia una movilidad sustentable
- Capítulo 2: Conducir es un acto de responsabilidad
- Capítulo 3: Una buena conducción
- Anexo III: Transporte de carga y mercaderías
- Anexo V: Señales viales

Categoría D (Transporte de pasajeros)

- Introducción
- Capítulo 1: Hacia una movilidad sustentable
- Capítulo 2: Conducir es un acto de responsabilidad
- Capítulo 3: Una buena conducción
- Anexo IV: Transporte de pasajeros
- Anexo V: Señales viales

Categoría F (Vehículos adaptados)

- Introducción
- Capítulo 1: Hacia una movilidad sustentable
- Capítulo 2: Conducir es un acto de responsabilidad
- Capítulo 3: Una buena conducción
- Anexo I, II, III, o IV: de acuerdo a la categoría de licencia a obtener
- Anexo V: Señales viales

GLOSARIO

Accidente de tránsito: sustituido por “incidente de tránsito”

Acera: sector delimitado de la vía pública que bordea la calzada destinado a la circulación de peatones.

Adelantamiento: maniobra que consiste en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación sin necesidad de cambiar de carril.

Arteria: vía pública urbana de circulación vehicular y eventualmente peatonal.

Arterias multicarriles: avenidas, autopistas o semiautopistas. Se encuentran comprendidas en esta definición las vías rápidas.

Automotor: vehículo que utiliza como fuerza impulsora la generada por un motor.

Automóvil: automotor con capacidad, excepto el conductor, para no más de 8 plazas, destinado al transporte de personas.

Autopista: vía multicarril con calzadas para ambas manos separadas físicamente, sin cruces a nivel, con accesos controlados y sin ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.

Avenida: arteria cuya calzada tiene un ancho total de por lo menos 13 metros. También serán consideradas “avenida” las arterias con más de 17,32 m entre las líneas de edificación, ya sea que posean dos calzadas separadas con un boulevard, o calzadas centrales y laterales separadas por un divisorio físico o alguna otra conformación física.

Banquina: zona adyacente y paralela a la calzada de rutas, autopistas, semiautopistas o caminos, provista para mayor seguridad del tránsito de vehículos.

Bicicleta: ciclorodado de ruedas.

Bicisenda: sector señalizado y especialmente acondicionado en aceras y espacios verdes para la circulación de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

Bocacalle: superficie de la vía pública común a 2 o más arterias que concurren a una intersección, incluyendo las sendas peatonales.

Bolardo: elemento vertical de pequeña altura para limitar o impedir el paso o estacionamiento de vehículos. Se ancla en el pavimento y es fabricado en materiales diversos, como piedra, hormigón, acero, acero inoxidable, aluminio, materiales plásticos, etc.

Calzada: sector delimitado de la vía pública destinado a la circulación de vehículos.

Calle: en general, aceras más calzadas; parte de la vía pública comprendida entre líneas oficiales de propiedades frentistas o espacios públicos. En particular, arteria cuya calzada tiene un ancho comprendido entre 5 y 13 metros.

Carga y descarga: operación en la cual un vehículo permanece detenido en la vía pública, con o sin su conductor, junto a la acera, por el tiempo estrictamente necesario para realizar la carga y descarga de mercaderías, equipajes o cosas.

Carril: banda longitudinal demarcada en la calzada para un mejor ordenamiento de la circulación, destinada generalmente al tránsito de una sola fila de vehículos.

Chaleco reflectante: prenda de vestir sin mangas confeccionada con materiales reflectantes que permite visualizar a la persona que lo porta en condiciones de baja visibilidad.

Ciclocarril: sector señalizado especialmente en la calzada para la circulación con carácter preferente de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

Ciclomotor: automotor de dos ruedas con hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada o hasta 1.000 Watts de potencia y con capacidad para desarrollar no más de 50 kilómetros por hora de velocidad. Deben poseer una distancia mínima entre ejes de 950 milímetros y el asiento debe estar a una altura mínima de 600 milímetros.

Ciclorodado: vehículo no motorizado de dos o más ruedas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien o quienes lo utilizan.

Ciclorodado con pedaleo asistido eléctricamente: vehículo de dos o tres ruedas con motor eléctrico auxiliar e impulsado por el esfuerzo de quien lo utiliza, cuya potencia disminuye progresivamente y que finalmente se interrumpe cuando el vehículo alcanza una velocidad de 25 km/h,o antes, si el ciclista deja de pedalear.

Ciclovía: sector de la calzada señalizado especialmente con una separación que permita la circulación exclusiva de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

Circulación: desplazamiento y tránsito de peatones y vehículos.

Colectora: calzada lateral externa y paralela a los carriles centrales de una autopista, no perteneciente a ella, con acceso a dichos carriles y eventualmente a los predios frentistas lindantes. La definición de colectora alcanza también a las arterias de igual tipo existentes en forma paralela a las vías rápidas.

Conductor: persona a cargo del manejo directo de un vehículo durante su circulación en la vía pública.

Cordón: elevación construida al borde de la calzada que la separa de las aceras, isletas o plazoletas y forma parte de éstas.

Cuatriciclo motorizado: vehículo motorizado no carrozado de cuatro ruedas no alineadas.

Dársena de estacionamiento o detención: espacio resguardado en la vía pública destinado a estacionamiento o detención vehicular, cuyo ancho mínimo es de 2 metros, salvo estudio de composición vehicular que demuestre un ancho menor de vehículo.

Detención: permanencia sin movimiento de un vehículo junto a la acera por un tiempo estrictamente necesario para casos de control de tránsito realizado por autoridad competente, ascenso o descenso de pasajeros, o para carga y descarga. No se considera detención a la permanencia sin movimiento en un sector de la vía pública de un vehículo por circunstancias de la circulación o por causas de fuerza mayor (si nos pasamos del tiempo necesario, tenemos hasta dos minutos extra, antes de que se considere estacionado. Para taxis con servicios de radio, el tiempo extra es de diez minutos).

Eje de calzada: línea longitudinal a la calzada, demarcada o no, que determina las áreas con sentido de circulación opuesto. Si no está demarcada, la división es en dos partes iguales.

Embotellamiento, Atascamiento o Congestión: acumulación de vehículos en una vía pública que entorpece u obstruye el tránsito.

Encrucijada: bocacalle.

Estacionamiento: permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin su con-

ductor por más tiempo del necesario para ser considerada como detención.

Giro: maniobra por la cual el vehículo modifica su dirección para cambiar de arteria de circulación.

Guiñada: indicación rápida que realiza un conductor encendiendo y apagando la luz alta como señal de advertencia.

Incidente de tránsito o incidente vial: hecho en el cual se produce daño a personas o cosas, en ocasión de la circulación en la vía pública.

Isleta: a) plazoleta seca que canaliza corrientes circulatorias. b) zona de la calzada demarcada con líneas paralelas amarillas de trazo continúo en diagonal o en V, con delimitación perimetral, que canaliza corrientes circulatorias.

Mano: sentido de circulación que deben conservar los vehículos que transitan por una arteria.

Mensajería urbana: comprende el retiro y entrega de elementos varios de pequeña y mediana paquetería y/o la realización de gestiones desde su solicitud y hasta el o los domicilios que sean indicados, sin tratamiento o procesamiento, utilizando como medio de transporte un motovehículo o ciclorodado, en un plazo menor a las 24 horas y en un ámbito urbano acotado.

Motocicleta: vehículo de 2 ruedas con motor a tracción propia de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada o más de 1000 Watts de potencia y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 kilómetros por hora.

Moto furgón: triciclo motorizado parcialmente carrozado, destinado al transporte de cargas.

Motovehículo: vehículo motorizado no carrozado. Incluye ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados, motocicletas y moto furgones.

Parada: indicador vertical para el ascenso y descenso de pasajeros de un servicio de transporte.

Pasaje: arteria cuya calzada tiene un ancho máximo inferior a 5 metros.

Peatón: persona que circulando o detenida en la vía pública, prescinde del uso de un vehículo.

Puente: construcción vial destinada a permitir el paso de personas o vehículos por sobre el nivel de lo atravesado.

Reductor de velocidad: dispositivo consistente en una sobreelevación transversal de la calzada, con dimensiones normalizadas y acompañado de señalización vertical y horizontal de prevención, cuyo fin es obligar a una reducción de la velocidad vehicular en ciertos cruces o tramos de arterias considerados peligrosos.
También se considera “reductor de velocidad” a todo dispositivo que al reducir el ancho del carril hasta una dimensión no menor a 2,80 m induzca una disminución de la velocidad vehicular.

Rotonda: emplazamiento vial circular para la distribución del tránsito ubicada en la encrucijada de dos o más arterias y que permite la circulación giratoria.

Sector de parada: área delimitada en la calzada, adyacente a la parada del servicio de transporte de pasajeros correspondiente.

Semáforo: dispositivo de señalización luminosa cuya función es asignar en forma alternativa el derecho de paso a vehículos que confluyen sobre un determinado punto de la calzada y, con otras características, también a los peatones.

Semiautopista: vía multicarril con calzadas para ambas manos separadas físicamente, con algún cruce a nivel y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.

Senda peatonal: sector de la calzada destinado al cruce peatonal. Si no está demarcada, coincide con la prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada, excepto en los bolsones peatonales.

Sobrepaso: maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación cambiando de carril.

Tráfico: circulación de cosas o personas.

Tránsito: movimiento de cosas o personas de un lugar a otro.

Triciclo: ciclorodado de tres ruedas no alineadas.

Triciclo motorizado: vehículo motorizado no carrozado de tres ruedas no alineadas.

Túnel: construcción vial destinada a permitir el paso de personas o vehículos por debajo del nivel de lo atravesado.

Vehículo: medio por el cual toda persona o cosa puede ser transportada por la vía pública.

Vehículo abandonado: vehículo o parte de él ubicado en lugares de dominio público en estado de deterioro y/o inmovilidad y/o abandono.

Vía pública: acera, autopista, semiautopista, callejón, pasaje, calle, avenida, senda, plaza, parque o espacio de cualquier naturaleza afectado al dominio público o a las áreas así declaradas por la autoridad.

Vía rápida: se consideran con este carácter a las siguientes arterias: Av. Intendente Cantilo, Av. Leopoldo Lugones, Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane, Av. Gral. Paz, Autopista 25 de Mayo (AU1), Autopista Perito Moreno (AU6), Autopista Héctor J. Cámpora (AU7), Autopista 9 de Julio Sur, Autopista Presidente Arturo U. Illia, Autopista R. Balbín (Bs.As.-La Plata) y Av. 27 de Febrero (AV2).

Índice

INTRODUCCIÓN ..... Pág 11

1. Pandemia vial

2. Enfoque ético: el ciudadano en la cultura vial

3. Plan de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires
   a. Principios básicos del Plan

4. ¿Accidente o incidente de tránsito?
   a. Consecuencias de los incidentes

5. Factores de riesgo

CAPÍTULO 1: HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE ..... Pág 21

1. ¿Qué es la Movilidad Sustentable?
   a. Usuarios de la vía, de acuerdo a su vulnerabilidad

2. Prioridad peatón
   a. Infraestructura vial
   b. Responsabilidades de los peatones en la vía público
   c. Obligaciones de los conductores frente a los peatones

3. Ciclorodados y dispositivos de movilidad personal
   a. Edades y vías para circular
   b. Red de Ciclovías Protegidas
   c. Condiciones para circular
   d. ¿Donde se pueden estacionar las bicicletas?
   e. ¿Cómo trasladar una bicicleta de manera correcta?
   f. Sistema de transporte público en bicicletas
   g. Dispositivos de movilidad personal

4. Sistema de transporte público
   a. Infraestructura vial

CAPÍTULO 2: CONDUCIR ES UN ACTO DE RESPONSABILIDAD ..... Pág 40

1. Responsabilidades legales
a. Responsabilidad administrativa
b. Responsabilidad contravencional
c. Responsabilidad civil
d. Responsabilidad penal
e. Conductor responsable de un incidente de tránsito: formas jurídicas

2. Obligaciones en caso de incidentes viales
a. Cómo proceder ante un siniestro vial
b. Datos a recabar en el lugar del hecho

3. Documentación obligatoria para circular
a. Documento Nacional de Identidad
b. Licencia de Conducir
c. Cédula de identificación del vehículo
d. Equipo de GNC
e. Comprobante del seguro obligatorio
f. Certificado de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria (VTV) y oblea
g. Placas de dominio
h. Registro de Verificación de Autopartes (RVA)

4. Scoring

CAPÍTULO 3: UNA BUENA CONDUCCIÓN
.....Pág 53

1. Capacidad natural
a. Ingesta de determinadas sustancias
b. Sueño y fatiga
c. Estrés
d. Distracciones

2. Conocimientos y habilidades
a. Prioridad normativa
b. Prioridades de paso
c. Uso de luces
d. Giros en intersecciones
e. Adelantamiento y sobrepaso
f. Conducción en autopistas y otras vías rápidas
g. Conducción en situaciones adversas
h. Velocidad

i. Estacionamiento y detención

3. Actitud al conducir
a. Actitudes positivas
b. Actitudes negativas
c. Hacia una sociedad igualitaria

4. Conducción preventiva y conducción eficiente
a. Conducción preventiva o anticipada
b. Conducción eficiente

ANEXO II AUTOMÓVILES PARTICULARES.....Pág 117
1. Elementos de seguridad
a. Elementos de Seguridad Activos
b. Elementos de Seguridad Pasivos
c. Otros elementos de seguridad obligatorios
d. Elementos de seguridad adicionalesa
e. Viajar acompañado

ANEXO V SEÑALES.....Pág 174

1. Reglamentarias
2. Preventivas
3. Informativas

INTRODUCCIÓN

1 Pandemia vial

El tránsito es uno de los sistemas más complejos que las personas construimos de manera cotidiana. Se estima que aproximadamente 1,35 millones de personas pierden la vida y que otras 50 millones resultan lesionadas cada año a causa de los traumatismos por siniestros de tránsito.
Debido a que constituyen la décima causa de muerte en todo el mundo, la Organización Mundial de la Salud (OMS) categorizó a los siniestros viales como “pandemia” y alertó que si no se toman medidas al respecto, podrían llegar a ser la tercera causa de mortalidad mundial para el año 2020.[1]

1.35 millones

VÍCTIMAS FATALES AL AÑO

=

+ de 20 estadios llenos

1/Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, “Es hora de pasar a la acción”, 2009, OMS.

CONTEXTO CIUDAD DE BUENOS AIRES: 2018

Víctimas fatales según tipo de usuario:

44,21%
PEATONES

38,10%
MOTOCICLISTAS

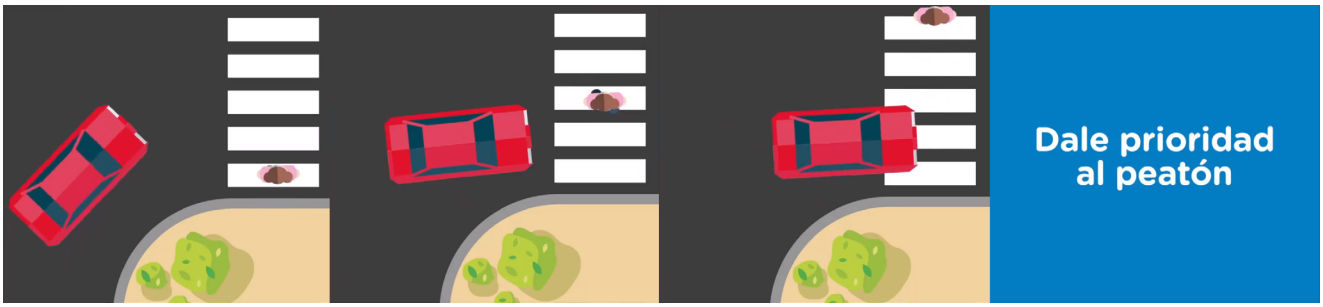
Víctimas fatales según franja etaria:
42,18% 15 a 34 AÑOS DE EDAD

Estos datos surgen del informe estadístico sobre las víctimas fatales a causa de siniestros viales en la Ciudad de Buenos Aires, producido por el Observatorio de Seguridad Vial del GCBA (OSV) en mayo de 2019.
Para más información sobre la seguridad vial en la Ciudad entrá a: http://www.buenosaires.gob.

Estos datos demuestran que es necesario mejorar la seguridad vial mediante el trabajo en conjunto de toda la sociedad. La adopción y promoción de conductas seguras es una responsabilidad del gobierno y de todos los que circulamos por la Ciudad.

2 Enfoque ético: el ciudadano en la cultura vial

Los conflictos, las disputas, los desacuerdos y las contradicciones son naturales a la condición humana porque las personas somos diferentes y tenemos intereses y reacciones distintas. Por ello, debemos hacer foco en la forma de resolverlos que, en términos generales, se limita a dos opciones: pacífica y respetuosamente o violenta e irrespetuosamente.



2

Las leyes existen para posibilitar la convivencia pacífica entre los ciudadanos al poner un límite entre dos o más personas. Los problemas comienzan cuando alguien cruza ese límite y realiza un comportamiento que constituye, en mayor o menor medida, una ofensa a la comunidad de la que forma parte.
Por ejemplo, cuando circulamos por la Ciudad de Buenos Aires, debemos adecuar nuestras acciones a lo que indican dos cuerpos de normas:

2/ Gráfico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

1 El Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Ley 2148)
2 La Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial 24449.

[3]

Sin embargo, esto no es suficiente: las estadísticas de siniestros viales revelan que no alcanza con que las leyes existan si los ciudadanos no asumimos el compromiso de respetarlas.
Las leyes ofrecen el marco regulatorio necesario para la convivencia pero las interacciones humanas no sólo están mediatizadas por ellas, sino que tienen lugar en un contexto determinado. Según la definición de la Real Academia Española, la cultura es el "conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial en una época y grupo social". Esto implica que existen diferentes maneras de actuar de acuerdo al modo en que cada grupo social y cada época interpretan los hechos.

En este sentido, el tránsito –al igual que otras manifestaciones sociales– es una expresión de una cultura ciudadana. Por eso hablamos de una "cultura vial" donde las leyes son una parte, pero no la totalidad.

Por ejemplo, la Ley 2148 establece en su artículo 5.1.1:

3/ http://www2.cedom.gob.ar/es/legislacion/normas/leyes/anexos/al2148l.html
http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm

“Como usuarios de la vía pública estamos obligados a no entorpecer injustificadamente la circulación y a no causar peligro, perjuicios o molestias innesarias a las personas o daños a los bienes”.

Cada usuario de la vía pública es responsable de una parte del tránsito más allá del tipo de movilidad que utilice.
Todos –automovilistas, conductores profesionales, ciclistas y peatones– tenemos derechos y obligaciones en la vía pública que están definidos en esta ley. Sin embargo, en general sólo se la estudia cuando se busca obtener la licencia de conducir por primera vez.
Si no estudiamos la ley, ¿cómo conocemos la manera de movilizarnos en la Ciudad? El tránsito es un sistema que construimos entre todos y que interiorizamos desde niños. Por eso, las pautas y normas de convivencia son realmente efectivas según el grado de apropiación que los ciudadanos hagamos de ellas.

3 Plan de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires

La seguridad vial es un asunto de responsabilidad compartida en todo el mundo. En la Ciudad de Buenos Aires, las iniciativas y los principios que guían el Plan de Seguridad Vial son los mismos que se aplican en las ciudades y los países que mejores resultados han alcanzado esta materia.
El Programa Visión Cero, cuyo principio ético establece que nadie debería morir ni sufrir lesiones permanentes en siniestros de tránsito, fue creado en 1997 en Suecia, un país que es referente en la materia hace más de tres décadas.

a. Principios básicos del plan

El sistema de transporte debe ser diseñado para contener y reducir el impacto de los errores humanos y crear lo que se conoce internacionalmente como “sistema seguro”. Esto implica que:

- No es aceptable ninguna muerte ni herido grave por incidentes de tránsito.
- Todos cometemos errores aún si conocemos la normativa y los programas oficiales de concientización.
- El diseño de la infraestructura del sistema de movilidad debe contemplar los errores humanos para que, cuando se produzcan, no haya víctimas fatales.
- Se debe tener en cuenta la fragilidad del cuerpo humano al diseñar el sistema de movilidad.

En el mediano y largo plazo, esta política integral busca reducir todo lo posible los índices de siniestralidad vial en la vía pública y minimizar las consecuencias humanas y materiales que se generan a raíz de los incidentes viales.

4 ¿Accidente o incidente de tránsito?

La Ley 3072 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires define el incidente de tránsito o incidentevial, como un "hecho en el cual se produce daño a una persona o cosa en ocasión de la circulación en la vía pública."
Es importante saber por qué no es correcto denominarlos como accidentes: el término "accidente" hace referencia a un hecho impredecible e inevitable que es imposible de controlar.
Y aunque los mal llamados "accidentes de tránsito" fuesen inesperados y sorpresivos, esto no implica que no sean prevenibles ya que la inmensa mayoría se produce por errores que cometemos las personas.
Si tenemos la idea que este tipo de hechos son inevitables, es poco lo que podemos hacer. En cambio, el término incidente o siniestro vial impide que desliguemos de responsabilidad la conducta de las personas, y de este modo podemos analizar las causas que lo provocaron. Es, entonces, un concepto que se ajusta mejor al hecho que estamos analizando.

“SI se puede evitar, NO es un accidente”

a. Consecuencias de los incidentes

Las consecuencias de los incidentes de tránsito no se limitan a las víctimas humanas, sino que también repercuten en el ámbito económico y social. Específicamente, impactan en las relaciones familiares, en daños materiales, costes sanitarios (servicios de salud pública) y gastos administrativos (como los servicios de justicia), entre otros.

5 Factores de riesgo

Si un incidente de tránsito puede evitarse, ¿qué podemos y qué debemos hacer para hacerlo? Como punto de partida, basándonos en la Organización Mundial de la Salud, analicemos los diversos factores que están en juego como riesgo en la vía pública:

FACTORES DE RIESGO

1 Humano

Involucra las decisiones, omisiones, actitudes y conductas. Esto puede deberse a distintas causas, que serán abordadas en detalle en el capítulo 2:
Negligencia: consiste en no hacer algo que corresponde hacer, lo cual implica un peligro o un daño, por ejemplo, que el conductor desconozca las normas de tránsito cuando está obligado a conocerlas.
Imprudencia: radica en correr riesgos evitables e innecesarios como, por ejemplo, excederse en el límite de velocidad o correr picadas en lugar no habilitado.
Impericia: reside en la falta de experiencia en una actividad como, por ejemplo, ciertas decisiones de conductores principiantes que son consecuencias de la falta de experiencia, razón por la cual, al obtener su licencia, durante los primeros 6 meses tienen prohibido circular por arterias cuya velocidad máxima supere los 70 km/h.

2 Vehicular

Está vinculado a la parte mecánica del vehículo. La falla o falta de mantención de los siguientes elementos puede provocar un siniestro vial:

- **Frenos.**
- **Dirección.**
- **Suspensión.**
- **Sistema eléctrico.**
- **Seguridad (los cinturones de seguridad, los apoyacabezas, los espejos retrovisores, la carrocería, entre otros).**
- **Iluminación.**
- **Neumáticos.**

Si bien este factor es uno de los que condiciona la producción de incidentes, está íntimamente relacionado con el factor humano, ya que por lo general las fallas mecánicas se deben a conductas negligentes por parte de los propietarios de los vehículos, que no se ocupan de la verificación del estado de su automóvil.

3 Ambiental

Está relacionado a todas las condiciones del entorno al momento de la conducción como, por ejemplo, las condiciones del camino o las meteorológicas que pueden afectar la visibilidad e impedir la correcta percepción de la situación de riesgo y la realización de las maniobras de manejo adecuadas a la misma. De este modo, el factor humano también entra en juego ya que debería adecuar su conducción a las circunstancias determinadas del caso.

El factor humano es el principal factor de riesgo en el tránsito.

Al circular se deberá poner atención a las condiciones en que se encuentran el automóvil, la infraestructura vial, las condiciones climáticas y el conductor. Estos factores se irán desarrollando a través de los distintos capítulos del Manual del Conductor, con el fin de promover conductas responsables en materia de tránsito y la adquisición de conocimientos que promocionen la salud y la prevención de situaciones de riesgo.

CAPÍTULO 1.
HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE

Por la Ciudad circulan peatones, ciclistas y conductores (que incluyen a motociclistas, de distintos medios de transporte público, de camiones, de autos particulares y de alquiler). Los espacios públicos son lugares de encuentro entre personas y de relación entre vecinos y vecinas. Son, por lo tanto, espacios de convivencia.

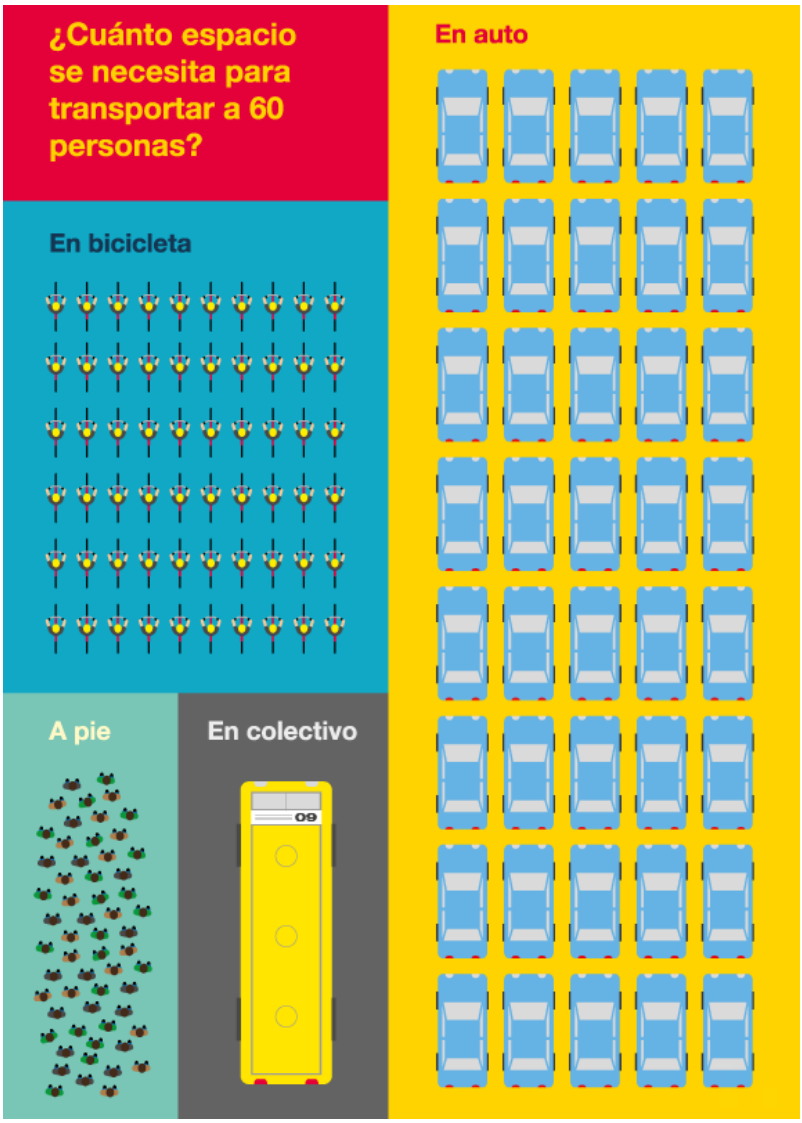
Cuando nos dirigimos hacia un lugar, normalmente deseamos llegar lo antes posible, sin atascarnos, sanos y salvos, y sin lastimar a nadie.

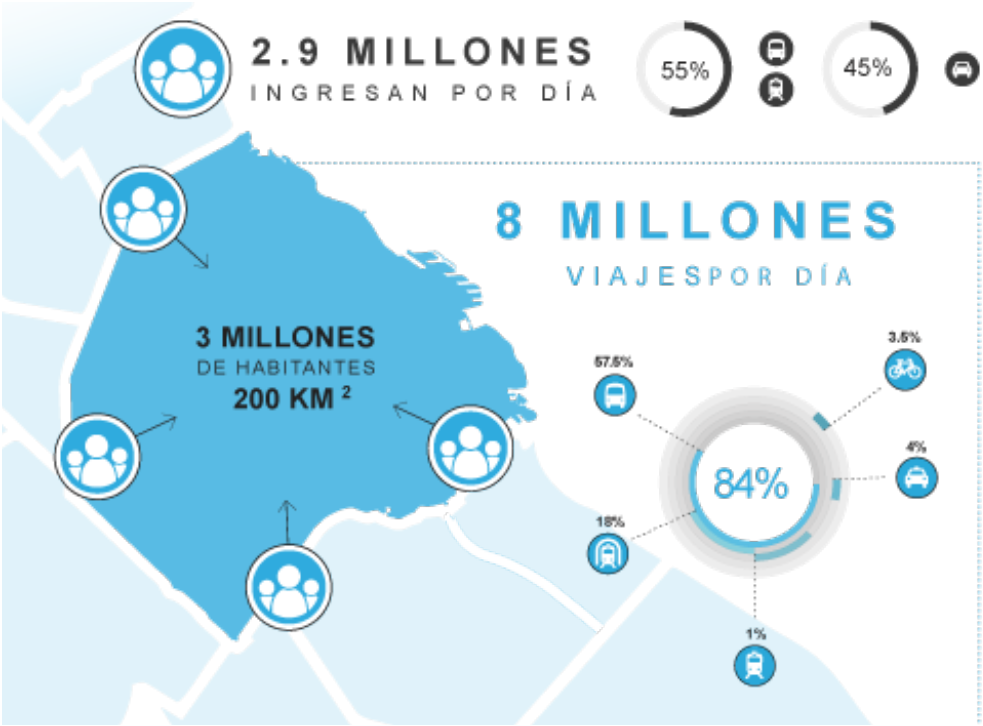
Dos principios básicos de todo sistema de tránsito en todo el mundo:

1. **Fluidez**
2. **Seguridad**

Pero la fluidez y la seguridad en la vía pública son posibles únicamente si existe la **solidaridad.** El tránsito es necesariamente solidario, un término que deriva de "sólido", es decir, de un cuerpo cuyas moléculas se mantienen unidas. Se trata entonces de respetar un código –una ley– y, por lo tanto, de respetar al otro.
Un antiguo principio legal indica que se le debe pedir más cuidado al más fuerte, en este caso, al conductor. Por eso, este manual está destinado a aquellas personas que aspiran a obtener su licencia para conducir: para que tomen conciencia de la peligrosidad que implica conducir un vehículo y de la especial responsabilidad que ello implica.
Uno de los principales desafíos que afronta la Ciudad Autónoma de Buenos Aires respecto del ordenamiento del tránsito y la seguridad vial es que en este territorio se realizan a diario más de ocho millones de viajes.

A mayor cantidad de vehículos motorizados, mayor probabilidad de siniestralidad.





En este contexto, la función de las calles deja de ser únicamente la de ser una red de vías rápidas destinadas a los autos para convertirse en un espacio compartido de convivencia saludable. Por eso, en la Ciudad de Buenos Aires se desarrollan obras de conectividad de gran envergadura que buscan dar respuesta y agilidad a la circulación y que promueven una movilidad sustentable.

1 ¿Qué es la movilidad sustentable?

Es una forma de trasladarnos de manera rápida, segura y ordenada haciendo hincapié en los peatones y los ciclistas y contribuyendo a una mejor calidad ambiental.
La movilidad es un derecho que, como cualquier derecho, está sujeto a ciertos límites. En este caso, tienen que ver con los impactos asociados a cada medio y sistema de transporte.
Pero también es una decisión individual, ya que cada ciudadano tiene la opción de escoger un medio u otro según el desplazamiento que deba realizar.
Hoy, la Ciudad cuenta con diversas opciones que hacen a la intermodalidad, como la combinación del desplazamiento a pie con la bicicleta y el transporte público. De este modo, se pone foco en los usuarios vulnerables, interviniendo zonas donde se debe reducir la velocidad de circulación y se da prioridad a las personas.

Es necesario reconocer también el derecho de estos usuarios a circular por la Ciudad y que los conductores de automóviles, camiones y transporte público compartan las calles con ellos y los respeten.

a .Usuarios de la vía, de acuerdo a su vulnerabilidad

Esta distinción se realiza teniendo en cuenta: si tienen o no carrocería, el tamaño de ésta y la posibilidad de protección frente a un impacto, la cantidad de personas y el modo en el que son transportadas.

2 Prioridad peatón

El peatón es una de las prioridades del Gobierno de la Ciudad en materia de tránsito y transporte. Para garantizar una movilidad sustentable hay que reconocer ciertos valores: equidad, eficiencia, seguridad, salud y participación ciudadana.

Todos somos peatones. Aunque en algún momento del día seamos conductores o pasajeros de un vehículo, nos convertimos en peatones al descender de cualquier de ellos. De allí surge la importancia de ubicar a las personas como eje central de la movilidad.

La Ciudad de Buenos Aires se propone pasar de ser una ciudad diseñada para los autos a una ciudad a escala humana, transformándose en un verdadero espacio de convivencia y promoviendo la función social de la vía pública como lugar de encuentro seguro y saludable.

Av. Julio Argentino Roca
ANTES de intervenciones peatonales

Av. Julio Argentino Roca
DESPUÉS de intervenciones peatonales

a. Infraestructura Vial

Calle prioridad peatón

- **Características:** la calzada y la acera se encuentran en un mismo nivel y están separadas mediante bolardos.
- **Aplicación:** calles de convivencia entre peatones y vehículos habilitados en interiores de macromanzanas.
- **Circulación vehicular:** prohibición general, excepto vehículos de emergencias y frentistas.
- **Velocidad máxima:** 10 km/h. [4]

Calle peatonal

- **Características:** es un espacio urbano destinado únicamente al tránsito de peatones.
- **Aplicación:** calles con gran actividad comercial o administrativa.
- **Circulación vehicular:** sólo de forma extraordinaria.

Intervenciones peatonales

- **Características:** son calles demarcadas con pintura reflectiva color arena en el centro y una doble línea blanca como delimitación que recrean un espacio (con macetas, mesas y/o sillas) diferente de la calzada vehicular.
- **Aplicación:** esquinas de mayor riesgo para el peatón. Al ampliar el sector de las veredas y crear cruces más cortos, se vuelven más visibles para el conductor y por lo tanto, más

4/ Indicada por señalética.

seguros para el peatón.

- **Circulación vehicular:** instan a los conductores a reducir la velocidad y el radio de giro de los vehículos.

Direccionadores peatonales

- **Características:** es un sistema de señalética vertical informativa que orienta al peatón sobre distancias, tiempos estimados, dirección de destinos posibles y medios de transporte con los que se puede hacer combinación.
- **Aplicación:** en lugares con intenso flujo peatonal.

Senderos escolares

- **Características:** se intervienen las sendas peatonales con pintura reflectiva amarilla y blanca.
- **Aplicación:** alrededor de establecimientos escolares para dar aviso a los conductores de que deben adoptar una conducta de máxima prevención. Forman parte del Programa "Senderos Escolares".[5]

Sube y Baja

- **Características:** son demarcaciones horizontales con pintura amarilla reflectiva que delimitan un carril de detención de vehículos para el ascenso y descenso seguro de escolares.
- **Aplicación:** en la puerta de los establecimientos escolares. Forma parte del Programa "Sube y Baja".[6]
- **Circulación vehicular:** refuerza la prohibición de estacionamiento a menos de 10 metros a cada lado de entrada de instituciones educativas en horario escolar; mejora el ordenamiento del tránsito al generar una mejor convivencia, y aumenta la seguridad vial de alumnos y vecinos del barrio.

5/ Los Senderos Escolares son áreas protegidas por Agentes de Prevención de la Ciudad, el Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Transporte, la Policía de la Ciudad y los guardianes escolares. También cuentan con la colaboración de comerciantes de la zona, que ofrecen el espacio de sus locales como un sitio de resguardo para los alumnos de los colegios de las inmediaciones ante eventualidades que así lo requieran. Más información en www.buenosaires.gob.ar/senderos-escolares
6/ Más información en www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/sube-y-baja

Áreas peatonales

Hay zonas de la ciudad donde es tal la afluencia y circulación de peatones que se decidió crear allí "áreas peatonales". En la imagen se pueden ver las áreas del Centro Peatonal (en celeste) –compuesto por el Microcentro, Retiro y el Casco Histórico– y de Tribunales Peatonal (en naranja).

Esta medida fue complementada con la restricción de circulación de vehículos particulares los días hábiles de 11 a 16 h. En este horario sólo pueden circular aquellos vehículos que tengan al día el "Permiso de ingreso al Centro Peatonal o a Tribunales Peatonal"[7] Por lo demás, se permite la movilización libre en transporte público, taxi, bicicleta o a pie. El estacionamiento en dichas áreas está prohibido de 7 a 21 h, de modo que al solicitar el permiso se debe acreditar una cochera donde se pueda guardar el vehículo.

En todos los ingresos a ambas áreas existe señalización con información de la restricción y el cartel de control electrónico, que se realiza para identificar a los vehículos que poseen el permiso de ingreso.

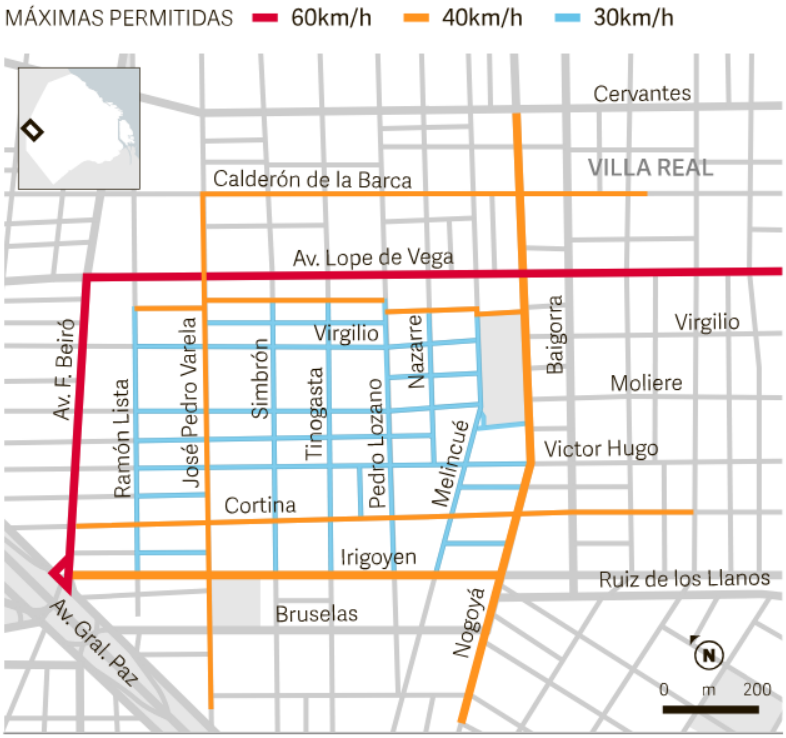
Zona 30

- **Características:** los ingresos a la "zona 30" están identificados con una senda peatonal en rojo y blanco, cartelería vertical de aviso y señalización horizontal de "Máxima 30".
- **Aplicación:** son soluciones viales que reducen la velocidad máxima de los vehículos a 30 km/h en ciertas zonas residenciales. Por el momento, se encuentra en el barrio Villa Real.

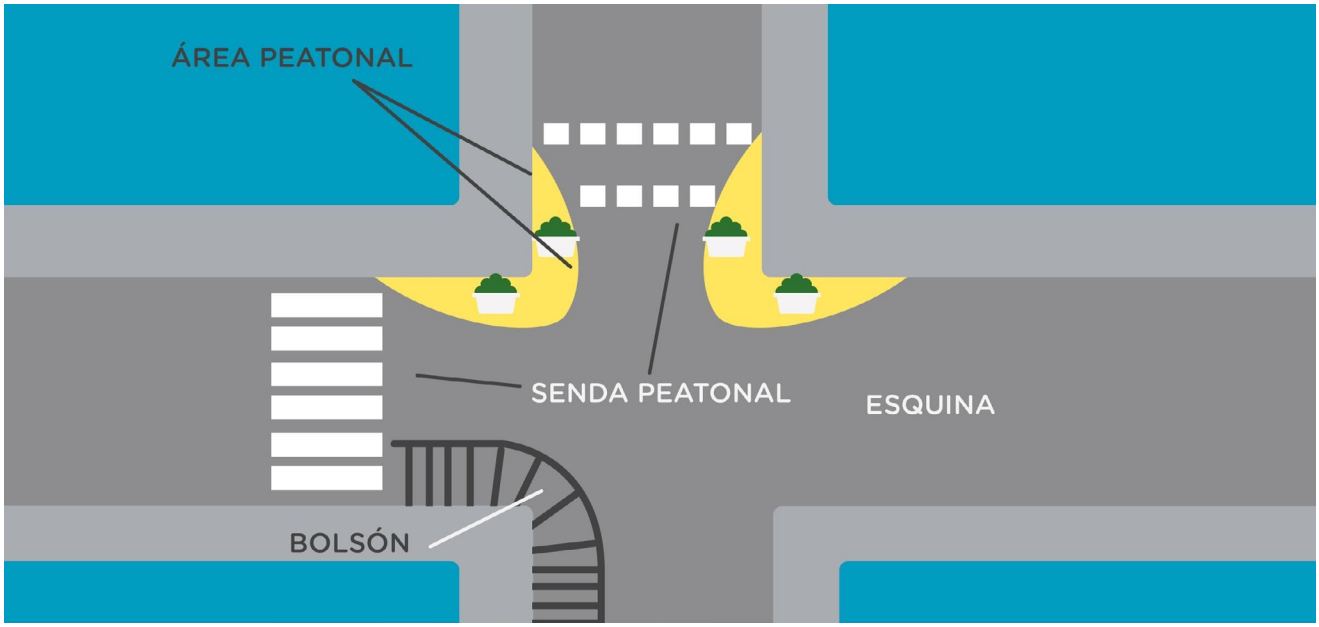
Diferentes investigaciones muestran que una disminución del 5% en la velocidad promedio podría reducir en un 30% la cantidad de las víctimas fatales por siniestros viales.

7/ El "Permiso de ingreso al Centro Peatonal o a Tribunales Peatonal" autoriza a ingresar (acreditando una cochera privada o comercial) o a circular en el horario que rige la restricción. El permiso se puede tramitar únicamente en forma online en http://transito.buenosaires.gob.ar/permisosba/default.aspx. Para más información, comunicarse al 147.

Una velocidad reducida también contribuye a disminuir el estrés de los residentes y a reducir el nivel de ruido de la zona.
En síntesis, se busca disminuir la cantidad de siniestros entre vehículos y peatones, reordenar el tránsito y priorizar la movilidad peatonal y el uso de la bicicleta para mejorar la seguridad vial, la convivencia y las condiciones ambientales de la zona.



b. Responsabilidades de los peatones en la vía pública



- Circular por la vereda o las áreas peatonales, respetando los bolsones y las rejas en las esquinas.
- Cruzar la calzada por la demarcación horizontal de la senda peatonal. Si no hubiese, cruzar por la prolongación longitudinal de la vereda sobre la calle (esquina).
- En intersecciones semaforizadas, atravesar la calzada cuando:
  1. el semáforo vehicular habilite el paso a los vehículos que circulan en su misma dirección;
  2. tengan al frente un semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitándolos. No se debe iniciar el cruce con luz anaranjada titilante. Si el semáforo peatonal cambia a naranja titilante cuando ya se ha iniciado el cruce, hay que finalizarlo con mucha precaución.

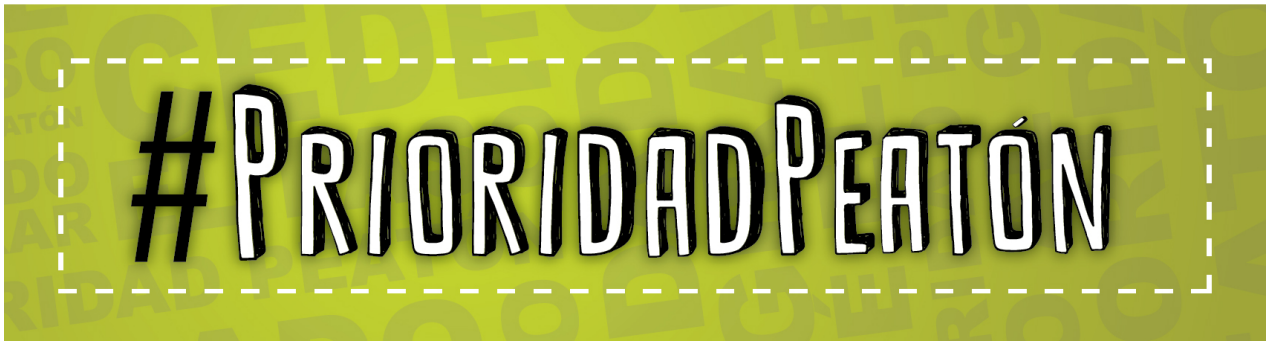
Consejos útiles

Antes de iniciar un cruce,
mirar a ambos lados y establecer contacto visual con el conductor de los primeros vehículos para asegurarse de que nos hayan visto.

Esperar siempre sobre la vereda.
Al llevar un carrito de bebé, no asomarlo invadiendo la calzada.

Poner atención al contexto vial: esto implica no utilizar auriculares ni telefonía celular ya que son algunos de los principales factores

c. Obligaciones de los conductores frente a los peatones



- Si un vehículo tiene luz verde y va a girar para ingresar a otra vía, el conductor tiene la obligación de frenar y ceder el paso en el caso de que haya peatones cruzando por la senda peatonal.
- El conductor debe detener el vehículo para que los peatones terminen de cruzar, y antes de avanzar debe hacer contacto visual con los que aún no comenzaron a cruzar, aún sabiendo que obstruirá por

un momento la bocacalle, el conductor debe detener el vehículo para que los peatones terminen de cruzar y antes de avanzar debe hacer contacto visual con el resto de los peatones que estén por cruzar.

- Si un peatón cruza por la mitad de la calle, aunque no esté respetando las normas, el conductor debe frenar y cederle el paso.
- En calles sin semáforo debe ceder el paso al peatón siempre que el mismo desee cruzar.
- Al ingresar o salir de un garaje, el conductor debe priorizar siempre la circulación del peatón: por ello se debe avanzar con el vehículo de frente, no marcha atrás.
- Los motovehículos tienen prohibido circular por la vereda, aún a baja velocidad.

3 .Ciclorodados y dispositivos de movilidad personal

Hemos visto algunas modificaciones que se realizaron en la infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires para dar respuesta a las necesidades que surgen en una ciudad en continuo crecimiento, y el cambio de paradigma en materia de movilidad por el cual las personas pasan a ser el eje principal y se reconoce al peatón como el actor más vulnerable en la vía pública.

El uso de transporte público, caminar y andar en bicicleta son primordiales en este nuevo estilo de movilidad: estos medios dan la posibilidad de no depender de vehículos particulares motorizados en primera instancia, disminuyendo la contaminación y beneficiando la circulación con un flujo más rápido y saludable.

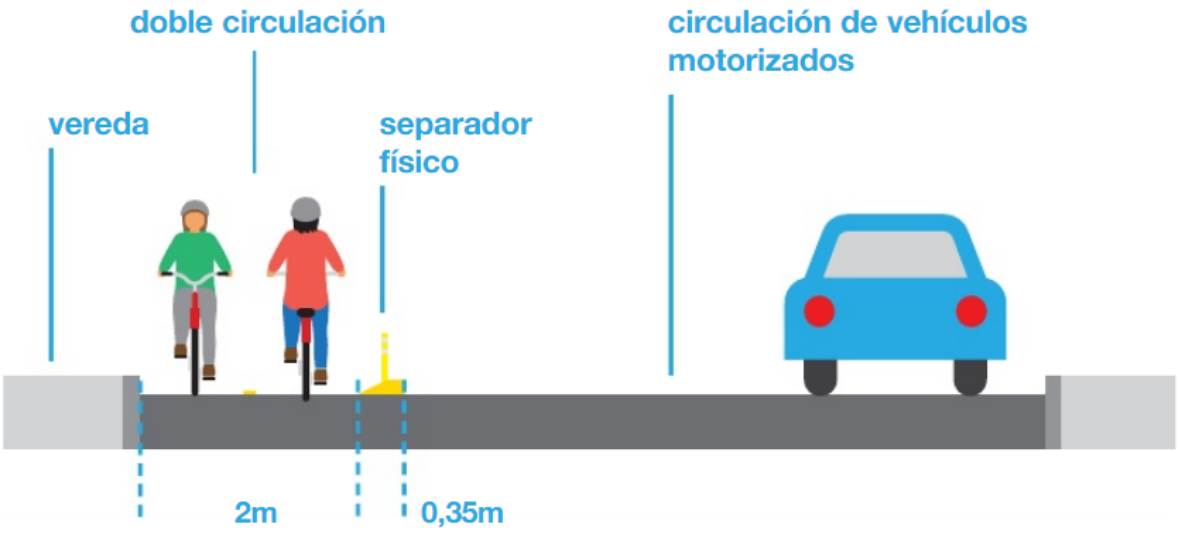
El uso de bicicleta ha tenido una evolución notable en los últimos años y se ha convertido en uno de los principales agentes de cambio dentro del paradigma de movilidad sustentable.

a. Edades y vías para circular

- **En bicisendas o ciclovías:** a partir de los 12 años. Los menores de esa edad sólo pueden circular acompañados por otro ciclista cuya edad no sea inferior a 18 años. En cualquier caso, son de uso obligatorio en aquellos tramos de arterias donde estén presentes.
- **En calzadas:** a partir de los 12 años. Los menores de esa edad sólo pueden circular acompañados por otro ciclista mayor a 18 años. Son de uso obligatorio únicamente en aquellos tramos de arterias sin ciclovías presentes y siempre por el sector derecho.
- **En áreas peatonales (veredas):** menores de 12 años, a la menor velocidad posible y respetando la prioridad de paso del peatón. Cuando en la vereda haya una bicisenda, no existe un límite de edad para circular por ella.
- **En autopistas y vías rápidas:** se encuentra prohibida la circulación con bicicleta.
- **Ciclorodados con pedaleo asistido:** a partir de los 16 años.

b. Red de Ciclovías Protegidas

Esta red fue especialmente diseñada para integrar distintos puntos estratégicos de la Ciudad como centros de transbordo, universidades, escuelas y hospitales, y para permitir la interconexión con otros medios de transporte.

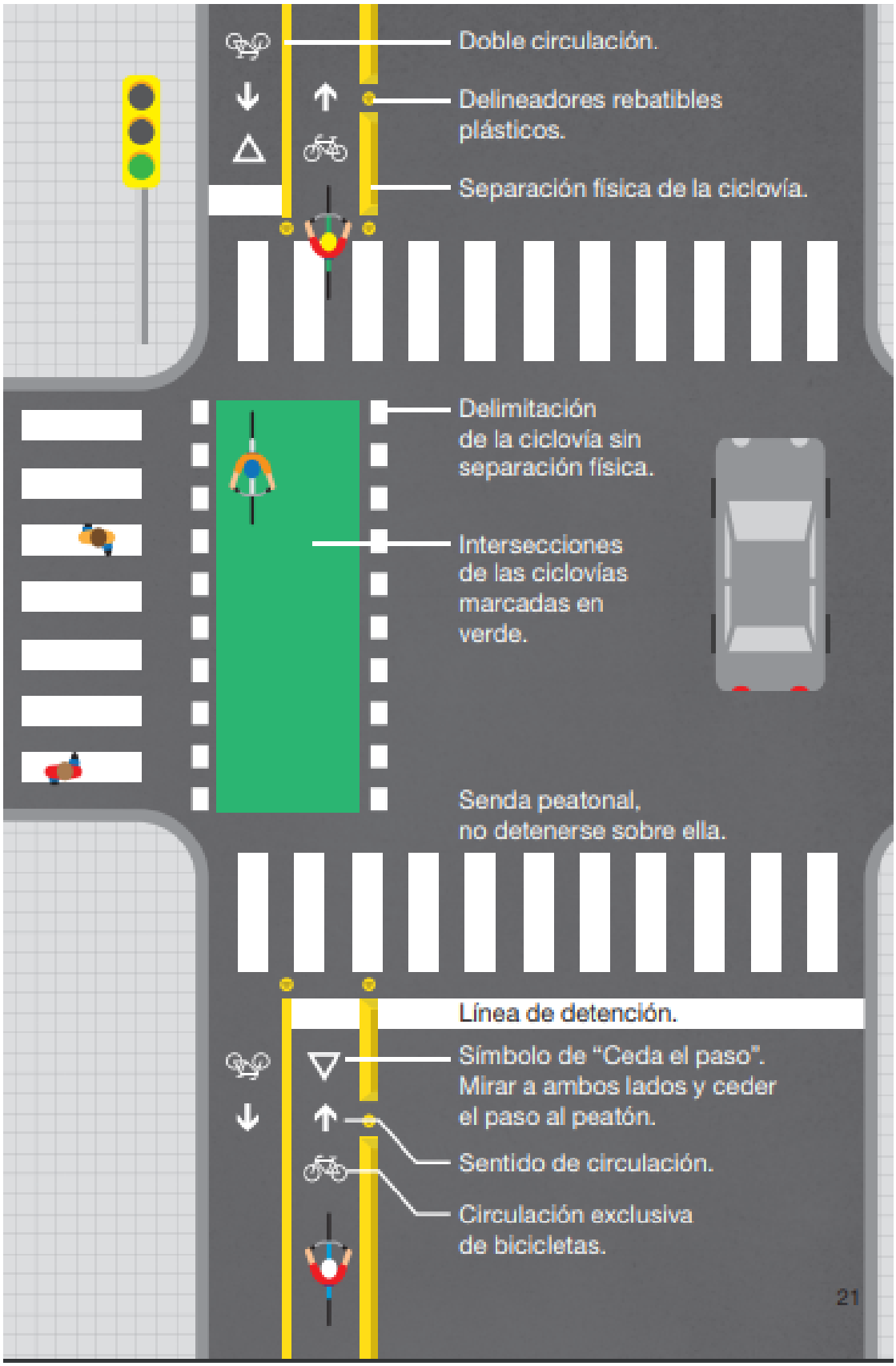


¿Qué son las bicisendas?

Son el sector señalizado y acondicionado especialmente en veredas y espacios verdes para la circulación de circulación de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal. Cuando no existe la posibilidad de construir una ciclovía sobre la calzada, se construye una bicisenda sobre la vereda, siempre y cuando no genere conflictos con la circulación peatonal.

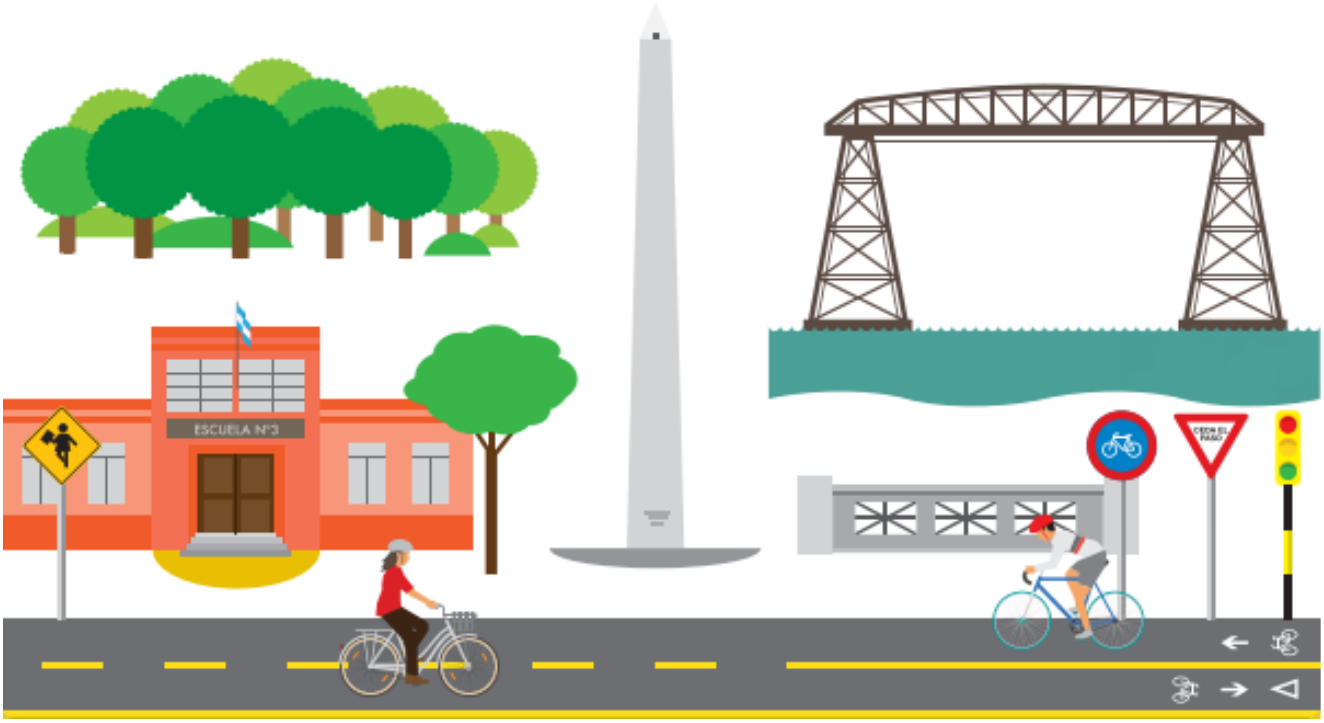
¿Qué son las ciclovías?

Son el sector de la calzada señalizado especialmente con una separación física o demarcación horizontal para la circulación exclusiva de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal de modo de resguardarlos del tránsito vehicular.



Las ciclovías se ubican generalmente en el margen izquierdo de la calzada y son de doble sentido de circulación. Cuentan con señalización vertical, horizontal y táctil o con intervenciones físicas en el pavimento para disminuir la velocidad del resto de los vehículos.
Ante una intersección con una senda verde, el conductor debe saber que está por atravesar una vía donde hay una bicisenda o una ciclovía. Por lo tanto, deberá extremar su precaución, disminuir la velocidad del vehículo y reforzar la conducta de mirar hacia ambos lados, ya que por la bicisenda o ciclovía pueden circular bicicletas en ambos sentidos.

c. Condiciones para circular



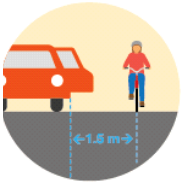
- **Normas de tránsito:** al igual que cualquier usuario de la vía pública, el ciclista debe respetar las normas de tránsito para salvaguardar su integridad física y la de los demás.
- **Documentación:** en calzadas compartidas con vehículos automotores, portar Documento Nacional de Identidad.
- **Protección:** usar siempre casco homologado o certificado y sujetado correctamente.
- **Posición:** mirar hacia el frente, con una pierna a cada lado de modo de tener pleno dominio de los mecanismos de conducción, sujetando el manubrio con ambas manos.
- **Pasajeros:** se puede llevar un pasajero si éste dispone de asiento adicional, posapies y agarradera. Además, debe viajar sentado en la misma posición que el conductor, detrás de él, sin impedir ni limitar sus movimientos.
- **Carga:** se puede transportar equipaje o carga siempre que estén asegurados con firmeza a la bicicleta, no afecten su estabilidad ni dificulten su conducción, y sólo si sus dimensiones no sobresalen de los extremos del manubrio o de su longitud.
- **Velocidad:** la velocidad máxima permitida para circular por ciclovías con ciclorodados con asistencia eléctrica es de 25 km/h.
- **Distancia:** está prohibido circular agarrados a otro vehículo o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

Consejo útiles

La bicicleta es un vehículo y como tal, hay que revisar periódicamente su mecánica.[8]

La circulación de un vehículo de dos ruedas suele ser más riesgosa porque por sus dimensiones es menos visible. Por eso, es indispensable usar ropa clara y reflectante, además de luces por la noche. Evitar el uso de ropa suelta ya que puede engancharse en un objeto y aumentar el riesgo de caídas.

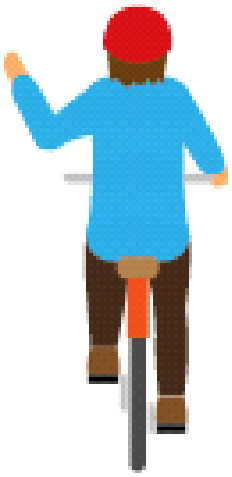
No utilizar auriculares ni dispositivos electrónicos mientras se circula ya que son un factor de distracción que impiden conectarse con lo que sucede alrededor.



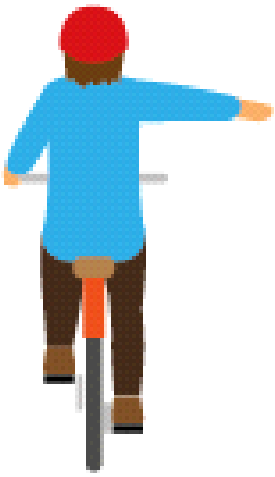
Mantener una distancia de 1,5 mts de los vehículos estacionados como precaución ante la posible apertura de puertas.

Los otros conductores deben respetar la misma distancia lateral si desean sobrepasar o adelantar una bicicleta.

Giro a la izquierda:
Brazo izquierdo extendido



Detenerse:
Mano izquierda levantada



Giro a la derecha:
Brazo derecho extendido

El resto de los conductores deben estar atentos a este tipo de indicaciones.

8/ Para más información se puede consultar "El Manual del Ciclista" del GCBA en https://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/pedalea-seguro/manual-ciclista

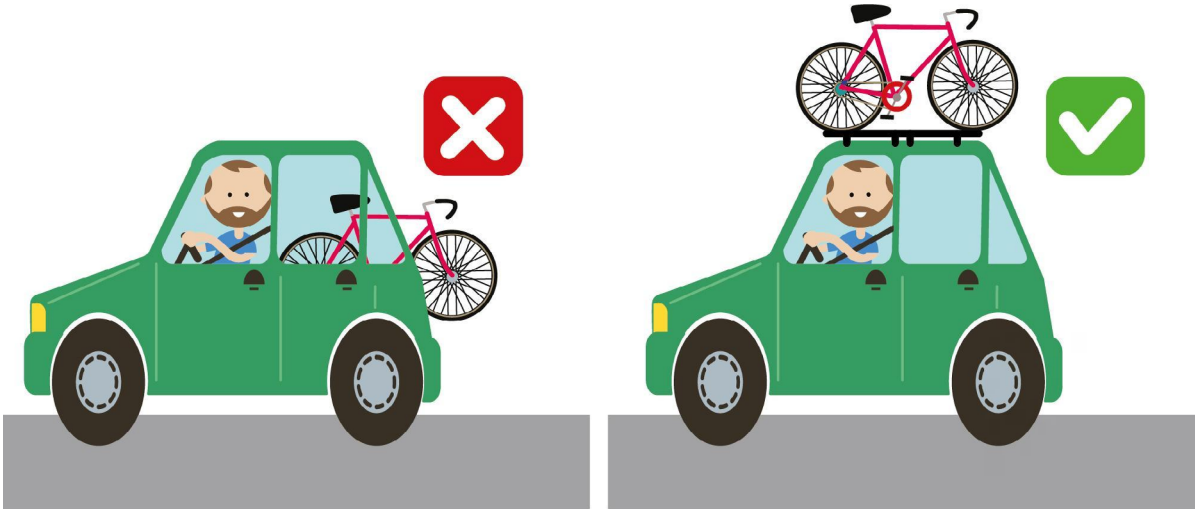
d. ¿Dónde se pueden estacionar las bicicletas?

Se pueden utilizar los bicicleteros instalados en bocas de subte, edificios públicos, comunas, hospitales, escuelas, universidades, centros comerciales, espacios verdes, espacios culturales y veredas del Microcentro y en las principales avenidas de la ciudad.

Reglamentación: a través del Decreto 485/10 se reglamentó la Ley Nº 1752/05 de estacionamientos comerciales, que establece la implementación en forma obligatoria de espacios para bicicletas y una tarifa proporcional al tamaño del vehículo en todos los **estacionamientos comerciales de la Ciudad**.[9] A partir de la sanción de la Ley Nº 4619/13, los espectáculos masivos deberán disponer de espacios gratuitos y seguros para el estacionamiento temporario de bicicletas.

e. ¿Cómo trasladar una bicicleta de manera correcta?

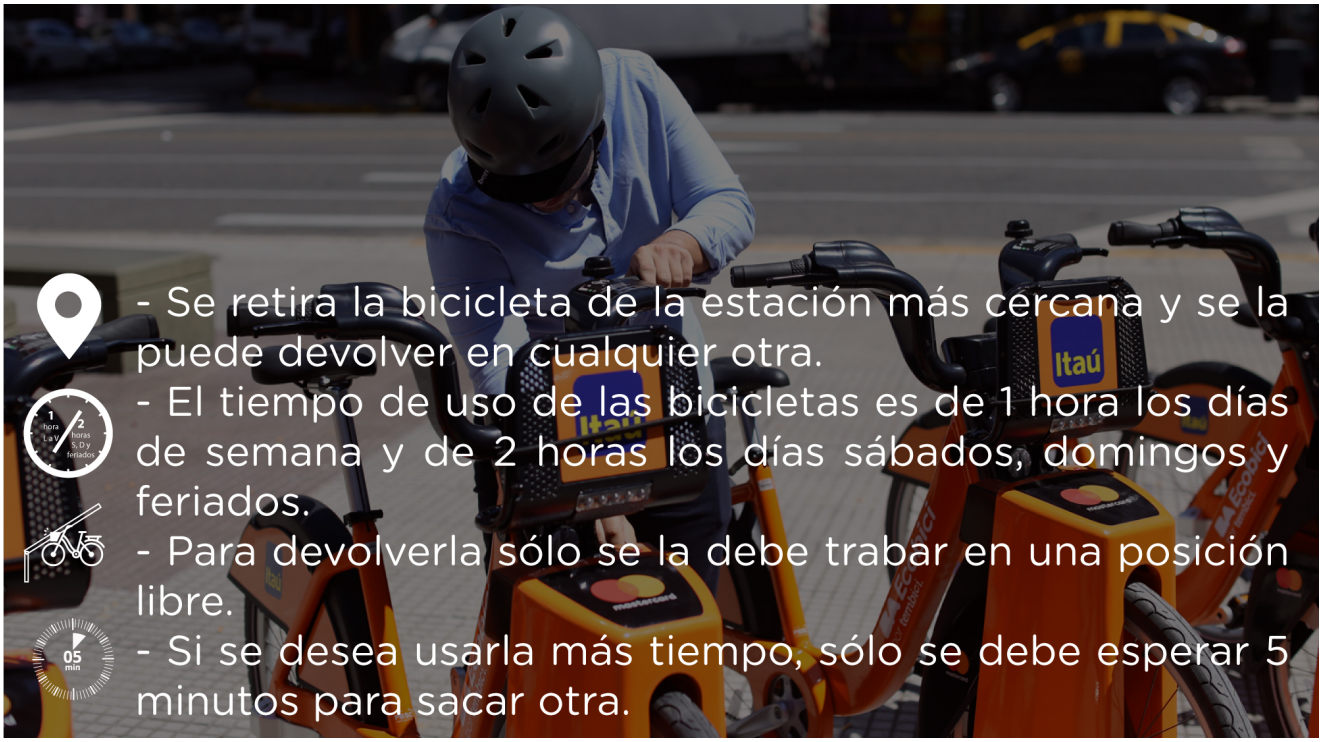
Las bicicletas deben ir en el techo del auto, fijadas al portabicicletas.



f. Sistema de transporte público en bicicleta

Para incentivar el uso de bicicletas como medio de transporte, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha creado el Sistema Público de Bicicletas: gratuito, sencillo, automático y funciona las 24 horas los 365 días del año.
Para usarlo es necesario registrarse previamente de manera on line o presencial.[10]

9/ Si no se permitiese entrar con bicicleta o la tarifa fuese mayor a la correspondiente, se puede realizar la denuncia llamando al 147, área de Defensa del Consumidor de la Comuna más cercana, o en la web de Atención Ciudadana en www.suaci.buenosaires.gob.ar
10/ http://www.buenosaires.gob.ar/ecobici/sistema-ecobici/como-registrarse



g. Dispositivos de movilidad personal

Son vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos.
Sólo pueden estar equipados con un asiento si están dotados de sistema de autobalance. Se excluyen de esta definición los vehículos sin sistema de auto-balanceo y con asiento, los vehículos concebidos para competición y los vehículos para personas con movilidad reducida.
Éstos son nuevos modelos de vehículos que brindan soluciones de movilidad urbana y favorecen los desplazamientos peatonales y deben convivir con los medios de transporte tradicionales y con los peatones.

Requisitos para circular en la vía pública

- Sistema de frenos que actúe sobre sus ruedas.
- Base de apoyo para los pies.
- Timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano.
- Elementos reflectantes que permitan una adecuada visibilidad.
- Disponer al menos de una luz delantera y una luz trasera para su visibilidad en condiciones de poca iluminación.
- Límite de velocidad máximo general: 25 km/h.
- Deberán utilizarse aquellos dispositivos que cumplan los requisitos establecidos en las normas internacionales de homologación o certificación admitidas por la Autoridad de Aplicación o aquellos modelos expresamente autorizados por esta.
- Edad mínima del conductor: 16 años.

Prohibiciones

- Circular por las aceras.
- Utilizar vehículos impulsados con motor a combustión (mayor peligrosidad y contaminación ambiental).

4 Sistema de transporte público

Cada día se realizan en la Ciudad ocho millones de viajes de los cuales 83,5% es en transporte público y 16% en automóviles o motos.
Al elegir el transporte público como alternativa de movilidad no sólo contribuimos a disminuir las emisiones de CO_2 que contaminan el ambiente sino también colaboramos con una circulación más fluida y saludable: pensemos, por ejemplo, que un colectivo transporta unas 40-50 personas mientras que en ese mismo espacio dos automóviles llevan solo 3-4 personas cada uno.

Para colaborar con esta elección, la Ciudad de Buenos Aires implementó algunos cambios que debemos conocer ya que pueden modificar algunas de nuestras conductas al movilizarnos.

a. Infraestructura vial

Cajones amarillos

Son delimitaciones de trazo discontinuo, en amarillo, que marcan la zona de la calzada reservada para la detención de los vehículos de transporte colectivo de pasajeros. En el centro está pintada la identificación de la línea correspondiente. De este modo, se refuerza la prohibición de estacionar y detenerse dirigida a otros vehículos.

Bulbos para la espera de colectivos

Son plataformas elevadas para la espera del colectivo que eliminan los movimientos de entrada y salida del carril necesarios para el transbordo de pasajeros, asegurando que la detención se realice de forma paralela al cordón. Esto hace que el servicio sea más rápida y fluido, pero también más seguro al hacer más visibles a los peatones en un espacio protegido.

Carriles exclusivos

Son bandas longitudinales demarcadas en la calzada destinadas a la circulación de determinados vehículos. Mejoran las condiciones de circulación del transporte público al propiciar que éste transite por las avenidas y que los autos particulares, motos y bicicletas lo hagan por las calles aledañas.[11] Se distinguen por la demarcación horizontal sobre la calzada de un rombo y el tipo de vehículo que se autoriza a circular. Además, cuentan con una separación física o demarcación horizontal que establece la separación del resto del tránsito vehicular.

- Los vehículos particulares que utilicen una cochera cuyo ingreso es a través de un carril exclusivo deben portar el permiso de acceso, que se tramita de forma gratuita.[12]
- El ingreso de vehículos particulares con este permiso debe realizarse en la intersección inmediata anterior a la zona de acceso o de detención prevista. Para su egreso, sólo se permite la circulación por los carriles exclusivos hasta la intersección más próxima, en la cual deben abandonarlos.
- Fuera del horario de restricción, otros vehículos pueden circular libremente.

Metrobus de Buenos Aires (MBA)

11/ Las avenidas son más aptas para la circulación del transporte público dado que los ruidos y emanaciones de gases y partículas se disipan allí más con más rapidez que en las calles laterales.
12/ Para solicitar el permiso o por más información: https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/viaspreferenciales

El sistema de tránsito rápido, diferenciado y en red para el transporte público masivo automotor de pasajeros combina colectivos articulados y tradicionales con carriles exclusivos, los cuales están ubicados en el centro de la calzada o bien adyacentes a alguno de los cordones de las arterias de circulación. En las intersecciones, los cruces del Metrobus están señalizados en la calzada en color rojo.

- Si al llegar a una intersección se observa una senda de color rojo, eso indica que allí hay un cruce de Metrobus.
- El ingreso a las estaciones debe realizarse por la rampa correspondiente y nunca a mitad de cuadra.
- Por estos carriles sólo circulan determinadas líneas de colectivos y vehículos destinados al servicio de emergencia en cumplimiento de sus funciones. Por lo tanto, quedan excluidos todos los vehículos que no cumplen con estos requisitos (bicicletas, autos particulares, taxis, remises, combis, etc). Circular por ellos, sea de manera transitoria o permanente, se considera una infracción y es motivo de retención de la licencia de conducir.

Centros de transbordo

Promueven la intermodalidad al facilitar las combinaciones de colectivos, trenes, subtes y bicicletas. De este modo, se generan espacios de espera más confortables y seguros, especialmente para los peatones, al acortar los tramos de los cruces con apoyos peatonales intermedios.

CAPÍTULO 2.
CONDUCIR ES UN ACTO DE RESPONSABILIDAD

La posibilidad de movilizarnos por la Ciudad es un derecho que, como todo derecho, conlleva responsabilidades. Todos participamos del tránsito de una manera u otra, y la manera en que nos movemos puede contribuir a generar situaciones seguras o de riesgo.
A través de la repetición de conductas, reforzamos nuestras respuestas a situaciones similares. Pero no todas nuestras conductas son adecuadas desde el punto de vista de la seguridad, aunque a veces las naturalicemos a partir de las repeticiones. Para romper con estas pautas de conducta incorporadas, necesitamos observarlas desde otro punto de vista: aprender y conocer el sentido de las normas para respetarlas por convicción y no sóo por obligación. Se trata, en fin, de entender que las normas son el producto de un consenso para la convivencia; una construcción social, no algo arbitrario.

Si decidimos movilizarnos como conductores de un vehículo, la responsabilidad que debemos asumir es todavía mayor porque según la velocidad que desarrollemos, el tamaño de la carrocería y el peso que transportemos, generaremos un riesgo mayor a la hora de circular.
Esta responsabilidad es consecuencia de la libertad de elección ya que si no existiera la libertad individual de tomar decisiones, ninguno sería responsable de lo que sucede. Por eso, **“conducir es un acto de responsabilidad”:** cada uno de nosotros elige entre infinidad de opciones y toma una decisión en la que indefectiblemente se involucran a los demás actores del tránsito.

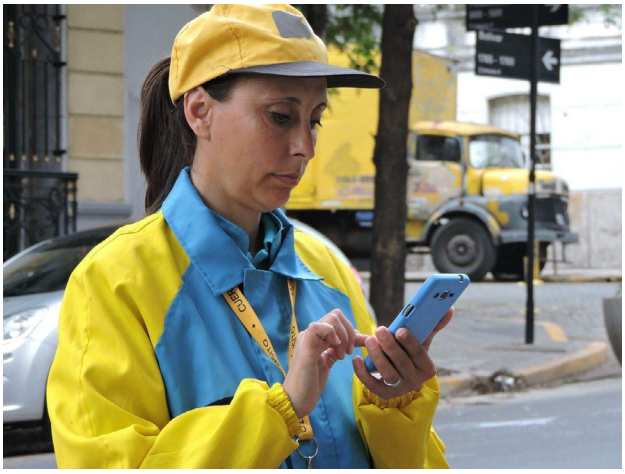
1 Responsabilidades legales

La conducción en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, al igual que todas nuestras conductas al movilizarnos en la vía pública, debe ajustarse a las normas establecidas en la Ley 2148 y la Ley 24449. Las acciones del conductor que no cumplan con estas normas serán pasibles de sanciones a determinar en cada caso por la autoridad competente.

Acción del conductor	Responsabilidad
Incumplimiento de la norma	Administrativa Contravencional
Provocar daños a terceros	Civil
Causar lesiones o muerte	Penal

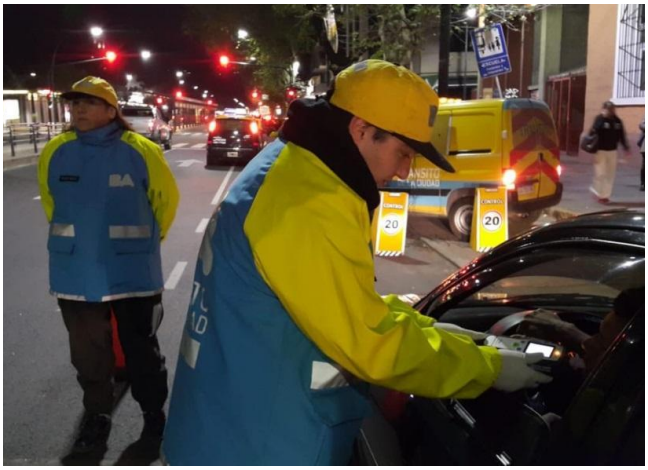
Vinculado a un proceso judicial

a. Responsabilidad administrativa



Es aquella en las que no hay daños ni lesiones. Se trata de multas o faltas de tránsito, que pueden ser leves o graves y se miden en unidades fijas.[13] Si la autoridad de control labra un acta de infracción ante una falta cometida por un conductor, la misma debe resolverse ante la oficina de la Dirección General de Administración de Infracciones que corresponda.

b. Responsabilidad contravencional



Se trata de una falta de poca gravedad que, por dicho motivo, no se encuentra tipificada como delito, aunque de todos modos es motivo de castigo. En materia de tránsito, darse a la fuga luego de haber participado de un incidente o conducir un vehículo superando los límites permitidos de alcohol en sangre o bajo la acción de otras sustancias que disminuyan la aptitud para hacerlo forman parte de las conductas involucradas en este tipo de responsabilidad. Cabe aclarar que la persona que se da a la fuga en un siniestro vial comete una contravención pero si deja a alguien herido puede ser juzgada por el delito de abandono de persona.

Estas conductas se sancionan con apercibimientos, inhabilitaciones temporales, fianza o trabajo comunitario, entre otros[14]. Esto no exime de la responsabilidad administrativa por el mismo hecho: la sanción por falta se aplica sin perjuicio de la pena contravencional que se imponga.

13/ El valor de la unidad fija será establecido de forma semestral por la Subsecretaría de Justicia de acuerdo al precio de venta al público en moneda de curso legal equivalente a medio litro de nafta de mayor octanaje. Fuente: Ley 451 C.A.B.A, art. 18 y 19; Decreto N°70, art. 14604.

14/ El Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sanciona las conductas que por acción u omisión dolosa o culposa implican daño o peligro cierto para los bienes jurídicos individuales o colectivos protegidos. Fuente Ley 1472 Código Contravencional de C.A.B.A.N°70, art. 14604.

c. Responsabilidad civil

Es la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño ocasionado a otro por medio de un resarcimiento económico (indemnización), y busca restablecer el equilibrio que existía entre el patrimonio del autor del daño y el de la víctima antes de sufrir el perjuicio. Para dar inicio a una demanda en materia de responsabilidad civil, es determinante la existencia de un daño real que afecte a un particular como consecuencia de un incidente.
Este tipo de responsabilidad es transferible. En el caso de los menores de 18 años, se transfiere a la persona que firma la autorización al momento de solicitar la licencia (padre, madre o tutor legal),[15] y de estos a las aseguradoras.[16]

d. Responsabilidad penal

Es la consecuencia jurídica de un acto que viola la ley, sea por parte de una persona imputable o inimputable, y que provocó lesiones o puso en peligro la integridad física de otras personas o de un bien material.
A partir de los 16 años cualquier persona es responsable penal de sus actos, por lo tanto esta responsabilidad es intransferible para todos los conductores. Dentro de las posibles sanciones se encuentra la privación de la libertad.[17]

e. Conductor responsable de un incidente de tránsito: formas jurídicas

- **Negligencia:** Es omitir las exigencias de la Ley. Por ejemplo: Circular con un vehículo sin algún elemento de seguridad obligatorio, o en malas condiciones.
- **Imprudencia:** Es la falta de precaución para evitar un riesgo o actuar en forma precipitada. Por ejemplo: el exceso del límite de velocidad, circular a contramano o violar la señalización luminosa de un semáforo.
- **Impericia:** Se trata de la falta de respuesta adecuada frente a las circunstancias de circulación en la vía, por falta de práctica en la conducción del vehículo. Esta forma sólo puede llegar a ser aplicable durante los primeros 6 meses de obtenida la primer licencia de conducir, como condición de principiante y a ello se deben las limitaciones antes vistas.

2 Obligaciones en caso de incidentes viales

Según el capítulo 5.5 de la Ley 2148, toda persona que se encuentre involucrada en un siniestro vial, independientemente de que sea o no el conductor del vehículo implicado, debe solicitar auxilio para atender a las víctimas si las hubiere, brindar su colaboración para evitar mayores daños o peligro para la circulación y contribuir al esclarecimiento de los hechos.

a. Cómo proceder ante un siniestro vial[18]

15/ El art. 1756 del Código Civil y Comercial de la Nación Argentina dice: “Otras personas encargadas. Los delegados en el ejercicio de la responsabilidad parental, los tutores y los curadores son responsables como los padres por el daño causado por quienes están a su cargo”.
16/ Fuente: Ley 17.418.
17/ Fuente: Código Penal de la Nación Argentina, Art. 84, art. 94 y art. 193 bis, modificados el 22/12/16 por Ley 27.347, Art. 1 al 6
18/ https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/guia_practica_final_0.pdf

Detenete inmediatamente y permanece en el lugar del hecho.

Mantené la **calma** respirando profundamente.

Registrá nombres y teléfonos de los **testigos**.

Si manejabas un vehículo, **señalizá** la zona para evitar otro incidente.

Llamá a la compañía aseguradora para informar sobre el siniestro (dentro de las 72hs).

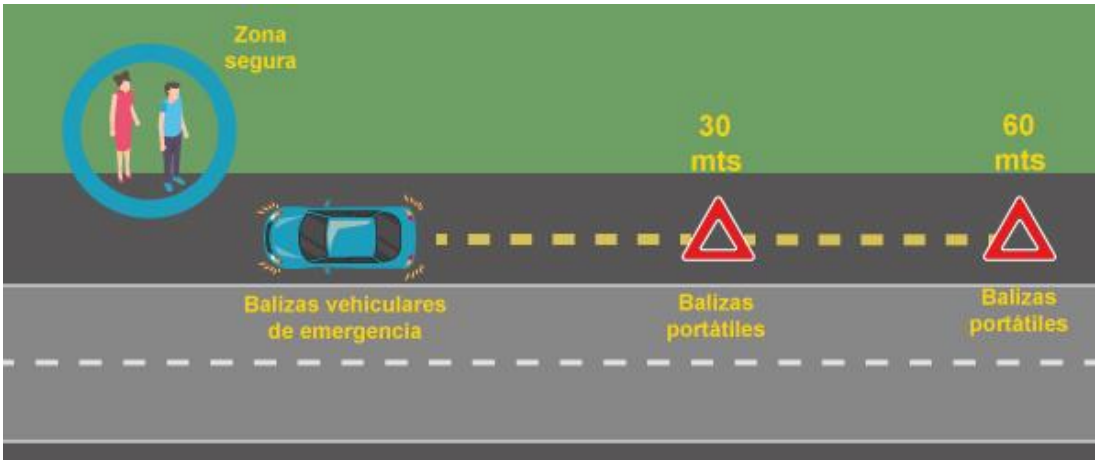
107 / 911

En caso de haber heridos **da aviso a la autoridad competente llamando al 107 y luego al 911.** Tranquilizá a la víctima e intentá comunicarte con algún familiar.

Intercambiá datos sobre el seguro obligatorio y la licencia de conducir con los otros conductores involucrados.

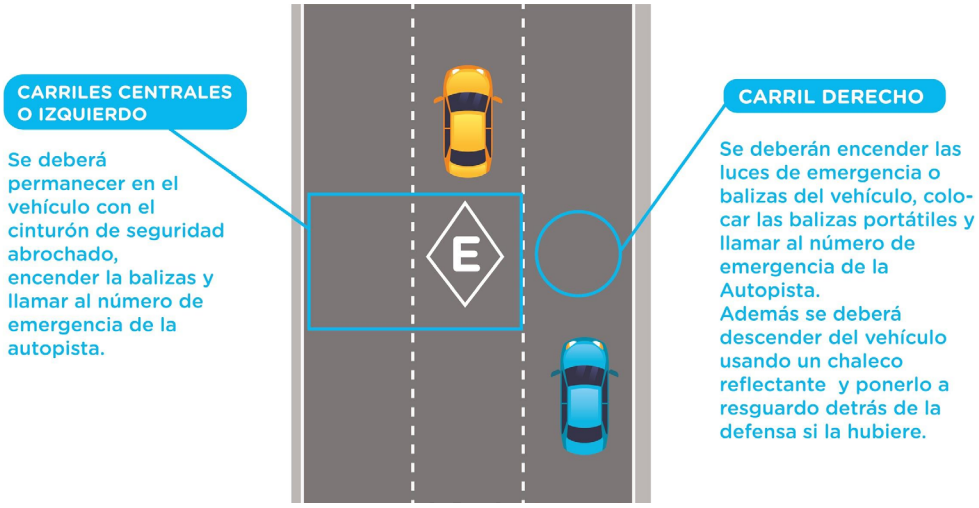
Cuando se produce un incidente de tránsito, es natural que haya mucha confusión. Para facilitar la toma de decisiones en una situación de ese tipo, es importante tener presente tres pasos a seguir: **Proteger – Alertar – Socorrer.**

Proteger



Detenerse de inmediato y permanecer en el lugar del hecho, señalizando la zona para que no se produzcan nuevos incidentes viales.
En caso de que el vehículo esté inmovilizado, se deben encender las balizas vehiculares de emergencia y, en lo posible, colocar balizas portátiles detrás (a 30 metros y a 60 metros del vehículo) e intentar que los ocupantes del vehículo puedan dirigirse a una zona segura para evitar daños mayores.

En caso de que el siniestro ocurra en autopistas, no se debe intentar remover el vehículo, sino llamar al número de emergencia correspondiente (AUSA *287 / AUSOL 140).



Si el siniestro ocurriese en un túnel, se deberá apagar el motor, colocar las balizas portátiles, mantener encendidas las luces de posición junto con las luces intermitentes y llamar al número de asistencia.

Alertar

Llamar inmediatamente al servicio de Emergencias Médicas 107 (número nacional) y luego al 911 (que centraliza las llamadas dirigidas a Policía Federal, Bomberos y emergencias médicas y luego son derivadas al SAME).Quien llame al servicio de emergencias 107 o 911 debe indicar con claridad:

- El lugar del hecho (calle e intersecciones o alguna referencia clave).
- Las características del incidente (choque frontal, vuelco, incendio, etc.).
- La cantidad y el estado de las víctimas.

Es importante no cortar la llamada hasta que el operador lo indique.

Socorrer

Mientras se espera al servicio de emergencias, evaluar si se puede brindar ayuda a los lesionados.
Es importante considerar:

- Si el lesionado se encuentra consciente, realizarle preguntas simples como nombre, edad, etc. En caso de no conocerlo, además de obtener información, consultarle si desea que se llame a un familiar o conocido.
- Si la víctima está consciente, tranquilizarla y alentarla a no realizar ningún movimiento. Comunicarle que ya se avisó al servicio de emergencia y a la persona solicitada.
- Interrogar sobre la presencia de dolor, pérdida de sensibilidad o dificultad de movimiento de algún miembro.
- En caso de preveer una fractura, no mover a la víctima.
- Si a consecuencia del impacto se observa que la persona tiene un objeto clavado, no retirarlo nunca para que no se produzca una hemorragia.
- Si el herido tiene casco, no retirarlo a menos que haya vómito o asfixia.
  Si la víctima está inconsciente y se conocen técnicas de reanimación y se está habilitado para realizarlas, es momento de hacerlo. De otro modo, esperar el auxilio del servicio de emergencias solicitado.
- No mover al herido para evitar daños por eventuales lesiones ocultas.

A tener en cuenta:

• En caso de participar en un siniestro vial en el que resultaron heridas personas y el personal policial es convocado al lugar en primera instancia, ellos se encargarán de preservar la escena del hecho, de resguardar los vehículos y otras pruebas del incidente para una adecuada resolución del caso, y de brindar los

medios para que los servicios de emergencia atiendan a los heridos.

• Se cuentan con 72 h desde que se produce el siniestro para informar a la compañía aseguradora.

• Al existir un procedimiento judicial de un siniestro vial, es obligatorio presentarse a declarar en la fiscalía correspondiente en caso de ser convocado como testigo. Es importante declarar todo lo que se sepa y recuerde ante el juez o el fiscal para que se esclarezca la causa.

b. Datos a recabar en el lugar del hecho

- Datos de los vehículos involucrados: dominio o patente, marca, modelo, color, nombre de la compañía de seguros, número de póliza y nombre del titular del vehículo (se obtienen de la cédula verde o azul).
- Datos del conductor: nombre, DNI, domicilio, teléfono y licencia de conducir.
- Datos del asegurado (en caso de que no sea quien conducía el auto al momento del incidente): nombre, DNI, domicilio y teléfono.
- Datos de los testigos: nombre, DNI, dirección y teléfono. Contar con datos de testigos del hecho puede ser importante en caso de un posterior proceso judicial.
- Datos de los lesionados: nombre, DNI, dirección y teléfono.
- Datos del siniestro: fecha, hora, lugar del incidente (calle, avenida, autopista, etc. intersección de calles, sentido de circulación, numeración catastral aproximada), estado de la calzada; estado del tiempo; etc.
- Fotos: en lo posible, tomar imágenes panorámicas del lugar del siniestro, detalles de los daños a los vehículos involucrados y marcas de frenado.

En aquellos casos en que no fuera posible recabar información en el momento, la misma puede ser obtenida en la comisaría, fiscalía y/o el juzgado interviniente.
La persona que choca contra un vehículo estacionado y no sabe quién es su dueño, debe dejar los datos de su licencia de conducir y del seguro del auto en el auto estacionado en un lugar seguro y bien sujeto.

3 Documentación obligatoria para circular

Es evidente, entonces, el motivo por el cual todo conductor está obligado a llevar consigo en el vehículo la documentación que certifica haber cumplimentado con ciertos requisitos.[19] Veamos cada una de ellas:

a. Documento Nacional de Identidad [20]

Acredita la identificación de cada ciudadano argentino y extranjero con domicilio en el territorio del país. Puede ser requerido para verificar que coincida con los datos de la licencia de conducir, ya que esta no sirve como documento que acredite identidad.

b.Licencia de Conducir

Expedida por la autoridad competente,[21] certifica que el titular se encuentra habilitado a conducir deter

19/ Esta documentación es exigida para conducir todo tipo de vehículo en CABA. La Ley Nacional 24449 en su art. 37 agrega los comprobantes de pago del impuesto a la radicación del vehículo y del peaje cuando correspondiese. Además, según su uso, se agrega otra documentación específica de acuerdo a la normativa que regule su función (taxis, transporte colectivo de pasajeros, de sustancias peligrosas, etc.).
20/ Desde el 31 de Marzo de 2017, rige de manera obligatoria el nuevo DNI digital, quedando sin vigencia los DNI de confección manual, según Res. N° 1740/2016. (Fuente: Res. 480/2016)

minado vehículo en la vía pública luego de haber cumplido con los requisitos establecidos en la Ley 2148.[22]

El proceso de obtención de una licencia de conducir no es un simple trámite administrativo. El aspirante es evaluado para saber si cuenta con las aptitudes psicofísicas y la idoneidad teórico-práctica necesarias.

La licencia de conducir habilitante es obligatoria justamente a causa de la responsabilidad que conlleva conducir cualquier tipo de vehículo automotor [23] en la vía pública. Al existir distintos tipos y usos de vehículos, también son necesarias diferentes clases de licencias ya que para cada una de e llas se requiere de conocimientos específicos.[24]

Por estos motivos, no está permitido conducir sin licencia ni hacerlo con una vencida, excepto que su vencimiento fuese un día inhábil, en cuyo caso se traslada al día hábil siguiente. Conducir con la licencia vencida es uno de los casos indicados por la normativa vigente como motivo de retención de la licencia de conducir por parte de un agente de tránsito o de otra autoridad de control.[25]

En el caso de que la licencia se encuentre vencida, se puede realizar la renovación si el vencimiento no superó el año. Si supera ese plazo, se debe volver a tramitar como si se tratase de un otorgamiento.

Con el objetivo de promover la educación y la prevención vial, el Gobierno de la Ciudad facilita una pista de aprendizaje para poder realizar las prácticas de manejo de manera segura según tres niveles: inicial, medio y avanzado.[26] Además, la escuela de educación vial dicta cursos de capacitación teórica obligatorios para el otorgamiento de la licencia de conducir y charlas de renovación de la licencia. Esto responde a la necesidad de una actualización permanente de contenidos en materia vial dado los cambios continuos que vive la Ciudad.

Conductor principiante

Toda persona que obtiene su licencia por primera vez, sea para motovehículos o para automóviles, tiene la condición de conductor principiante [27] por dos años e independientemente de su edad.

Si bien no hay un número de horas de conducción que asegure la experiencia necesaria para ser un conductor eficiente, la práctica influye en todo accionar humano y en este caso en particular, la falta de práctica puede intervenir en la producción de un siniestro vial junto con otras variables (velocidad, tiempo de reacción, etc.). Por ello, existen restricciones a los conductores que se encuentran en esta condición:

- La validez máxima de la licencia será de dos años.
- Durante los primeros 6 meses, no podrán circular por arterias donde se permitan velocidades superiores a 70 km/h.
- No podrán circular con más de 0,0 gramos de alcohol por litro de sangre durante los dos años en que

21/ En el caso de CABA, la Dirección General Habilitación de Conductores y Transportes expide la Licencia Nacional de Conducir que permite conducir en todas las calles y caminos del territorio argentino y en los países que están suscriptos a la convención de Ginebra de 1949.

22/ Para más información sobre los requisitos para el proceso de obtención de la licencia de conducir ingresar en www.buenosaires.gob.ar/licenciasdeconducir

23/ Automotor: vehículo que utiliza como fuerza impulsora la generada por un motor. Definiciones generales, en ANEXO I de la LEY Nº 2148.

24/ Para más información sobre licencias de conducir, ver capítulo 3.2 del Código de Tránsito y Transporte de CABA y https://www.buenosaires.gob.ar/licenciasdeconducir/clases-y-subclases-de-licencias

25/ Capítulo 5.6 del Código de Tránsito y Transporte de CABA.

26/ Para conocer horario de funcionamiento y requisitos necesarios, ingresar en https://www.buenosaires.gob.ar/licenciasdeconducir/practicas-de-manejo

27/ Estas clases de licencias no dan antigüedad entre sí. Además, no serán principiantes quienes acrediten antigüedad con licencia de este u otro municipio o país.

mantienen la condición de principiante.

- Deberán llevar el cartel que los identifica como principiantes por 6 meses. En el caso de conducir un automóvil, se deberá exhibir el cartel en la parte inferior del parabrisas y la luneta del vehículo. Si se trata de un motovehículo, deberá llevarla consigo como el resto de la documentación obligatoria.

c. Cédula de identificación del vehículo[28]

Este documento expedido por la Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad Automotor (DNRPA) permite identificar el vehículo y al titular o autorizado para su uso. Esto significa que en caso de no portarla, no habrá manera de certificar que el conductor es el dueño del vehículo o que ha sido autorizado a usarlo.[29]

Tipos de cédula

La DNRPA antes emitía cédulas diferentes de acuerdo al tipo de vehículo y si se trataba del titular o de alguien autorizado a conducirlo. Para unificar las distintas cédulas existentes, se creó una nueva cédula de identificación del automotor que reemplaza a todas las que se entregaban anteriormente (que, de todos modos, continúan vigentes). De esta manera, todos los vehículos tendrán el mismo tipo de cédula, tanto para el titular como para el autorizado.

Cédula verde (Titular) | Cédula azul (Autorizado) | Cédula marrón Motovehículo (Titular) | Cédula rosa Motovehículo (Autorizado)

Vigencia

Tiene una vigencia de 3 años pero no tiene vencimiento para el titular ni para los taxis, remises y vehículos de carga o de pasajeros debidamente autorizados (cuando la cédula especifica el servicio que están prestando).

Uso

Si la cédula de identificación del vehículo (ex cédula verde o marrón) se encuentra vigente, cualquier persona con licencia para esa categoría puede conducirlo.
Sin embargo en el caso de que estuviese vencida, sólo su titular podrá conducir el vehículo.
Tampoco se puede conducir un vehículo con una “cédula para autorizados a conducir” a nombre de otra persona. Este documento es intransferible y sin vencimiento.
Si se vende el vehículo, las cédulas que se hayan solicitado para manejarlo serán dadas de baja automáticamente.

28/ O permiso certificado ante escribano público en caso de no ser el titular del vehículo
29/ En caso de extravío, robo o hurto, la cédula puede ser reemplazada por la denuncia policial correspondiente y el título de propiedad solo durante los 15 días posteriores al hecho.

Trámite

El titular del vehículo puede tramitar la cantidad de “cédulas para autorizados a conducir” que desee (sólo una por persona).

d. Equipo de GNC

Si un vehículo posee equipo de GNC, debe llevar la cédula de identificación de dicho equipo y la oblea obligatoria vigente.

e. Comprobante del seguro obligatorio

Para dar protección a las víctimas de siniestros de tránsito y asegurarles una indemnización por daños sufridos, la Ley Nacional de Tránsito (Ley Nº 24449) establece en su artículo 68 la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil para poder circular con cualquier tipo de vehículo. De esta manera, todo vehículo debe estar asegurado por una póliza que cubra, como mínimo, eventuales daños causados a terceros, sean o no transportados.
La manera de demostrar su cumplimiento es el comprobante del seguro obligatorio. Por lo tanto, es obligación llevar siempre el certificado del seguro de responsabilidad civil independientemente de la vía por la cual se circule.

f. Certificado de Verificación Técnica Vehicular obligatoria (VTV y oblea)

La Ley 2265 establece el cumplimiento de la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria para todos los vehículos y motovehículos radicados en la Ciudad de Buenos Aires, o radicados en otra jurisdicción que circulen dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Importancia de la VTV

Durante la verificación se realiza un control mecánico [30] al vehículo con el objetivo de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad vial, reducir la contaminación y mejorar la calidad del medio ambiente. Por ello, está directamente vinculada con la prevención y la reducción de siniestros viales.

Vigencia [31]

En automóviles y motovehículos particulares, la VTV tiene una vigencia anual. Para vehículos afectados a otros servicios, su vigencia es la establecida por la normativa correspondiente a cada uno de ellos.

30/ .Se chequean la emisión de gases y emisión de ruidos, sobre parámetros estandarizados para evitar la contaminación ambiental. También se controla el correcto funcionamiento del sistema de dirección, tren delantero, de frenos y de suspensión. Se verifican las condiciones del chasis, neumáticos, llantas y luces. Además, al realizar la verificación, se debe contar con los elementos seguridad y emergencia, y con la documentación del vehículo al día.
31/Cargas Generales: 1 año de vigencia hasta los 20 años de antigüedad y 6 meses para más de 20 años sin límite de antigüedad. Cargas Peligrosas: Vehículos Motrices: 1 año hasta los 10 años de antigüedad y cada 4 meses durante los siguientes 3 años (por prórroga vigente); luego de esto no pueden circular. Remolques: 1 año hasta 10 años de antigüedad, luego siguen circulando sin límite de modelo y verifican cada 6 meses. Transporte de Pasajeros: 6 meses hasta los 10 años y 4 meses (según prórroga vigente) para más de 10 años hasta 13 años de antigüedad. Taxi: 12 meses hasta los 10 años de antigüedad. Remis: 12 meses hasta los 10 años de antigüedad. Escolares: 12 meses hasta 5 años de antigüedad /6 meses hasta los 20 años/ 4 meses de 20 a 22 años. Fantasía y alegóricos: 12 meses hasta 5 años de antigüedad / 6 meses hasta los 20 años/ 4 meses hasta los 35 años.

Primer VTV

Es obligatoria para todos los automóviles de uso particular radicados en CABA de más de 3 años de antigüedad y/o más de 60 mil km, lo que suceda primero, mientras que los los motovehículos particulares están obligados a verificar a partir de 1 año de antigüedad. En el resto de los vehículos la primer VTV se realiza una vez que el vehículo ingresa al registro.

Trámite

Aquellos automóviles y motovehículos particulares, de hasta 3.500 kilos radicados en CABA, deberán realizar la VTV en cualquiera de las plantas habilitadas por el Gobierno de la Ciudad. Mientras que los vehículos escolares, taxis, remises, de carga, o de gran porte de uso particular deben realizar la verificación técnica vehicular obligatoria únicamente en la planta ubicada en Av. Roca 4590, VHT (ex SACTA[32]).

El trámite tiene una duración aproximada de 20 minutos (no es necesario bajarse del vehículo).

Para lograr una distribución equitativa de vehículos a lo largo del año, el número final de la patente de cada vehículo indica el mes designado para realizar la VTV.

Dominio terminado en:	Corresponde al mes:
0	octubre
1	noviembre
2	febrero
3	marzo
4	abril
5	mayo
6	junio
7	julio
8	agosto
9	septiembre

Posibles resultados de la VTV

Apto: significa que el vehículo no cuenta con desperfectos graves ni leves (a lo sumo observaciones), por lo que obtiene un certificado, un informe detallado de la inspección y una oblea con el mes y año del próximo vencimiento. La oblea será adherida por personal técnico al vidrio parabrisas del vehículo y en el caso de motovehículos, al dorso del certificado.

Condicional: significa que se ha detectado uno o más defectos leves que son detallados en el informe. Se cuenta con un plazo de 60 días hábiles para resolver el inconveniente y volver a verificar sin cargo, con turno previo. En esta condición, el vehículo puede circular.

Rechazado: significa que se ha detectado uno o más defectos graves que son detallados en el informe. El vehículo no está en condiciones de circular y la reverificación será sin cargo dentro de los 60 días hábiles, con turno previo.

g. Placas de dominio

La cédula de identificación del automotor permite identificar el vehículo y al titular o autorizado para su uso. Esto es posible si existe en el vehículo algo que permita confirmarlo fácilmente.

32/ Aquellos vehículos de más de 3.500 kg de uso comercial e interjuridiccional deberán realizar la verificación técnica vehicular en los talleres habilitados CENT https://www.cent.gov.ar/listado-de-talleres-de-revision-tecnica/

Todos los vehículos motorizados, acoplados y semiacoplados destinados a circular por la vía pública deben llevar las placas oficiales de identificación de dominio entregadas por la autoridad nacional competente[33] (DNRPA) colocadas en el lugar correspondiente y de forma reglamentaria, no pudiendo ser modificadas.
Los automotores tendrán una placa de dominio en la parte delantera y otra en la parte trasera; en el caso de los motovehículos, la única placa deberá ser colocada en la parte trasera, centrada respecto del eje longitudinal medio del motovehículo.
Las placas deben estar en buen estado de conservación, sin ningún agregado que impida o dificulte su visualización. En el caso de que estén deterioradas o se hayan extraviado, deberán ser solicitadas en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor que corresponde al vehículo.[34]

h. Registro de Verificación de Autopartes (RVA)

Es responsabilidad del conductor saber si el vehículo cumple con lo dispuesto en la Ley 3708, que establece que todo vehículo radicado en CABA, incluso los 0 km, está obligado a grabar sus autopartes dentro de los 30 días de patentamiento. [35]

La finalidad de esta ley es reducir el tráfico de autopartes robadas, contribuir a la disminución del delito de robo automotor, regularizar los comercios autopartistas para ejercer control en la venta de autopartes y contribuir en la seguridad activa y pasiva de los vehículos al hacer posible verificar su procedencia.
Una vez realizado el grabado, se colocará una oblea de seguridad en el parabrisas y se entregará un certificado autenticando la originalidad del trámite.

4 Scoring [36]

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores o Scoring consiste en la asignación de un puntaje a cada conductor y el descuento de puntos en función de las infracciones cometidas.

1. A cada conductor se le otorgarán 20 puntos al recibir la licencia de conducir. Sobre esa base se realizará un descuento parcial de puntos de acuerdo al tipo de infracción que cometa.
2. Si el conductor no ha perdido todos sus puntos en el lapso de dos años desde la última infracción, los descuentos quedan sin efecto. En el caso de que llegue a cero puntos, será sancionado con inhabilitaciones para conducir que pueden extenderse desde 60 días hasta 5 años.
3. En caso de ser inhabilitado, tendrá que cumplir con la asistencia y la aprobación de un curso de educación vial y prevención de incidentes de tránsito.
4. Quienes hayan perdido puntos sin llegar a cero, podrán recuperar 4 puntos realizando un curso especializado de educación vial. Esta opción podrá tomarse solamente una vez cada dos años.

33/ Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial No 24.449 # (B.O. N° 28.080) y su decreto reglamentario No 779/95 # (B.O. N° 28.281).
34/ Fuente https://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/
35/ . Para ampliar información se puede consultar la Ley 3708, llamar al 147 o ingresar a www.buenosaires.gob.ar/turno-autopartes
36/ Para más información: https://www.buenosaires.gob.ar/justiciayseguridad/infracciones/sistema-de-evaluacion-permanente-de-conductores

En este link se puede acceder a la información de cada conductor con licencia de la Ciudad de Buenos Aires, incluyendo saldo de puntos vigentes y la cantidad de veces que llegó a 0 (cero):

https://www.buenosaires.gob.ar/justiciayseguridad/infracciones/consulta-de-puntos-de-registro-de-conductores

CAPÍTULO 3.
UNA BUENA CONDUCCIÓN

Mejorar la formación teórica y práctica de los conductores ayuda a construir hábitos seguros. Pero dejaríamos fuera muchos factores relevantes si consideramos que una persona sabe conducir sólo porque conoce procedimientos y técnicas que le permiten poner en movimiento un vehículo. Es decir, para ser un buen conductor no es suficiente con dominar la conducción de un vehículo: sólo se puede conducir bien en condiciones físicas o mentales óptimas. Por eso, la conducción también requiere de otras aptitudes físicas y psicológicas para tomar decisiones correctas:

- Capacidad natural
- Conocimientos y habilidades
- Actitud

1 Capacidad natural

La salud influye en la conducción. Ciertas enfermedades crónicas o de corta duración y algunos estados anímicos pueden dejar al conductor en una situación desfavorable para conducir de forma segura. La aptitud (capacidad de una persona para realizar adecuadamente cierta actividad) para conducir se considera disminuida cuando existe una alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, modificando el comportamiento habitual.
Por este motivo, antes de entregar una licencia para conducir, el Estado pone a prueba la capacidad del aspirante mediante un examen psicofísico.

Factores que impiden o disminuyen el buen ejercicio de conducir:
- Ingesta de determinadas sustancias
- Sueño y fatiga
- Estrés
- Distracciones

a. Ingesta de determinadas sustancias

Las personas que conducen bajo los efectos de estupefacientes u otras drogas que afectan la capacidad de conducción, se pone a sí mismo y a todos los que lo rodean en grave riesgo.

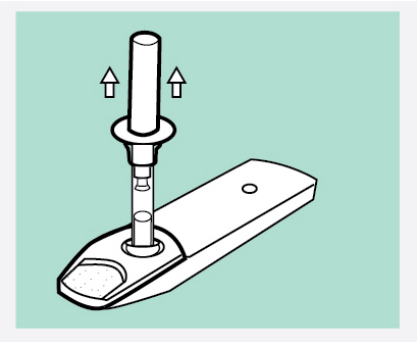
Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), una droga es toda sustancia que produce de algún modo una alteración del natural funcionamiento del sistema nervioso central del individuo al ser introducida en el organismo por cualquier vía de administración, y además puede crear dependencia psicológica y/o física.
No sólo se trata del consumo de drogas ilegales sino también de las legales como el alcohol y algunos medicamentos recetados, que también generan alteraciones en el sistema nervioso central y afectan la capacidad de conducir un vehículo.

Consumo de medicamentos

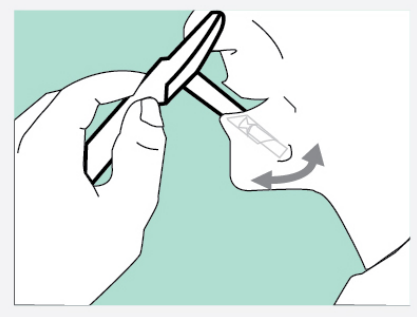
Cierto tipo de medicamentos pueden afectar negativamente la capacidad de conducir. Un ejemplo son los fármacos de prescripción con efectos sedantes como los que se utilizan para inducir el sueño. Este

tipo de medicación puede tener efectos residuales incluso en las primeras horas de la mañana aunque se haya ingerido la noche anterior.
Siempre se debe consultar el prospecto explicativo, donde figura la advertencia en caso de que afecte la capacidad de conducir un vehículo, e informarse con un médico ante cualquier inquietud.

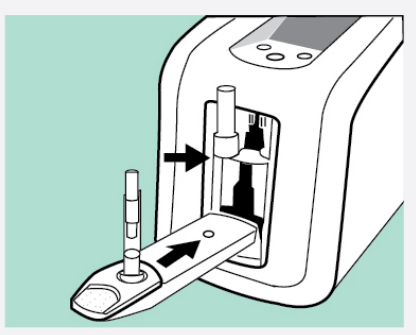
Instrumento para la medición o detección de estupefacientes



1- Se retira la tapa y se deja al descubierto la zona sensitiva del dispositivo.



2- Se inserta el dispositivo en la boca. Se mantiene en contacto con la saliva.



3- Se inserta el casete en el analizador que arroja los resultados.

La Ley 2148, en su capítulo 5.4, desarrolla las condiciones psicofísicas que deben tener los conductores y los controles que se llevan adelante en este sentido: “La Autoridad de Control realiza el control de alcoholemia o toxicológico a los conductores de cualquier tipo o clase de vehículos utilizando instrumentos que garanticen la calidad de la medición o detección, adecuadamente certificados y calibrados”. Cabe aclarar que ante un resultado positivo o la negativa a someterse al examen, la autoridad de control procederá de igual manera en ambos controles.

Consumo de alcohol

El alcohol es una droga depresora del sistema nervioso central cuyo consumo produce:

- Reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo.
- Alteraciones en la visión:
- Disminución de la visión periférica;
- Deterioro de la resistencia al deslumbramiento;
- Descoordinación viso-motora;
- Alteración de la coordinación motriz;
- Perturbación de la atención y asociación de ideas;
- Exceso de confianza en uno mismo;
- Disminución de las inhibiciones;
- Somnolencia.

Estos efectos están presentes en mayor o menor medida según la concentración (gramos de alcohol por litro de sangre) y por ello puede afectar la capacidad de conducir un vehículo.

Dadas estas alteraciones, la Ley 2148 suscribe a la Ley Nacional 24449 y determina los valores límite en la concentración de alcohol en sangre al momento de conducir en la Ciudad de Buenos Aires:

Está prohibido conducir cualquier tipo de vehículo con más de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre

A esta regla general se le aplican algunas excepciones:

Límites de alcohol en sangre para conducir

Al circular por el resto del territorio nacional se debe conocer el límite de alcoholemia determinado para esa zona, ya que cada provincia y municipio tiene autonomía normativa.

Procedimiento en caso de alcoholemia positiva

Si el resultado de la prueba indica mayor nivel de alcohol en sangre que el permitido (alcoholemia positiva), el agente de control deberá sancionar la falta administrativa y contravencional del conductor, retener la licencia de conducir y remitir el vehículo, impidiendo así que continúe conduciendo.

Ante la negativa por parte del conductor a realizar una prueba de alcoholemia, el agente de control podrá prohibirle continuar conduciendo y deberá ordenar la remoción del vehículo ya que se presume el estado de alcoholemia positiva.

Metabolismo

El grado de alcoholización depende de diversos factores que afectan la absorción del alcohol ingerido:

- Tipo de bebida
- Cantidad de alcohol ingerido
- Presencia de alimentos en el estómago,
- Peso corporal
- Cantidad de sangre
- Grasa corporal
- Funcionamiento hepático

Entonces, no es posible saber qué cantidad de alcohol puede ingerirse para tener una determinada concentración en sangre. En cada organismo y cada circunstancia particular se obtendrá una concentración diferente.

Si tomaste alcohol,
No manejes.

Eliminación del alcohol en el organismo

Se realiza fundamentalmente por vía hepática, renal y a través de los pulmones. El proceso conlleva un tiempo en cada organismo, de modo que la concentración no disminuye inmediatamente a cero de un momento a otro.

En promedio, una vez que se dejó de ingerir alcohol, la concentración continúa subiendo durante la primera hora y luego comienza a descender paulatinamente. Por eso, conducir al día siguiente de una noche de consumo excesivo de alcohol también es riesgoso porque los efectos del alcohol no terminan con la ingesta, sino que se extienden hasta haber eliminado todo rastro del organismo.

Esto nos lleva a la resaca o según el término médico, la veisalgia. Tras un consumo excesivo de alcohol y su posterior metabolización, se presentan ciertos síntomas que pueden alterar el rendimiento y las responsabilidades habituales. Conducir con resaca es peligroso porque también tiene efectos en el organismo, entre ellos alteraciones en la coordinación, la atención y en el tiempo de reacción. Por eso, conducir con resaca es equiparable a conducir alcoholizado.

Consejos útiles

Una de las principales recomendaciones para combatir la siniestralidad vial a causa de la ingesta de alcohol es designar un conductor responsable entre un grupo de personas que en una determinada ocasión deciden consumir alcohol y necesitan trasladarse. La persona designada debe comprometerse a no ingerir alcohol y llevar a cada uno a su destino. De esta forma, no sólo se cuida así mismo, sino también a los demás.

b. Sueño y fatiga

El sueño es una parte integral de la vida cotidiana, una necesidad biológica que permite restablecer las funciones físicas, psicológicas y sociales esenciales en las personas.

El cuerpo humano guarda un equilibrio para tratar de recuperar todo aquello de lo que se lo ha privado. Cuando una persona no duerme lo suficiente, su organismo produce en respuesta un aumento de la necesidad de sueño en los días posteriores y una disminución del rendimiento.

Cabe aclarar que el cansancio puede verse inducido por ingerir bebidas alcohólicas y comidas abundantes.

Dormir pocas horas

- Reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo

- Reduce el estado de alerta, ya que se produce una disminución del rendimiento intelectual con dificultades de concentración y utilización de la memoria
- Predispone a tomar malas decisiones a causa de las alteraciones en el estado de ánimo y el aumento en los niveles de ansiedad e irritabilidad.

La fatiga es una sensación de falta de energía, agotamiento o cansancio; encontrándose también acompañada por una ausencia de motivación. Puede aparecer por dormir de forma insuficiente y también por realizar un sobreesfuerzo o a partir de una tensión mantenida en el tiempo, pudiendo ser transitoria o crónica.

Síntomas físicos que alertan sobre un estado de fatiga:

- Bostezos
- Visión borrosa
- Sensación de ojos pesados (aumento del número y la duración de los parpadeos)
- Lagrimeo y/o picor en los ojos
- Cabeceos
- Dormitar de forma no intencional o quedarse dormido unos segundos (microsueños)

Consejos útiles

- Para un buen rendimiento en cualquier actividad, una persona adulta debe dormir en promedio entre 7 y 9 horas diarias. Al emprender un viaje largo es recomendable dormir aproximadamente 8 horas la noche anterior.
- Ante la necesidad de conducir muchas horas, interrumpir el viaje cada 200 kilómetros o cada dos horas (en el caso de los conductores de motovehículos, es conveniente cada 100 kilómetros o cada hora).
- Tener buena ventilación en el interior del vehículo.
- Beber agua de manera frecuente y consumir comidas ligeras, ya que el cansancio puede verse inducido por ingerir bebidas alcohólicas y comidas abundantes.
- Evitar conducir al anochecer y el amanecer, ya que son momentos de dificultad para manejar a causa de la visibilidad escasa y el deslumbramiento que produce el sol cerca del horizonte.
- Los conductores más propensos a los síntomas de fatiga y que deben estar más atentos son los profesionales, dado el tiempo de conducción prolongado, y los principiantes por la falta de experiencia en la conducción.

Consecuencias

- Estar 17 horas despierto provoca tener el mismo nivel de reacción que una persona con un nivel de alcohol en sangre mayor al permitido por ley[37].
- Los efectos de conducir fatigado o cansado son similares a los de haber dormido pocas horas, ya que en ambas situaciones se reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo. Sin embargo, las maneras de combatirlos son diferentes:
- La única forma de tratar la falta de SUEÑO es durmiendo.
- Si llegasen a aparecer indicios de FATIGA, la manera de tratarlo es interrumpir el viaje y hacer una parada de descanso.

37/Fuente: Dres. Daniel Vigo; Santiago Plano y Lic. Giannina Bellone pertenecientes a Laboratorio de Cronofisiología, BIOMED-CONICET, Universidad Católica Argentina.

C. Estrés

Es otro de los factores que puede alterar las capacidades para conducir de manera segura. En la actividad de conducir, hay una doble relación con el estrés: la conducción de un vehículo genera en sí misma estrés y a su vez, si se conduce con niveles altos de estrés, se manejará de manera más temeraria y menos segura, incrementando los niveles de estrés del entorno vial.

La Organización Mundial de la Salud define el estrés como el conjunto de reacciones fisiológicas que preparan al organismo para entrar en acción. Ésta es una respuesta necesaria para la supervivencia, pero cuando esta reacción se produce en exceso, deja de ser una respuesta adecuada y produce una sobrecarga de tensión que repercute en el organismo.
En las sociedades actuales, son cada vez mayores las exigencias a las que las personas nos vemos sometidas y como conductores no somos ajenos a estas circunstancias.

Consejos útiles

- Estar atentos al contexto y hacer las preocupaciones y discusiones a un lado al momento de conducir, ya que provocan mayor tensión y generan un alto riesgo en la seguridad vial.
- Planificar el viaje y evaluar caminos alternativos al que se elige habitualmente.
- Salir con tiempo suficiente para llegar a destino.
- No conducir con síntomas de fatiga. Revisar los hábitos de sueño y el nivel de cansancio.
- Regular la temperatura del vehículo ya que el calor y el frío en exceso colaboran como estímulos estresantes.
- Adoptar una actitud tolerante y paciente frente a los embotellamientos.

d. Distracciones

Usamos este témino para describir "una desviación de la atención por parte de un sujeto cuando éste debe atender a algo específico". Aplicado a la conducción, un conductor distraído es aquel que conduce un vehículo con su atención en algo más que la conducción, lo que lo lleva a desempeñar esta tarea de forma insegura o impudente.

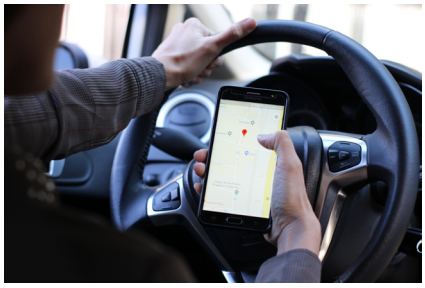
La conducción es una actividad compleja que requiere que el conductor organice y coordine los estímulos que percibe y, por lo tanto, le exige mantener un nivel adecuado de atención. Si el conductor reparte su atención entre la tarea principal, que es conducir, y otras secundarias no relacionadas con la

conducción, simplemente está siendo menos eficiente en la conducción ya que no tiene a disposición toda su capacidad de respuesta ante los estímulos que pueden aparecer durante el viaje.

Factores de distracción

Comer, beber, tomar mate y/o fumar: son actividades que conllevan un gran riesgo dado que no solo demandan atención por parte del conductor, sino también hacen que sus manos no estén firmes en el volante. El cuidado para evitar que la bebida se derrame o caiga ceniza encendida es un elemento adicional de distracción y en consecuencia aumenta las posibilidades de realizar una mala maniobra.

38



Usar el GPS: si bien el GPS es una herramienta útil, también puede ser de riesgo si se lo utiliza incorrectamente. Por este motivo, no debe ser manipulado durante la conducción. El GPS es de utilidad si la ruta es programa con anterioridad al inicio del viaje y solo se lo toma como referencia al oírlo sin mirarlo, ya que de otro modo requeriría de atención a expensas de la tarea principal que es conducir.

Usar telefonía celular: está prohibido porque disminuye la capacidad de atención y limita el sentido de la audición, reduce la capacidad de reacción y aumenta el tiempo necesario para responder ante un estímulo. Además, el conductor debe mantener ambas manos comprometidas en la acción de conducir y la manipulación de un teléfono celular reduciría su capacidad de maniobra.
La prohibición rige para el conductor mientras está conduciendo, pero también cuando está detenido frente a un semáforo, ya que hablar por teléfono implica un ejercicio de representación mental de

38/ Gráfico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

las personas con las que se está hablando. Esto significa una distracción considerable para el conductor, que deja de tener en primer plano el tránsito y lo que sucede a su alrededor.
Es decir, tanto el hecho de manipular un teléfono celular como su uso mediante sistema de altavoz o auriculares son considerados riesgosos al momento de conducir.

Consejos útiles

- Dejar que el acompañante atienda el llamado y avise que se comunicará al finalizar de conducir.
- Apagar el celular antes de comenzar a conducir.
- Poner el celular en modo avión.
- Guardarlo en la guantera o el baúl.
- Descargar una aplicación que avisa a quien llama que el receptor no puede atender porque está conduciendo (incluso puede comunicar el tiempo de conducción que resta).

Si el conductor espera una llamada importante y no puede hacer nada de esto, antes de atender, deberá colocar las balizas y detenerse en un lugar permitido para no generar riesgos.

- Es importante no realizar otras acciones mientras se conduce, tales como:
- Cambiar de radio o CD.
- Mirar un DVD portátil.
- Maquillarse.
- Mirar a los demás ocupantes.
- Intentar quitarse un abrigo.
- Intentar abrocharse el cinturón de seguridad o ajustar el espejo retrovisor: esto debe hacerse antes de emprender la marcha.
- Estirarse para cerrar una puerta o buscar algo en la guantera.
- Buscar dinero antes de llegar a un peaje.

2 Conocimientos y habilidades

A continuación, veremos algunos conocimientos básicos que debe tener un conductor de forma independiente del tipo de vehículo que conduzca:

- Prioridad normativa
- Prioridad de paso
- Uso de luces
- Giros en intersecciones
- Adelantamiento y sobrepaso
- Conducción en autopistas y otras vías rápidas
- Conducción en situaciones adversas
- Velocidad
- Estacionamiento y detención.

a. Prioridad normativa

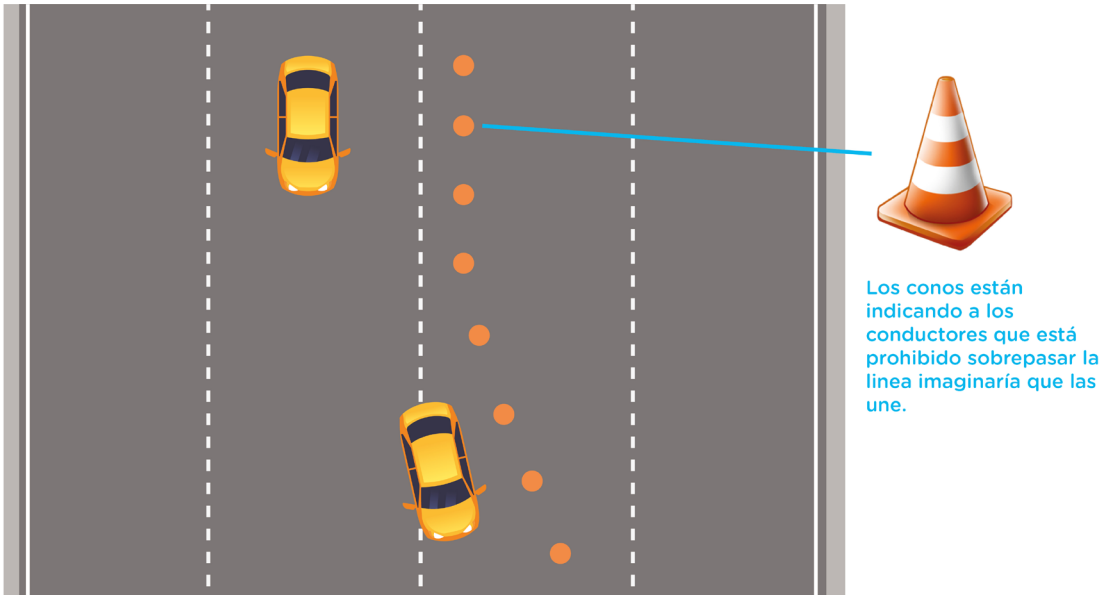
Un buen conductor debe estar atento y respetar todas las señales de tránsito, indicaciones y marcas en la calzada para circular de forma adecuada y segura por la vía pública. A través de su color y su forma (figura geométrica) podemos entender cómo debemos movernos y con qué situación podemos encontrarnos durante el trayecto por el cual circulamos.
La Ley 2148 establece un orden de prioridad normativo, esto quiere decir que frente una circunstancia en que exista contradicción, se deberá respetar la norma que tenga prioridad de acuerdo con el siguiente orden:

1° Señales u órdenes de la autoridad de control

En CABA existe el Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Seguridad Vial, que se ocupa del ordenamiento del tránsito y del cumplimiento de las normas vigentes, entre otras funciones. Al circular por la vía pública, los conductores deben cumplir con las indicaciones de los agentes de tránsito y obedecer las órdenes impartidas por la Policía de la Ciudad, el personal autorizado de obra en el tramo donde estén trabajando y el personal autorizado ferroviario en la zona correspondiente.
Sus indicaciones u órdenes se encuentran por encima de cualquier norma o señalización. La autoridad de control, en cada caso, deberá realizar señas claras para comunicarse de manera efectiva con los usuarios de la vía.

2° Señales transitorias[39]

Se utilizan para señalar la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, o en zonas próximas. Están presentes durante un tiempo a causa de una situación determinada y luego son removidas. Por este motivo, tienen prioridad sobre la señalización habitual de la vía.
Su color predominante es el naranja. Existen varios tipos de señales transitorias, entre los que se destacan: conos, vallas y carteles verticales con forma de rombo.



3° Semáforos

Son señales luminosas que tienen por finalidad transmitir órdenes o prohibiciones, advertir determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación mediante la utilización de colores, flechas o figuras específicas con ubicación y formas predeterminadas. Su luz puede ser continua o intermitente.

Este tipo de señal indicará la conducta a seguir:

39/ El listado de estas señales se encuentran en el "ANEXO V: Señales Viales" del presente documento.

- Con luz roja, detenerse antes de la senda peatonal o de la línea de detención.
- Con luz intermitente roja, detener la marcha; solo se reiniciará cuando se tenga la certeza de que no existe riesgo.
- Con luz intermitente roja de la señal ferroviaria o cuando comienza a descender la barrera, detenerse.
- Con luz amarilla, detenerse si no se llega a transponer la encrucijada antes de la luz roja.
- Con luz intermitente amarilla, efectuar el cruce con precaución
- Con luz verde al frente, se está habilitado a avanzar. Sin embargo, se debe tener la precaución de no iniciar el cruce si no hay espacio suficiente para ubicar el vehículo al otro lado sin obstruir la circulación transversal. Antes de avanzar también se debe permitir que termine de cruzar el vehículo o peatón que haya iniciado el paso antes del cambio de luz.

Tipos de señales luminosas:

- Semáforos de tres tiempos (convencional)
- Giro a la izquierda
- Semáforos peatonales o para ciclistas
- Ferroviarios o premetro
- Cambio de circulación (en vías reversibles)
- Salida de vehículos de emergencia, de salida y entrada de garaje.

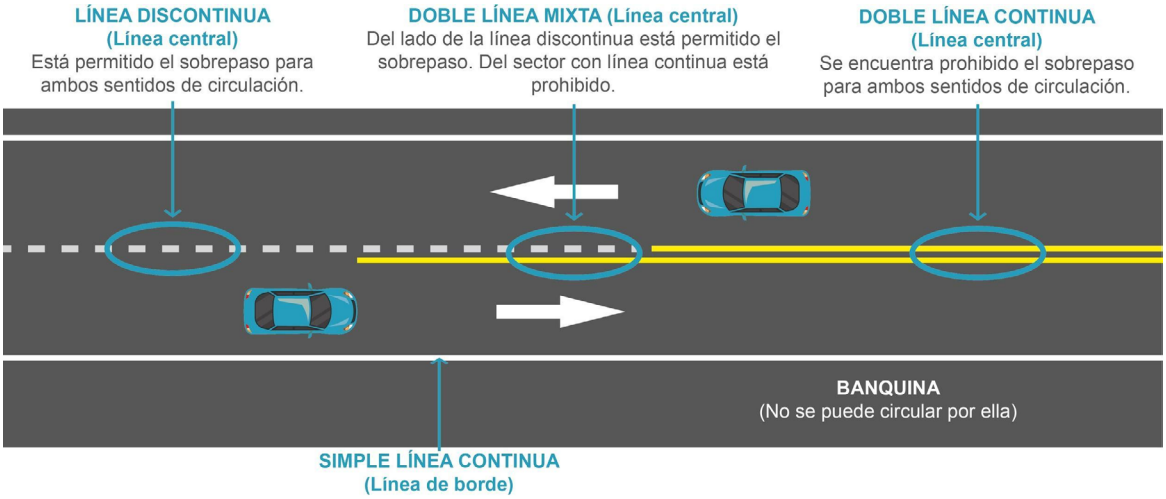
4° Demarcación horizontal y señalización vertical

Ambas indicaciones tienen el mismo orden de prioridad y por ello deben respetarse, independientemente de que figure sólo una de ellas o ambas.

Demarcación horizontal: son las señales de tránsito marcadas sobre la calzada con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas.
Hay distintos tipos:

A. Marcas longitudinales: son líneas ubicadas a lo largo de la calzada que indican al conductor su propia ubicación en el camino, delimitando carriles o límites de las áreas de la calzada. En un sentido amplio, indican dónde es seguro sobrepasar a otro vehículo y dónde está prohibido hacerlo.

- **Línea continua:** indica que no se la puede traspasar ni circular sobre ella.
- **Línea discontínua:** indica la posibilidad de ser traspasada.
- **Doble línea mixta (continua y discontinua):** en vías con sentidos contrarios de circulación, está prohibido el cambio de carril del lado de la línea continua pero se permite su traspaso del lado de la línea discontinua. Pueden ser de color blanco o amarillo: el amarillo indica riesgo.



B. Marcas transversales:

- **Senda peatonal:** es un espacio especialmente designado en la vía pública para el cruce de los peatones y está delimitado por la combinación de líneas paralelas y discontinuas de color blancas y negras (similar a una cebra). Algunas sendas utilizan color naranja en lugar del negro para señalizar que ese cruce forma parte de los senderos escolares. "Circular por las aceras." en la página 36
- **Intervenciones peatonales** (desarrollado en pág. 40)
- **Senda para ciclistas** (desarrollado en pág. 29)
- **Marcas de dirección:** son flechas que indican el sentido de circulación del carril y anticipan los giros permitidos en la siguiente encrucijada.
- **Líneas auxiliares para reducción de velocidad:** sucesión de líneas transversales demarcadas sobre el pavimento, de color blanco y trazo continuo. Inducen a los conductores a reducir la velocidad.
- **Luces en el piso:** sistema sincronizado con el semáforo convencional, que titila cuando la luz está por cambiar y pasa de rojo a verde, y viceversa, para habilitar el paso o indicar detención.
- **Isletas:** son marcas que canalizan el tránsito de forma lateral a ellas. No se puede traspasar o circular sobre esas marcas, ni detenerse sobre las mismas ni usarlas como senda peatonal ya que indican una situación de riesgo. La isleta siempre debe estar despejada.
- **Inscripciones:** son letras, números o símbolos de color blanco sobre la calzada que representan una indicación o advertencia: "E" (estacionamiento), B (Bus-Colectivo), indicación de velocidades máximas, carriles exclusivos (desarrollado en el capítulo 1), símbolo de niebla, ceda el paso, PARE, etc.
- **Cruce ferroviario (cruz de San Andrés):** la figura de una "X" sobre la calzada advierte la proximidad de un cruce ferroviario a nivel.
- **Zona de detención segura de motos:** espacio exclusivo para detención de motos antes de la senda peatonal. Consiste en una doble línea con una moto pintada en el centro. Esta medida permite mejorar la visibilidad de los motovehículos ya que de esa forma se sitúan por delante del resto de los vehículos cuando el semáforo está en rojo mediante una línea de detención avanzada.
- **Carril preferencial para vehículos de emergencia**: se encuentra señalizado en el carril correspondiente mediante un rombo con una "E" en el interior.
- **Marcas de estacionamiento:** definen los límites de estacionamiento. La forma de estacionar puede ser paralela al cordón o en ángulo de 45 ó 90 grados, de frente o de cola, en el sentido de circulación. Además, existen otras que delimitan espacios para personas con discapacidad y sobre veredas exclusivas para el estacionamiento de motovehículos.
- **Cajones amarillos:** buscan reforzar la prioridad del transporte público (desarrollado en el capítulo 1).
- **Cajones azules:** delimitaciones para uso exclusivo de vehículos que operan carga y descarga de mercaderías. Se encuentran ubicados en lugares estratégicos del micro y macro centro.
- **Cordones:**

1. Cuando constituyen un obstáculo imprevisto para la circulación, se pintan de blanco para destacar su presencia.
2. Los cordones pintados de color amarillo indican la prohibición de estacionar durante las 24 horas. En estos lugares está permitida la detención de vehículos.
3. Los cordones pintados de color rojo indican la prohibición de estacionar y detenerse durante las 24 horas.
4. Los cordones pintados de color anaranjado indican los lugares destinados al estacionamiento exclusivo de de ciclorodados (bicicletas)y motovehículoss.
5. Los cordones pintados de color rojo y blanco a rayas con escudo oficial indican la existencia de una boca de incendio y, en consecuencia, la prohibición de estacionar y detenerse las 24 horas.
6. Cabe aclarar que toda señalización debe ser emplazada únicamente por la autoridad legal competente, es decir que está prohibido pintar cordones si no se ejerce esta función legal.

Señalización vertical: son las señales de regulación del tránsito colocadas al costado de la vía o elevadas sobre la calzada (aéreas).

Se dividen en 4 categorías:

A. Señales reglamentarias:

- Transmiten órdenes específicas de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas.
- La forma es generalmente un círculo blanco con borde rojo y un símbolo de color negro, con excepción de las señales PARE, CEDA EL PASO y CONTRAMANO.
- Si tienen fondo azul y borde rojo, son de permiso con restricción.

Algunas de las señales reglamentarias son:

- De prohibición
- Reglamentarias
- De prioridad
- Fin de la prescripción

B. Señales preventivas:

- Advierten la proximidad de una circunstancia o variación de la normalidad de la vía que puede resultar sorpresiva o peligrosa para la circulación.
- La mayoría tiene forma de cuadrado color amarillo con la diagonal vertical, y con borde y símbolo negro.
- No imparten directivas, pero ante una advertencia se debe adoptar una actitud o conducta adecuada.

C. Señales informativas:

- Como su nombre lo indica, brindan información. Están destinadas a identificar, orientar y hacer referencia a servicios, lugares o información útil para el usuario.
- Las señales de servicio son de fondo azul, símbolo negro, y texto y cuadrado interior en color blanco.

D. Señales transitorias: estas señales fueron desarrolladas anteriormente, dado que tienen una prioridad normativa diferente al resto.

5° Normas legales de carácter general

Frente a una situación vial donde no existe ninguna señalización específica, rigen las normas legales de carácter general.

En CABA rigen la Ley 24449 y la Ley 2148. Nuestro país tiene una forma de gobierno federal, por lo que cada provincia, en uso de su autonomía, regula ciertas materias que le son propias y que no son delegadas al gobierno nacional. Una de ellas es la que regula el tránsito. Por este motivo, podemos encontrar una normativa nacional y otras normativas provinciales, algo comprensible al comparar la circulación entre una zona muy poblada y otra de pocos habitantes o entre una zona rural y otra urbana. Cada normativa intenta abordar las circunstancias particulares de cada territorio.

Sin embargo, el Congreso Nacional sancionó un marco normativo nacional e invitó a todas las provincias a adherirse: la Ley Nacional de Tránsito (Ley 24.449). La Ciudad Autónoma de Buenos Aires adhirió a ella. "Tal adhesión lo es con el límite y reserva de todo en cuanto no se oponga al Código de Tránsito y Transporte aprobado por Ley Nº 2148".[40] Es decir, en CABA rige la Ley Nacional de Tránsito, salvo en aquellas cuestiones abordadas por la Ley 2.148, que son reguladas por esta última.

b. Prioridades de paso

Así como ya analizamos la prioridad que tiene el peatón, aquí nos referiremos a algunos aspectos referidos a la circulación en la vía pública junto con otros vehículos, según lo que establece la Ley 2148 en su capítulo

Vehículos de emergencia

En cualquier circunstancia se debe ceder el paso a los vehículos de emergencia y a los vehículos en servicio de emergencia en cumplimiento de sus funciones.

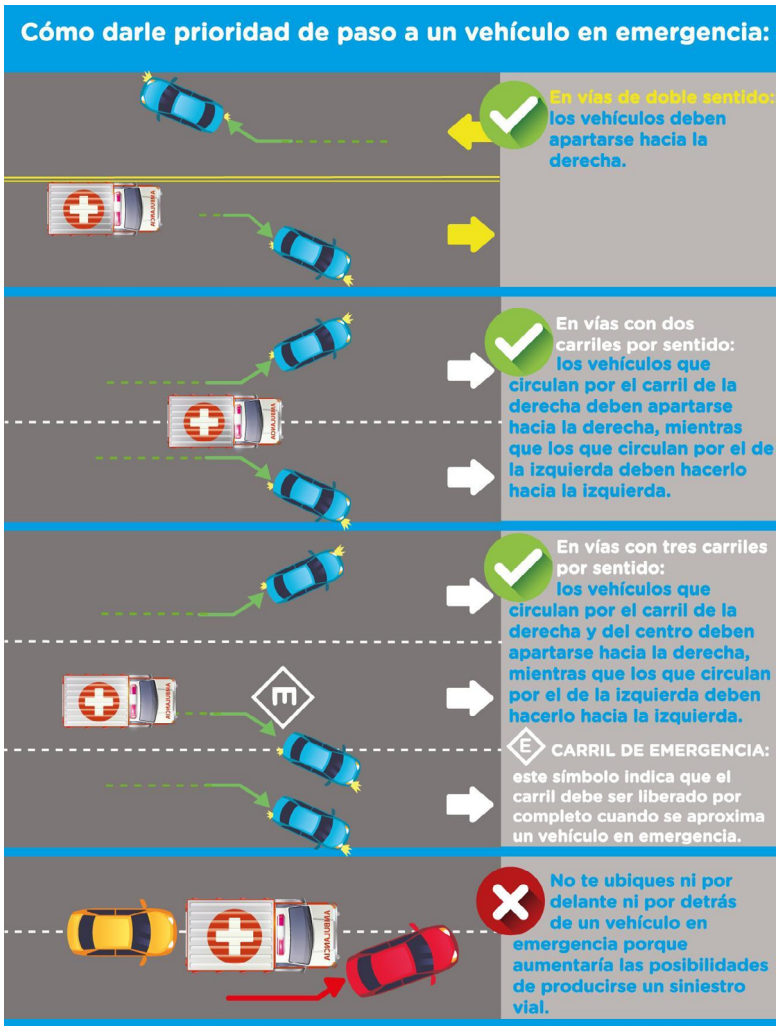
40/ Artículo 2° de la Ley 3134.

Si se aproxima un vehículo de emergencia (Policía, Bomberos o ambulancias) con las señales lumínicas/sonoras (balizas/sirenas) encendidas, esto indica que se encuentra en cumplimiento de sus funciones. En este caso, el resto de los conductores debe facilitarle el paso y detenerse si fuese necesario.

Existen ciertas condiciones médicas en el traslado de pacientes en emergencia que limitan el uso de la sirena de modo continuo. En esos casos, el vehículo lleva la señal luminosa encendida y activa una señal sonora en el momento que necesita hacer uso de su prioridad de paso. Por ejemplo, en algunas patologías como el infarto agudo de miocardio, no se aconseja someter al paciente a un traslado con más de 80 dB, apenas 10 dB por debajo del nivel de sonido de la sirena de una ambulancia.

Estos vehículos en cumplimiento de sus funciones están exentos de cumplir otras normas, excepto las indicaciones de los agentes de control del tránsito. Sin embargo, la conducción de estos vehículos debe ser tal que no ponga en riesgo a terceros ni ocasione un mal mayor que aquel que intentan resolver.

En caso de extrema necesidad, un vehículo puede realizar un servicio similar al que efectúan los de emergencia y la manera de comunicarlo es encendiendo las balizas, empleando la bocina en forma intermitente y agitando un paño. El conductor de dicho vehículo deberá extremar la precaución en la circulación bajo estas condiciones ya que esta no es su función específica. Para ellos no hay una suspensión momentánea de las reglas de tránsito, aunque sí una prioridad de paso.



Prioridades de paso en intersecciones semaforizadas

La prioridad está dada por la señal de tránsito luminosa (semáforo) que indica la conducta a seguir (desarrollado anteriormente en el apartado de señales luminosas).

Prioridades de paso en intersecciones no semaforizadas

Se suele decir que el vehículo que tiene prioridad es aquel que cruza por la derecha. Sin embargo, esto no es así en las siguientes situaciones:

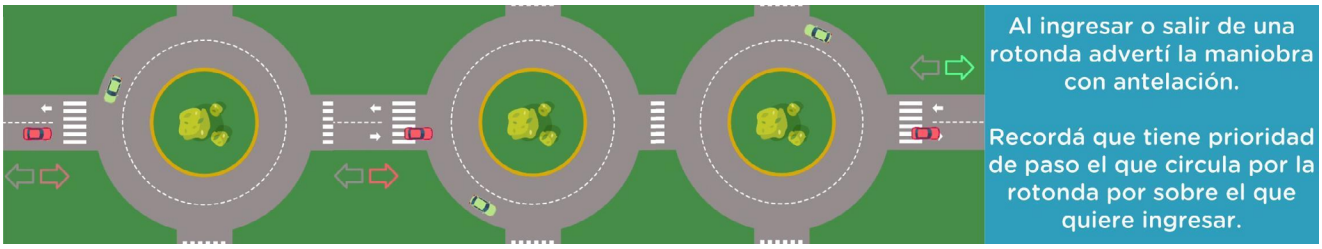
• Cuando el cruce de una intersección es entre arterias de distinta jerarquía, los vehículos que circulan por la arteria de mayor importancia son los que tienen prioridad de acuerdo esta jerarquía:

• Cuando el cruce es entre arterias de igual jerarquía, los vehículos que tienen prioridad son los que cruzan por la derecha, excepto que:

A- Exista una señalización que indique lo contrario: las señales “Pare” y “Ceda el Paso” son las únicas que indican que se pierde la prioridad de paso en una bocacalle sin semáforo. Por eso, al encontrarse en esta situación se debe ceder el paso al vehículo que circula por la otra vía. La principal diferencia entre ambas es que frente a la señal de PARE, se está obligado a reducir la velocidad y frenar a cero el vehículo antes de la senda peatonal. En CEDA EL PASO, en cambio, la detención total no es obligatoria sino sólo cuando facilita la circulación de los vehículos que tienen preferencia de paso.

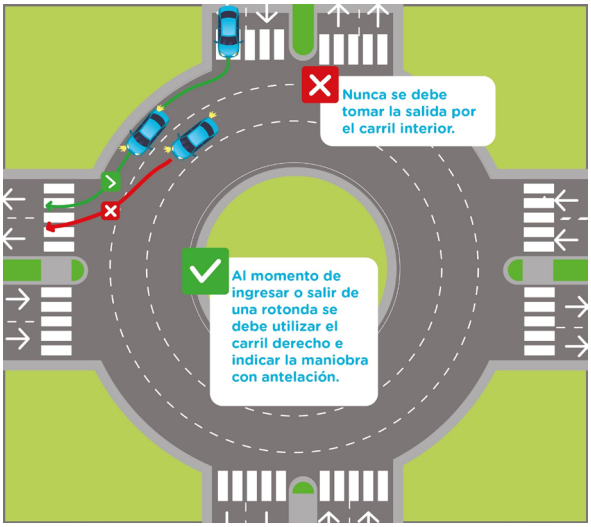
B- Se circule por el costado de vías férreas: cuando se atraviesa un cruce ferroviario en una intersección sin semáforos siempre el que tiene prioridad de paso es aquel vehículo que sale del paso a nivel.

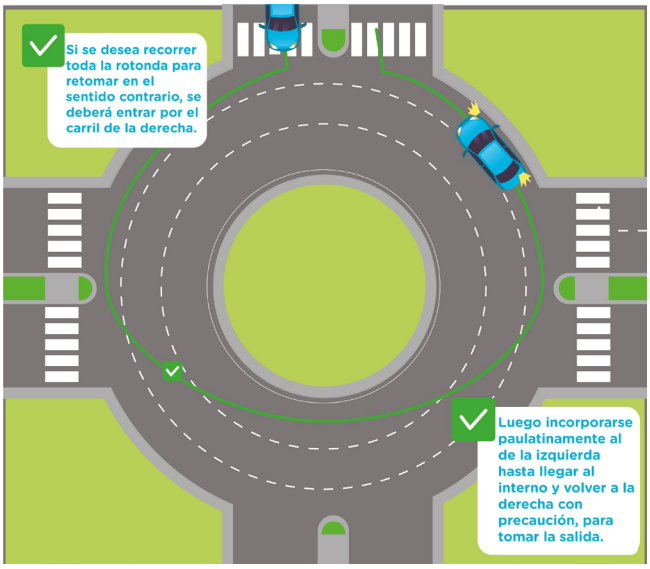
C- Haya una rotonda, que cuenta con una regla especial: allí, la prioridad de paso la tiene el vehículo que está dentro de la calzada circular, es decir, que entre un vehículo que pretende ingresar y uno que desea salir, la prioridad será del que quiera salir por encontrarse ya circulando en ella.

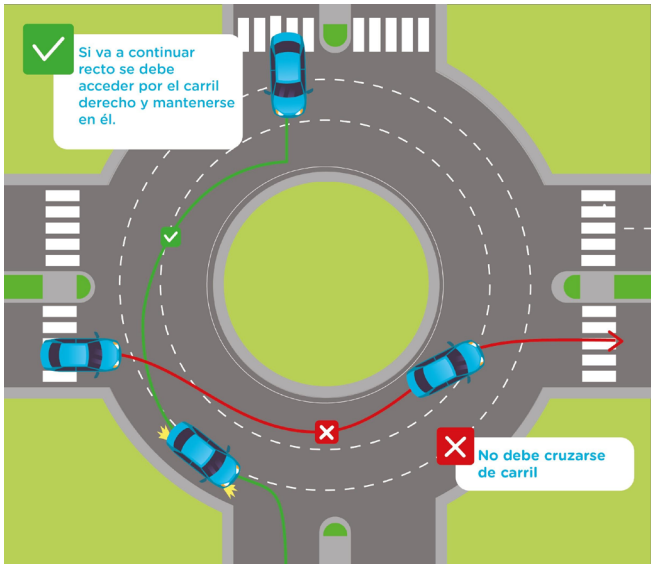


41

41/Gráfico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial







D- El que cruza desde la derecha detenga su marcha.
E- El que viene desde la derecha no desea cruzar, sino girar para ingresar a la arteria.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad estará dada según orden en el que aquí fueron enumeradas.

Otras situaciones de prioridad de paso

En el caso que un vehículo estacionado o detenido desee incorporarse a la circulación, tendrá prioridad de paso sólo si el tránsito se encuentra interrumpido por la razón que fuere.

En una pendiente, donde el ancho de la vía no permite que circulen dos vehículos al mismo tiempo, tiene prioridad de paso el vehículo que asciende por sobre el que desciende, ya que tiene que realizar una tracción mayor y tiene menor campo visual. La única excepción es cuando el vehículo que desciende es articulado (como un camión con acoplado o un auto con trailer), y en ese caso éste tendrá prioridad. Para descender es conveniente hacerlo con un cambio bajo (primera o segunda).

Cuando un vehículo encuentre su mano obstruida frente a él, debe cederle el paso a otro que esté circulando por la mano contraria.

Entre una vía de tierra y una pavimentada, tiene prioridad de paso el que circula por la vía pavimentada.

Debe facilitarse el reingreso a la circulación de los vehículos de transporte colectivo de pasajeros luego de que hayan realizado su detención en las paradas correspondientes.
En el caso de que se encuentren detenidos para el ascenso y descenso de pasajeros, los demás conductores deben prever que podrían haber quedado ocultos peatones que intentarán cruzar por delante o detrás del mismo.

c. Uso de luces

Además de iluminar, el sistema de luces que poseen los vehículos brinda información que permite la comunicación entre vehículos y con los peatones.
“Los conductores de los vehículos que circulen en la vía pública deben hacerlo con las luces bajas, de posición y las luces de iluminación de la placa de identificación de dominio encendidas cuando la luz natural sea insuficiente o cuando las condiciones de visibilidad o del tránsito lo requieran.”[42]

42/ Capítulo 6.3 “Utilización de las luces” del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Está prohibido en todos los vehículos modificar el tipo y la potencia de las luces originales de fábrica correspondientes a su modelo. Muchos vehículos están equipados con luces de xenón alternativo y, por ende, no cumplen con la ley. Circular con este tipo de luces no reglamentarias puede generar deslumbramiento en otros conductores, dejando de ser un elemento de seguridad para convertirse en un factor de riesgo vehicular.
También está prohibido a cualquier vehículo colocar faros o luces adicionales que no sean los descriptos en el artículo 4.1.7 del Código de Tránsito y Transporte de CABA, excepto el agregado de 2 faros rompeniebla y de hasta dos 2 faros elevados con luces de freno.

Luces de posición

Sirven para indicar la posición y el ancho del vehículo. Su función no es la de iluminar, sino que acompañan a las que lo hacen. Las delanteras deben ser de color blanco o amarillo y las traseras de color rojo.[43] Esos colores informan sobre el sentido de marcha, de modo que al observar un vehículo con luces blancas o amarillas se sabrá que circula en sentido contrario al nuestro, mientras que el color rojo indicará que lo hace en el mismo sentido. Esto también muestra por qué está prohibido el uso de cualquier luz que no esté contemplada dentro del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad autónoma de Buenos Aires, ya que puede generar errores en el resto de los conductores y peatones.

Luces bajas

Frente a condiciones de poca luz, sea de noche o de día con lluvia, niebla, humo, nubes de polvo o nevada, es necesario encender las luces bajas ya que al iluminar mejora no solo la visibilidad del conductor, sino también la posibilidad de ser vistos por otros conductores.
Por este motivo, los motovehículos deben circular con las luces bajas encendidas las 24 h del día independientemente de las condiciones climáticas o la vía por la que circulen.
Esta posibilidad de ver y ser visto se pone en juego sobre todo al circular por vías rápidas como las rutas. Dada la velocidad desarrollada, en ellas se requiere del uso de las luces bajas. Por ello, en CABA, su uso es obligatorio durante las 24 horas en todas las autopistas y en las siguientes arterias: Av. Intendente Cantilo, Av. Leopoldo Lugones y Av. Gral Paz.
Además, es importante comprobar la correcta regulación de la altura de las luces, ya que al no hacerlo esto podría provocar encandilamiento en los otros conductores. Este fenómeno consiste en bruscos cambios de intensidad de la luz que provocan una ceguera temporaria de segundos. Durante la noche y en lugares oscuros, la pupila del ojo se dilata para poder absorber la escasa luz que hay en el ambiente; si un conductor recibiera de golpe la luz alta de otro vehículo, lo cegaría. Esta ceguera dura entre 4 y 7 segundos, en los cuales el conductor estará manejando ciego y eso podría provocar una colisión entre los vehículos.
Se debe considerar que de noche se triplica el riesgo de sufrir un incidente dada la menor visibilidad, y este fenómeno de encandilamiento incrementa aún más dicho riesgo.

43/ Además deberá contar con: “Luces laterales de color amarillo, cuando por el largo del vehículo las exija la reglamentación. Luces indicadoras diferenciales de color blanco, cuando por el ancho del vehículo las exija la reglamentación.” Artículo 4.1.5 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Luces altas

Se utilizan de noche en rutas insuficientemente iluminadas ya que por su intensidad y orientación proporcionan un área más extensa de iluminación.

La circulación en zonas urbanas con la luz alta encendida está prohibida. Solo puede utilizarse en la ciudad como luz de guiñada, dado que podría causar encandilamiento a peatones y a otros conductores de frente o a través de los espejos retrovisores. Por este motivo, en todos los caminos debe sustituirse su uso por el de las luces bajas, ya sea cuando un vehículo se aproxima en sentido contrario o antes de realizar un sobrepaso.

• Si se observa un vehículo que circula en sentido contrario con las luces altas encendidas, se debe hacer una luz de guiñada para advertirle al conductor y mirar hacia el borde del camino para evitar el encandilamiento. También se debe disminuir la velocidad y aumentar la distancia con el vehículo que está adelante.

• Cuando el vehículo que circula detrás del nuestro impacta las luces altas en los espejos retrovisores, conviene modificar la posición de los espejos temporariamente.

• Al atravesar un túnel, hay que encender las luces para evitar el contraste lumínico.

• Nunca instalar ni utilizar luces de xenón no originales del vehículo, puesto que es una fuente de iluminación excesiva que produce una dispersión de luz hacia arriba.

Luces rompeniebla

No son obligatorias pero pueden ser agregadas en todos los vehículos ya que son útiles como refuerzos luminosos cuando la visibilidad disminuye a causa de lluvia intensa, nevada, niebla espesa o nubes densas de humo o polvo. Solo deben utilizarse para esos fines.

Luz para la placa de identificación de dominio trasera

Se deben usar de modo que pueda identificarse el número de registro del vehículo en condiciones de poca visibilidad.

Luces de freno

Ubicadas en la parte trasera, deben ser de color rojo de mayor intensidad que las de posición y no deben estar combinadas con otras luces ni parpadear. Estas luces se encienden al accionarse el freno pero antes de que éste actúe.

Luz de retroceso

Son una o dos luces blancas que se encienden automáticamente al engranar la marcha atrás. Si bien no están presentes en los motovehículos, es importante que también sus conductores conozcan su función ya que su color alerta que el vehículo está circulando hacia atrás.

Luces para anticipar maniobras

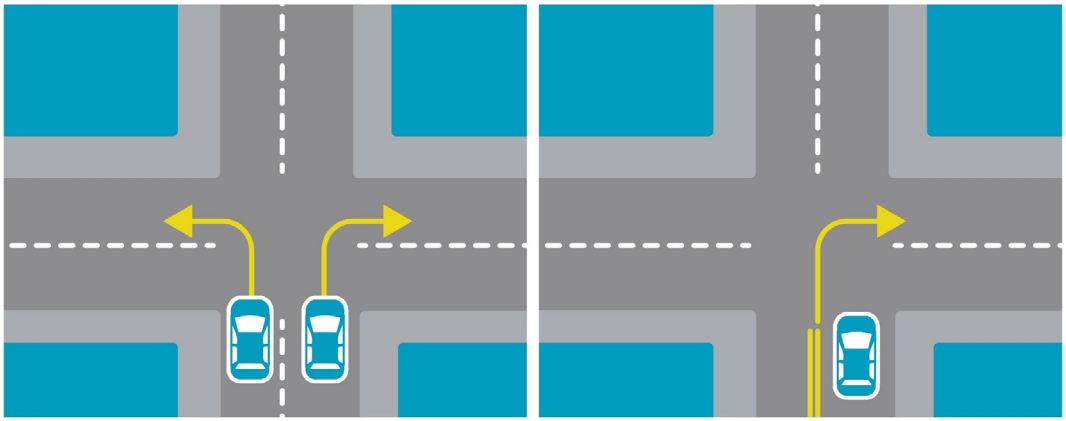
Los conductores deben anticipar las maniobras que van a realizar a través del uso de las luces. Para ello existe un orden lógico y cronológico (RSM): primero, observar el contexto (Retrovisión); segundo, avisar lo que se desea hacer (Señal) y por último, realizar la acción (Maniobra). Las luces que se utilizan para realizar estas señales son:

• **Luces de giro:** deben utilizarse para advertir que se desea cambiar de carril o incorporar a una vía accionando la luz del lado correspondiente al menos 5 segundos antes de efectuar el cambio de carril o 30 metros antes de incorporarse a otra vía.

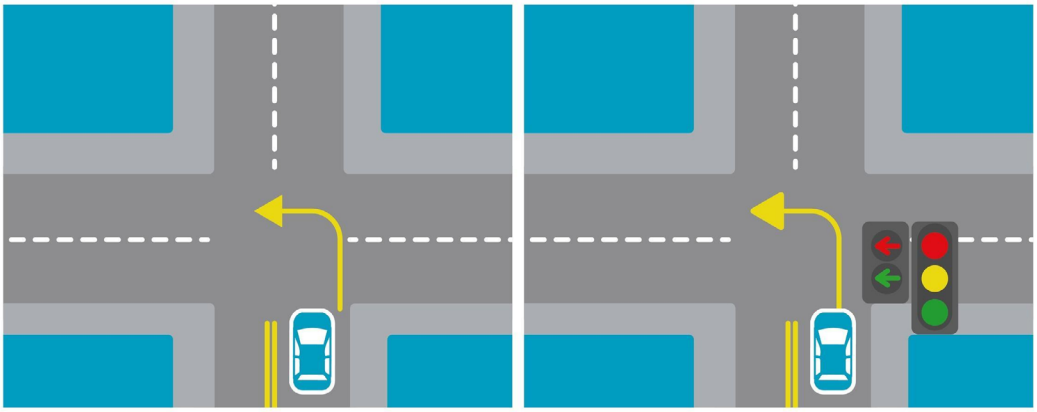
• **Luces intermitentes de emergencia o balizas:** incluyen a las luces de giro accionando ambas luces de giro a la vez. Deben utilizarse para indicar que el vehículo se encuentra detenido o próximo a una maniobra de detención, estacionamiento o emergencia.

d. Giros en intersecciones

Para hacer giros hacia ambos lados en arterias de sentido único de circulación (con o sin semáforo) y para girar hacia la derecha en arterias de doble sentido de circulación, se debe circular 30 metros antes por el carril disponible más cercano a la vereda del lado hacia el cual se desea girar.



Para realizar giros hacia la izquierda en intersecciones de arterias de doble sentido de circulación sin semáforos o con señalización luminosa de giro, debe colocarse en el carril cercano al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al tránsito de sentido contrario, y girar en la intersección, no antes.



En todos los casos, se debe anticipar la maniobra con la luz de giro correspondiente, reducir la velocidad paulatinamente antes de realizar el giro en la bocacalle y efectuar la maniobra a una marcha moderada.

e. Adelantamiento y sobrepaso

La Ley 2148 define adelantamiento, como la “maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación sin necesidad de cambiar de carril”. Mientras que el sobrepaso es definido como la “maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación cambiando de carril”.

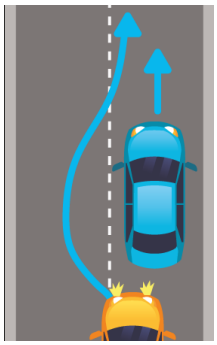
Ambas maniobras deben realizarse siempre por el carril ubicado a la izquierda del vehículo al que se desea adelantar o sobrepasar. Se puede hacer por el carril ubicado a la derecha en dos casos:

- Cuando el vehículo que precede al nuestro indica con claridad la intención de girar o detenerse a la izquierda,
- Cuando se produce un embotellamiento y la fila de la izquierda no avanza o es más lenta que la de la derecha.

Una vez finalizada cualquiera de estas maniobras hay que incorporarse al carril derecho si estuviese libre, de forma gradual y sin obstaculizar la fluidez del tránsito.

En el caso de sobrepaso:

- No realizar la maniobra en sectores con delimitación de carriles de trazo continuo (desarrollado en demarcación horizontal).
- No iniciar la maniobra estando próximo a una encrucijada, curva, puente, túnel, paso a nivel o lugar peligroso, y asegurarse previamente que ningún otro vehículo que le sigue esté intentando sobrepasar. Por la noche, es conveniente hacer señales con las luces altas en curvas y lomas cerradas donde disminuye la visibilidad.
- Verificar previamente que el carril o el espacio a la izquierda sea amplio, esté libre, y con distancia suficiente para evitar riesgos.



- Antes de realizar la maniobra, advertir al conductor que está adelante haciendo destellos con las luces frontales y colocar la luz de giro izquierda hasta concluir el desplazamiento lateral.
- Pealizar la maniobra sin demoras y sin superar la velocidad máxima permitida, y retomar el lugar a la derecha sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado. Esta acción se debe realizar con el indicador de giro derecho en funcionamiento hasta su correcta ubicación en el carril.

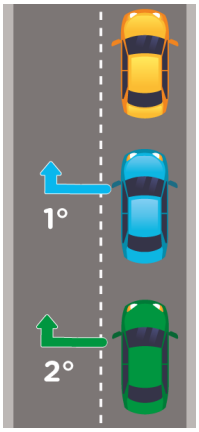
No se debe ocupar la plaza de circulación de quien está haciendo un sobrepaso hasta que complete su maniobra, ya que podría necesitar volver a su posición.

La Ley 24449, en su artículo 42, agrega:

El vehiculo A le indica al vehiculo B que *NO* intente sobrepasarlo, porque el vehiculo C viene en sentido contrario

El vehiculo A le indica al vehiculo B que *PUEDE* sobrepasarlo, porque no viene ningun vehiculo en sentido contrario.

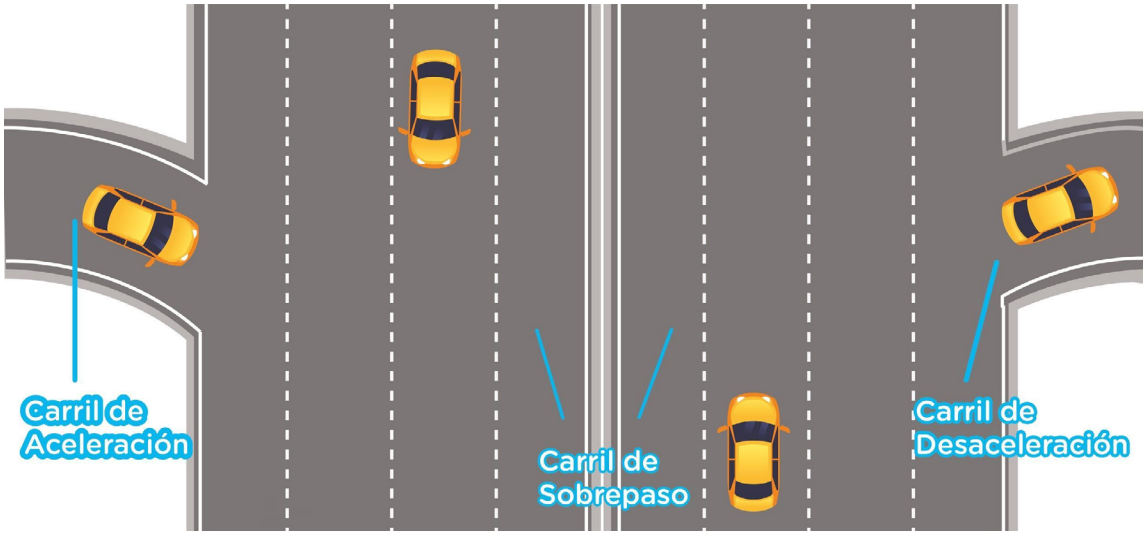
"Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso."
Más allá de la señalización realizada por el vehículo que precede, siempre se deben tomar precauciones al efectuar un sobrepaso y estar totalmente seguro de que hay suficiente espacio y tiempo para hacerlo.



"Cuando varios vehículos marchen encolumnados, la prioridad para adelantarse corresponde al que circula inmediatamente detrás del primero, los restantes deberán hacerlo conforme su orden de marcha"
"El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad". "Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente"

f. Conducción en autopistas y otras vías rápidas

La entrada a estas vías debe hacerse por los carriles de aceleración.
Su función es disponer de un tramo en la vía para acelerar y conseguir la velocidad adecuada para incorporarse a la vía principal. El conductor debe observar el tránsito de la vía principal para decidir qué conducta adoptar: debe continuar la marcha si la incorporación a la vía puede hacerse sin peligro; acelerar o reducir la velocidad según las condiciones de la vía en ese momento, o incluso detener el vehículo si fuera necesario. En todo momento, el conductor debe señalizar esta maniobra de incorporación.



Se puede circular por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro disponible. El carril ubicado a la izquierda debe quedar libre para ser utilizado solo para sobrepasos. El carril derecho está destinado al tránsito lento, y por allí deben circular obligatoriamente los vehículos de transporte de carga o pasajeros de más de 3.500 Kg de peso bruto, pudiendo abandonarlos para el sobrepaso.
Se debe circular a la velocidad correspondiente al carril, por el centro del mismo y procurando permanecer en él, abandonándolo únicamente para sobrepasos y para egresos. Por las velocidades desarrolladas en estas vías, es importante comenzar la maniobra de cambio de carril con anticipación, colocando siempre la luz de giro correspondiente y guardando la distancia de seguridad entre vehículos.
Cuando se desee salir de una autopista, es importante tener en claro cuál es la salida que se utilizará, ya que una vez iniciada la maniobra no se puede retroceder dando marcha atrás.
Siempre se debe señalizar con anticipación la maniobra, situarse en el carril derecho para ingresar en el carril de desaceleración y una vez ubicado en él, reducir la velocidad. De esa manera, es posible llegar con una velocidad adecuada al ingreso de la nueva vía.
Al abandonar la vía por completo se debe readaptar la velocidad, teniendo en cuenta que se ingresa en una vía convencional con intersecciones y usuarios en la vía pública.

En cuanto a la banquina, como norma general no puede utilizarse para circular, detenerse o estacionar en ella, ni siquiera cuando el tránsito por la vía se encuentre detenido o circule lentamente. Su uso queda circunscrito a casos de emergencia, es decir por avería, malestar o enfermedad del conductor o pasajeros, y a causa del retiro de vehículos de la calzada por haber sufrido un incidente de tránsito, en cuyos casos se deberán encender las balizas del vehículo, colocar balizas portátiles, llamar al número de emergencias correspondiente a la vía y utilizar chaleco reflectante al descender del vehículo.
Cuando un vehículo no puede alcanzar la velocidad mínima exigida en estas vías, debe circular por el carril derecho y abandonar la autopista en la primera salida para llamar al auxilio del vehículo.
Si fuera necesario remolcar vehículos averiados, únicamente puede hacerse utilizando un vehículo especialmente destinado a ello. Esta indicación se aplica al circular en cualquier tipo de vía (calle, avenida, autopista, ruta, etc). En el caso de remolque en una autopista, se debe abandonar esa vía en la primera salida posible.

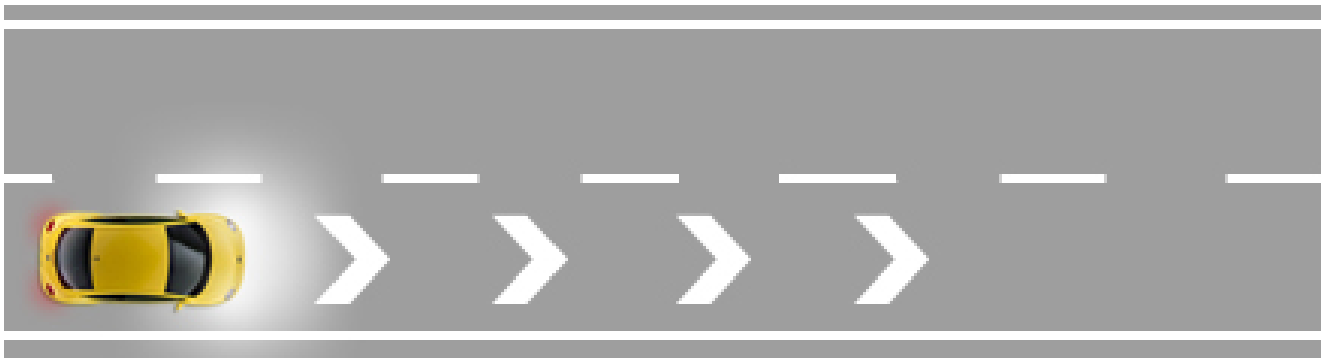
g. Conducción en situaciones adversas

Las condiciones climáticas varían, y por ello un buen conductor debe estar preparado para enfrentar cualquier adversidad meteorológica, que afectan la conducción de un vehículo.

Niebla

Produce modificaciones en el campo visual del conductor, su percepción del entorno, la capacidad lumínica del vehículo y la adherencia de las cubiertas.
En estas condiciones, se debe conducir con ambas manos al volante, reducir la velocidad, aumentar la distancia entre vehículos y utilizar las luces bajas. En caso de tener luces rompeniebla, es conveniente utilizarlas para tener una mayor visibilidad. Un error común es colocar balizas mientras se circula en estas condiciones. Esto puede confundir al resto de los conductores ya que podrían interpretar que el vehículo se encuentra detenido y no circulando.

Cuando se atraviesa un banco de niebla hay que disminuir la velocidad de acuerdo a lo que indique la señalización horizontal:



A simple vista, si desde el vehículo en marcha sólo se llega a distinguir:
1 “v” invertida, la velocidad máxima es de 40 km/h
2 “v” invertidas, la velocidad máxima es de 60 km/h
3 “v” invertidas, la velocidad máxima es la permitida en la vía

Si no fuese posible circular a causa de la presencia de un denso banco de niebla, hay que alejarse lo más posible de la calzada y de la banquina.

Lluvia

La lluvia puede ser un riesgo si no se toman las precauciones necesarias. Con lluvia, los neumáticos tienen menor adherencia a la calzada, de modo que las frenadas son menos efectivas y se necesita mayor distancia para la detención del vehículo (distancia de frenado).
Cuando la lluvia es de poca intensidad, el peligro reside en que la calzada se vuelve especialmente deslizante a causa de la mezcla generada entre el agua, la suciedad y la grasa existente en el asfalto.
Si llueve de forma abundante, se puede generar acumulación de agua, provocando que el suelo tenga todavía menor adherencia. Estos son los momentos en los que se puede producir el efecto aquaplaning.

Efecto aquaplaning

Se produce cuando una capa de agua se acumula en el pavimento y es mayor a la cantidad que los neumáticos pueden expulsar a través de sus dibujos. De esta manera se impide el contacto del neumático con el pavimento y esto puede provocar un deslizamiento incontrolado del vehículo.
La velocidad de un vehículo siempre debe adecuarse a las condiciones climáticas y a las de la vía de circulación. Al conducir con lluvia, es recomendable reducir la velocidad para darles tiempo a los neumáticos de eliminar el agua acumulada sobre el asfalto y evitar el efecto aquaplaning.

Además, si un vehículo traspasa por el sector de la calzada donde hay acumulación de agua (charcos), los frenos pueden perder eficacia. En este caso, es recomendable secar o calentar los frenos accionándolos suavemente y de forma repetida mientras se mantiene la aceleración, buscando siempre la parte más alta de la calzada puesto que el agua tiende a deslizarse hacia la parte baja.
Por ello, es necesario mantener un estado óptimo del sistema de frenos y las condiciones de los neu-

máticos (vigencia, profundidad del dibujo en toda la superficie, presión de aire correcta y buen estado general).

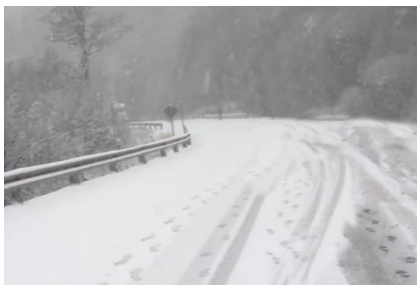
Viento

El viento fuerte, constante o con ráfagas repentinas es otro fenómeno climatológico al que se debe estar atento para extremar las precauciones al conducir, ya que puede reducir la tracción y el agarre de las ruedas, además de afectar su dirección y trayectoria.

A tener en cuenta

- Al sobrepasar camiones o vehículos voluminosos, que actúan como pantalla frente al viento (sobre todo si es lateral). Al realizar un sobrepaso en una autopista o ruta, la diferencia de fuerzas ejercidas por el viento y el reparo del camión puede provocar una desestabilización de nuestro vehículo. Por ello, al sobrepasar, es aconsejable es hacerlo con precaución y con una diferencia de velocidad no muy elevada.
- Al conducir vehículos grandes o con remolques se debe reducir la velocidad en mayor medida ya que cuanta más superficie de carrocería tenga el vehículo, más se notará el efecto del viento.
- Al conducir motovehículos, buscar una posición aerodinámica para hacer frente al viento. Para ello, se aconseja repararse detrás del parabrisas (cuanto más alto, mayor protección) acercando el cuerpo, las piernas y la cabeza hacia el depósito. Si el viento es lateral, inclinar levemente la cabeza y los hombros hacia el lado por el que sopla el viento para equilibrar el conjunto conductor-moto. Además, se debe poner mayor precaución en los sobrepasos de vehículos voluminosos, manteniendo una velocidad constante y lo más alejado posible del vehículo de gran porte. Así, se evita el efecto de “succión” que se produce al estar en paralelo al camión cuando el viento es deflectado por él.

Nieve



Si bien no es una condición climatológica que se presente con frecuencia en CABA, es importante conocer algunas pautas para conducir en esta situación porque al ser una licencia nacional, permite conducir en otras zonas del territorio argentino donde sí es frecuente.

Calor

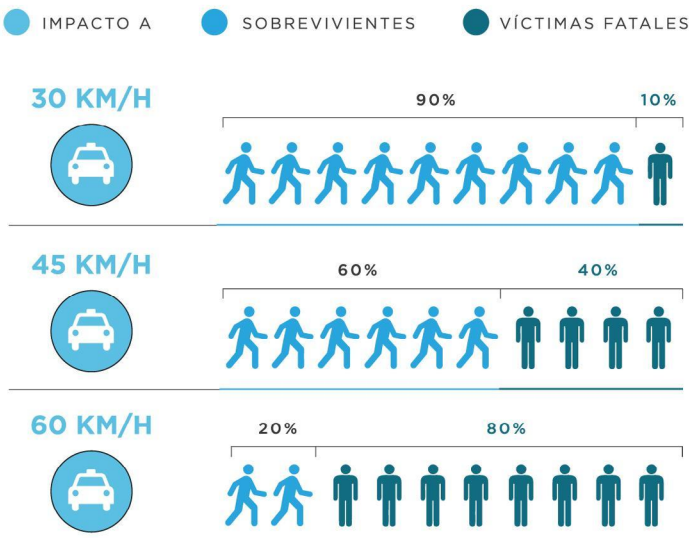
Cuando hay altas temperaturas, dentro de un vehículo cerrado se produce un efecto invernadero. Por ejemplo, si la temperatura externa es de 24 grados, el interior del vehículo puede llegar a 50 grados en apenas 10 minutos.

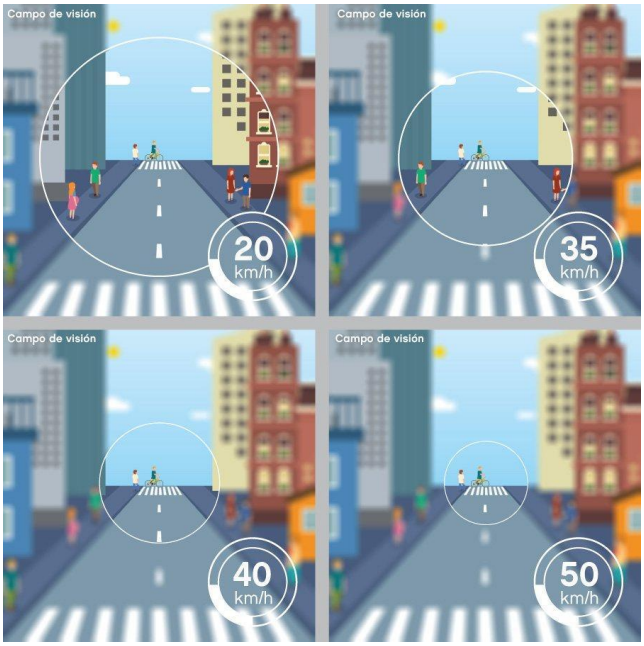
h. Velocidad

La velocidad es una relación distancia/tiempo, es decir, es el espacio que se recorre en un tiempo determinado. Esta relación suele expresarse en kilómetros por hora (km/h). Tener noción de la distancia que se transita en un tiempo determinado permite conocer el margen de maniobra con que se cuenta en caso de que surgiese un imprevisto.

El exceso de velocidad es, en sí mismo, un factor esencial en la producción de incidentes de tránsito y uno de los que determinan si hay víctimas fatales o lesiones graves.

Al aumentar la velocidad del impacto, las fuerzas que deben absorber los ocupantes del vehículo en caso de incidente aumentan drásticamente, de acuerdo con los principios de la energía cinética. Los sistemas de protección de los ocupantes son muy eficaces a velocidades bajas o moderadas. Sin embargo, no pueden proteger adecuadamente a los ocupantes de un vehículo frente a esas fuerzas cinéticas a velocidades de impacto elevadas. Los usuarios vulnerables están especialmente expuestos a los impactos a velocidades por encima de los límites de la tolerancia humana (más aún en zonas urbanas). La probabilidad de muerte del peatón aumenta exponencialmente dado que el cuerpo humano es vulnerable al recibir una fracción de la energía que se libera luego de una colisión. Es decir, más allá de que la causa de un siniestro haya sido o no el exceso de la velocidad, la mayor velocidad aumenta la gravedad de las lesiones ya que se libera más energía.





A mayor velocidad, menor campo de visión.

A medida que aumenta la velocidad, las imágenes se vuelven más confusas y se reduce la visibilidad. Es lo que se conoce como “campo de visión cinético”.
Si la velocidad es muy alta, la vista del conductor sufre el “efecto túnel”: el campo de visión queda tan reducido que da la sensación de estar circulando por un túnel, sin poder observar lo que ocurre alrededor.
La probabilidad de incidente fatal aumenta exponencialmente.

Tiempo y distancia de reacción

Cuando se realiza una acción en respuesta a un estímulo (visual, táctil, auditivo), transcurre un tiempo entre la percepción de ese estímulo y la ejecución. Este intervalo se denomina “tiempo de reacción”.
Un conductor en estado psicofísico óptimo demora alrededor de 1 segundo entre el momento en que percibe una situación de riesgo y el momento en que decide qué hacer. En ese lapso, el vehículo recorre una distancia que está en relación directa con la velocidad a la que circula. Esa distancia se denomina “distancia de reacción”.
Por ejemplo, si un vehículo circula a 90 km/h y el conductor observa que un peatón cruza la calle, tardará 1 segundo en reaccionar. En ese lapso de 1 segundo, el vehículo seguirá circulando otros 25 metros sin que el freno sea accionado. Por lo tanto, para la detención completa del vehículo hay que sumar el tiempo necesario de frenado del vehículo y la distancia recorrida en ese tiempo. A mayor velocidad, mayor distancia recorrida.
De esto se desprende que la velocidad juega un papel fundamental a la hora de evitar un choque o atropellamiento.

44

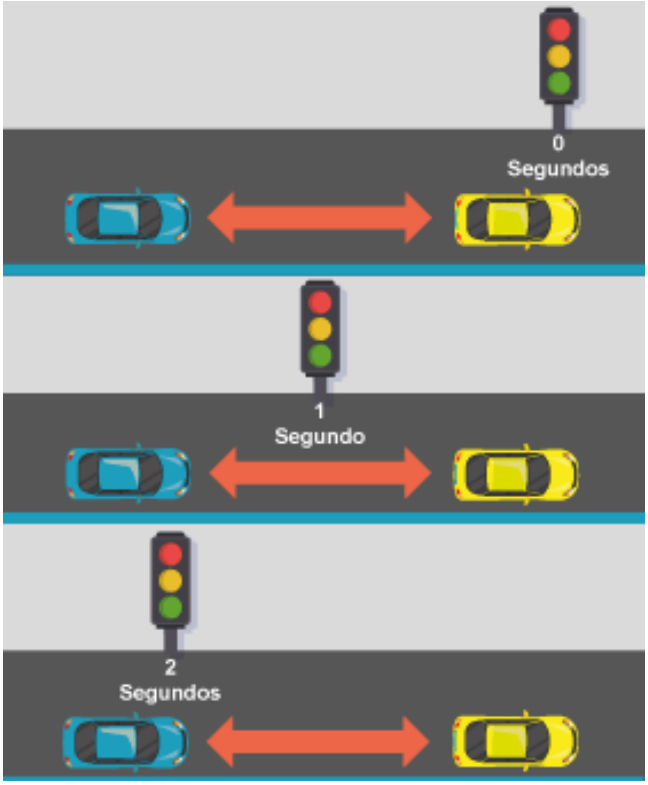
Distancia de seguridad

45

Es la distancia mínima que deben guardar dos vehículos mientras están circulando.

Esta distancia permite que el conductor del vehículo de atrás tenga mayor margen de reacción y pueda anticipar una situación de riesgo. Por ejemplo, ante una frenada repentina, esta distancia permite que el conductor del vehículo de atrás pueda reaccionar con tiempo y no choque.

La ley indica que, en términos generales, la distancia mínima de seguridad entre vehículos debe ser de dos segundos. Sin embargo, la distancia de seguridad siempre debe tener en cuenta factores cambiantes como las condiciones climáticas, el momento del día, la condición de la calzada o del tránsito.



La manera de calcular la distancia de seguridad es tomar un punto de referencia externo fijo (un poste, un semáforo, etc.). En el momento en que el auto que circula delante del nuestro pase por ese punto, se debe comenzar a contar desde 0; recién al llegar al segundo 2 nuestro vehículo debería estar pasando por ese mismo punto.

Si el paragolpe delantero de nuestro auto llegase a pasar antes del segundo 2, entonces debemos disminuir la velocidad y tomar más distancia respecto del auto de adelante.

44/ Gráfico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
45/ Gráfico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Velocidades máximas

Los excesos de velocidad son responsables de la mayoría de los incidentes fatales, por ello es necesario respetar siempre los límites de velocidad, independientemente de la vía por la que se circule. Las velocidades son establecidas por normativa, pero por cuestiones de seguridad pueden ser modificadas en algunos tramos por la autoridad competente, que lo dará a conocer a través de las señales viales.

Velocidades máximas dentro de CABA para vehículos hasta 3.500 kg de peso
Automóviles particulares / Motovehículos / Taxis / Remises / Camionetas

Límites de velocidad de carácter general				
Calle prioridad peatón	Pasajes	Calles	Avenidas	Autopistas CABA
10	20	40	60	100

Existen excepciones en las siguientes avenidas:	
Av. Figueroa Alcorta Av. Del Libertador Av. 27 de Febrero Av. Brig. Gral. Juan Facundo Quiroga Av. Costanera Rafael Obligado	70

En Av. Gral Paz:[46]	
Entre Au. Ing. Pascual Palazzo (Acceso Norte) y Av. 27 de Febrero.	80
Entre Au. Ing. Pascual Palazzo (Acceso Norte) y Av. L. Lugones.	100

En las siguientes vías rápidas:	
Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane Av. Leopoldo Lugones Av. Intendente Cantilo	100

46/ En su calzada central.

Excepciones de autopistas CABA.[47]	
Autopista 25 de Mayo Autopista Illia (Entre 9 de Julio y Salguero)	80

Velocidades máximas especiales dentro de CABA para transporte de pasajeros y de carga de más de 3.500 Kg

	Maquinaria especial	Transporte colectivo de pasajeros	Camiones	Movilidad reducida	Escolares
Calle	30	40	40	40	40
Avenida	30	50	50	45	45
Metrobús		60			
Autopistas CABA		60	60	60	60

Velocidades máximas fuera de CABA de acuerdo al tipo de vehículo y vía:

	Ruta que atraviesa zona urbana	Ruta	Semiautopistas	Autopistas Nacionales
Motocicletas Automóviles	60	110	120	130

47/ Estos límites máximos están determinados por señalética.

Camionetas	60	110	110	110
Microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas	60	90	90	100
Camiones y automotores con casa rodante acoplada	60	80	80	80
Transporte de sustancias peligrosas	60	80	80	80

Velocidades mínimas

Además de conocer y respetar las velocidades máximas, es necesario saber que existen velocidades mínimas de acuerdo al tipo de vía, ya que circular por debajo de ese límite también puede provocar un incidente

Los límites mínimos de velocidad se establecen a la mitad de los límites máximos fijados para cada tipo de arteria.

Límites mínimos especiales:	
Autopistas CABA (todas)	50
Semiautopistas	40
Rutas	40

Velocidad precautoria

La ley y las señales establecen límites de velocidades máximos y mínimos, pero existe también una velocidad nunca superior a la máxima ni inferior a la mínima que muchas veces no es considerada por los conductores: la velocidad precautoria.

La velocidad precautoria permite al conductor tener siempre el dominio total de su vehículo, sin entorpecer la circulación ni ponerse en peligro a sí mismo ni a terceros. Es la velocidad adecuada a las circunstancias; es decir, el conductor debe circular siempre a una velocidad tal que tenga en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad, las condiciones de la arteria, el estado de la calzada, el clima y la densidad del tránsito, de modo que pueda detener el vehículo antes de un choque o atropellamiento.

A veces se cree que solo las altas velocidades producen incidentes, pero lo que realmente lleva a un siniestro es circular a velocidades inadecuadas. Por ejemplo, en circunstancias de niebla o nieve, el límite máximo establecido para la arteria puede dejar de ser el adecuado por haberse modificado las condiciones normales del camino. Además, circular a mayor velocidad de la precautoria implica que aumenten las posibilidades de que un eventual siniestro vial sea más grave.

Por eso, es importante saber controlar y adecuar la velocidad a las distintas situaciones del tránsito.

Límites máximos especiales de velocidad precautoria

Cruce a nivel ferroviario	20
Bocacalle sin semáforos circulando por calle	30
Bocacalle sin semáforos circulando por avenida	40
Proximidad de establecimientos escolares durante su funcionamiento	Velocidad mínima de la arteria

Velocidad en rutas

Los límites de velocidad se deben respetar siempre, independientemente de la vía por la que se circule, pero en las rutas hay ciertas particularidades que al combinarse con una velocidad excesiva pueden resultar muy peligrosas. Por ello, es importante tener en cuenta las siguientes precauciones:

- Al llegar a una curva, desacelerar antes de ingresar en ella para mantener el completo dominio del vehículo.
- Al ver una señal indicativa de cruce ferroviario, disminuir la velocidad y prestar atención a la posible aproximación de trenes.
- Disminuir la velocidad frente a una señal que indique calzada resbaladiza aunque el pavimento no aparente estarlo, ya que muchas veces esta condición no puede evaluarse a simple vista.
- Si el vehículo sale involuntariamente de la ruta, desacelerar (no frenar) sin tratar de volver a la calzada dando volantazos, ya que esta es una de las causas más frecuente de vuelcos.

i. Estacionamiento y detención[48]

Detención

Es la permanencia sin movimiento de un vehículo junto a la acera, con el conductor en su interior, por un tiempo máximo de 2 minutos, para casos de control de tránsito realizado por autoridad competente, ascenso o descenso de pasajeros, o para carga y descarga.
La detención se realiza siempre con las luces balizas intermitentes encendidas, situando el vehículo lo más cerca posible de la acera, adoptando las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento de la circulación.
No se considera detención a la permanencia sin movimiento en un sector de la vía pública de un vehículo por circunstancias de la circulación o por causas de fuerza mayor.
La detención no puede efectuarse en ningún caso en los siguientes lugares (esto se aplica también a los vehículos con emblema internacional de discapacidad):

- Sectores de parada de transporte colectivo de pasajeros y taxis.
- Frente a comisarías, cuerpos de bomberos y bancos (donde solo se admite la detención de vehículos que presten servicios en esas instituciones).
- Ciclovías.
- Vías rápidas (Av. Cantilo, Av. Lugones, calzadas centrales de la Gral. Paz y autopistas).
- Doble fila, excepto como detención previa a la maniobra de estacionamiento.
- Esquinas, entre la intersección que resulta de proyectar las líneas de cordón y la línea imaginaria de prolongación de la ochava (cuando esta distancia no supere los 10 metros para esquinas sin semáforos o los 7,5 metros para aquellas semaforizadas).
- Sobre la demarcación horizontal de sendas peatonales o líneas de pare.
- Interior de túneles, pasos bajo nivel y puentes. Esta prohibición rige también en la zona de acceso y egreso de los mismos.
- Sobre los rieles de vías férreas. En caso de que haya vías férreas sin barreras, la detención de un vehículo debe guardar una distancia mínima de 5 metros de los rieles.

Estacionamiento

Es la permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin su conductor por más tiempo del necesario para ser considerada como detención (2 minutos), sin importar si está en marcha o no, si tiene balizas encendidas o si hay personas dentro del mismo.
No se considera detención ni estacionamiento si el vehículo permanece sin movimiento por circunstancias de la circulación (ante un semáforo en rojo, embotellamiento, etc.) o por causas de fuerza mayor (situación de emergencia).

Ahora conozcamos dónde estacionar y cuáles son las restricciones generales de estacionamiento en la Ciudad.

Estacionamiento permitido

Formas incorrectas de estacionar

- Nunca puede estacionarse un vehículo sobre la vereda, independientemente de que sea o no el domicilio del conductor o titular del vehículo.
- Esta indicación aplica también a los motovehículos, más allá del ancho de la vereda o de que tenga un desperfecto mecánico.

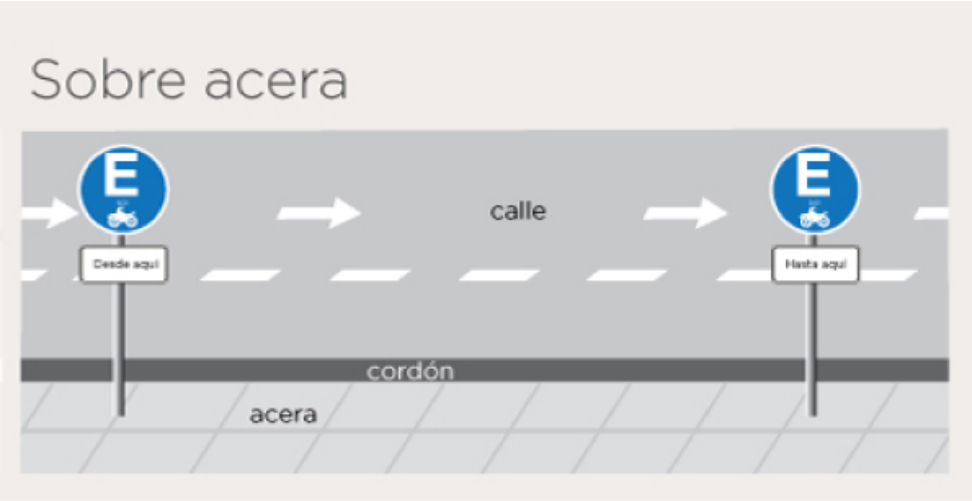
Formas correctas de estacionar

- En paralelo al cordón, a 20 centímetros del mismo y a una distancia adecuada de los otros vehículos estacionados delante y detrás. Generalmente es la que rige en aquellos lugares donde el estacionamiento está permitido y en ausencia de demarcación o señalización indicativa de otra forma.

48/ Capítulo 7 de la Ley 2148

- A 45° respecto del cordón, dentro de los sectores demarcados.
- A 90° respecto del cordón, dentro de los sectores demarcados
- Motovehículos: teniendo en cuenta que circula una gran cantidad por la Ciudad, se crearon nuevos espacios de estacionamiento de motos sobre acera en la zona del Microcentro.

En estos casos existen señales que indican las zonas habilitadas pero de no encontrarse, los motovehículos deberán estacionarse en paralelo al cordón al igual que los vehículos particulares.



Además, en esas mismas zonas se crearon espacios exclusivos sobre la calzada, demarcados con cordones anaranjados, que indican la manera de ubicar la moto.

Maniobra de estacionamiento

Se debe indicar al resto de los conductores que se procederá a detener, estacionar o ingresar a un garaje accionando las luces intermitentes o balizas. Esta señalización debe realizarse con tiempo suficiente, de modo que se pueda anticipar la maniobra y no se genere riesgos en la vía. Es necesario maniobrar sin empujar a los demás vehículos y sin acceder a la acera, y observando la situación del tránsito a través de los espejos retrovisores.
Se puede acompañar y reforzar la maniobra a través de una seña manual, alzando la mano por fuera de la ventanilla.
Al estacionar en paralelo al cordón, es muy posible que se deba detener el vehículo en doble fila por unos instantes antes de iniciar la marcha de retroceso o marcha atrás. La marcha atrás no está

permitida en la Ciudad salvo que se realice para estacionar, entrar y salir de un garaje, o salvar algún obstáculo. Esto quiere decir que la distancia que se puede recorrer circulando marcha atrás es la mínima e indispensable para completar la maniobra, considerando que la detención debe realizarse inmediatamente antes del espacio que pretende ocuparse.
Al realizar la marcha atrás se deben accionar las luces de retroceso para indicar el sentido de circulación del vehículo. Además, en aquellos vehículos en los que estructuralmente el conductor tenga obstaculizada su visión a través del espejo retrovisor central, se accionará una alarma sonora. Su uso es obligatorio en este tipo de vehículos al realizar la marcha atrás.

Estacionamiento en vías con pendiente

- **Pendiente ascendente:** Se deben orientar las ruedas hacia el centro de la calzada y dejar la marcha en primera o en posición de estacionamiento en caso de tener caja automática. Los vehículos de carga deben colocar además cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública

- **Pendiente descendente:** Se deben orientar las ruedas hacia el cordón de la vereda y dejar la marcha hacia atrás o en posición de estacionamiento en caso de tener caja automática. Los vehículos de carga deben colocar además cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública.

Estacionamiento prohibido

Prohibiciones generales

A menos que la señalización en la vía pública indique lo contrario, en la Ciudad de Buenos Aires rigen las siguientes normas generales de prohibición de estacionamiento en calles y avenidas:

- **Avenidas con doble sentido de circulación:** queda prohibido el estacionamiento general de vehículos junto a ambas aceras, los días hábiles de 7 a 21 h.
- **Avenidas con sentido único de circulación:** queda prohibido el estacionamiento general de vehículos junto a la vereda izquierda, los días hábiles de 7 a 21 h. Se encuentra permitido estacionar junto a la vereda derecha todos los días durante las 24 horas.
- **Calles con sentido único de circulación:** queda prohibido el estacionamiento general de vehículos junto a la vereda izquierda todos los días durante las 24 horas. Se encuentra permitido estacionar junto a la vereda derecha todos los días durante las 24 horas.
- **Calles con doble sentido de circulación:** se encuentra permitido estacionar junto a la vereda derecha todos los días durante las 24 horas.

***Se consideran hábiles los días de Lunes a Viernes que no sean feriados.**
Esta prohibición rige por normativa y por lo tanto debe respetarse exista o no una señal que la refuerce. Por ejemplo, no es necesario que exista un cartel de prohibición de estacionamiento sobre la mano izquierda de una calle con sentido único de circulación.

Prohibiciones especiales

- En doble fila, excepto como detención previa a la maniobra de estacionamiento.
- Vías rápidas (Av. Cantilo, Av. Lugones, calzadas centrales de la Gral. Paz y autopistas).
- Las 24 horas en las siguientes avenidas: 9 de Julio, Perito Moreno, La Rábida, General Paz, Leopoldo Lugones, Intendente Cantilo, Teniente General José Luis Dellepiane, Ingeniero Huergo, Eduardo Madero, y tramos afectados por el Metrobus de las Avenidas Juan de Garay, Francisco Fernández de la Cruz, Chiclana, Brasil, Cnel. Roca, Intendente F. Rabanal, Sáenz, Sánchez de Loria, Almafuerte, Juan B. Justo, Leandro N. Alem, Paseo Colón, Cabildo (entre Av. General Paz y Av. Monroe, y entre Roosevelt y Santos Dumont), San Martín (entre Av. Mosconi y Av. Francisco Beiró) y Rivadavia (entre Argerich/Quirno, y Caracas/ Membrillar).
- En zonas exclusivas de transporte público y masivo de pasajeros.

- Junto a las aceras correspondientes de los tramos de arterias donde existan carriles exclusivos (ejemplo Av. Entre Ríos) para algún tipo de vehículo, en el horario de funcionamiento de los mismos.
- Sobre línea amarilla cordón.
- Sobre ochavas.
- En los pasajes y calles de convivencia, en toda su extensión, junto a ambas aceras.
- En el interior de los túneles, pasos bajo nivel y en los puentes.
- En las zonas destinadas a carga y descarga de mercadería ("cajones azules"), todos los días durante las 24 horas.
- Entre discos.
- A menos de cincuenta (50) metros a cada lado de los pasos ferroviarios a nivel.
- En aquellos lugares señalizados, según determine por norma legal el Gobierno de la Ciudad.
- En los sectores de ingreso y egreso de vehículos a la vía pública. Esta prohibición alcanzará inclusive el estacionamiento en el tramo de la vereda opuesta, frente a los mismos, cuando el ancho de la calzada resulte insuficiente para las maniobras de ingreso y egreso de vehículos. En caso de estar permitido el estacionamiento junto a la vereda donde está ubicada la entrada de vehículos y también el ancho de la calzada resulte insuficiente para maniobrar, la prohibición general se amplía un metro a cada lado del ancho de la entrada.
- Frente a las entradas de locales de espectáculos públicos, en los horarios en que se realicen funciones en ellos.
- Frente a la entrada de los edificios donde funcionen Comisarías y Cuerpos de Bomberos. Esta prohibición alcanzará inclusive al estacionamiento en la vereda opuesta, frente a los mismos, cuando el ancho de la calzada resulte insuficiente para las maniobras de los vehículos afectados al servicio.
- Frente a los vados o rampas para personas con discapacidad.
- Sobre las sendas para ciclorodados.
- Frente a la entrada de las salas velatorias, entre las 8 y las 22 h.
- Frente a las bocas de entrada de los subterráneos.
- A menos de diez (10) metros a cada lado de:
  1. La entrada de hospitales, sanatorios, clínicas y centros que presten servicios de salud.
  2. La entrada de escuelas, colegios y facultades en horas de clase.
  3. La entrada de los templos en horas en que se celebren oficios o ceremonias.
  4. La entrada principal de los hoteles con permiso de uso concedido que posean treinta (30) o más habitaciones y no presten servicio de albergue por horas.
  5. La entrada de instituciones bancarias durante el horario de atención al público.
  6. La entrada de sucursales de empresas de correo, durante su horario de funcionamiento.
  7. La entrada perteneciente a sedes de instituciones legalmente constituidas de personas con necesidades especiales.
- Las conexiones para provisión de agua por camiones cisterna que se encuentren frente a los hospitales, las que deberán estar claramente demarcadas.
- En los sectores destinados a la recolección de residuos: todos los días de 21 a 7 h.
- En los sectores señalizados para uso de ferias barriales durante los días y horarios que determine la Autoridad de Aplicación.

Los ómnibus, micros, camiones, casas rodantes, semiacoplados, acoplados y maquinaria especial tienen prohibido estacionar en la vía pública durante las 24 horas.

Franquicia para personas con discapacidad

Este emblema sirve para identificar a cualquier vehículo en el que se traslade a una persona con discapacidad, sin limitar su uso a un vehículo específico.

Los vehículos identificados con el emblema internacional de la discapacidad gozan de la franquicia de

libre estacionamiento, que se encuentra regulado por la normativa de tránsito de cada municipio.
Esta franquicia no habilita a su portador a estacionar en cualquier lugar, sino que da la posibilidad de hacerlo en aquellos lugares donde generalmente los vehículos no pueden, siempre y cuando no violen prohibiciones especiales ni entorpezcan el tránsito y la seguridad vial. En estos casos, un vehículo con emblema internacional para personas con discapacidad puede ser remitido.

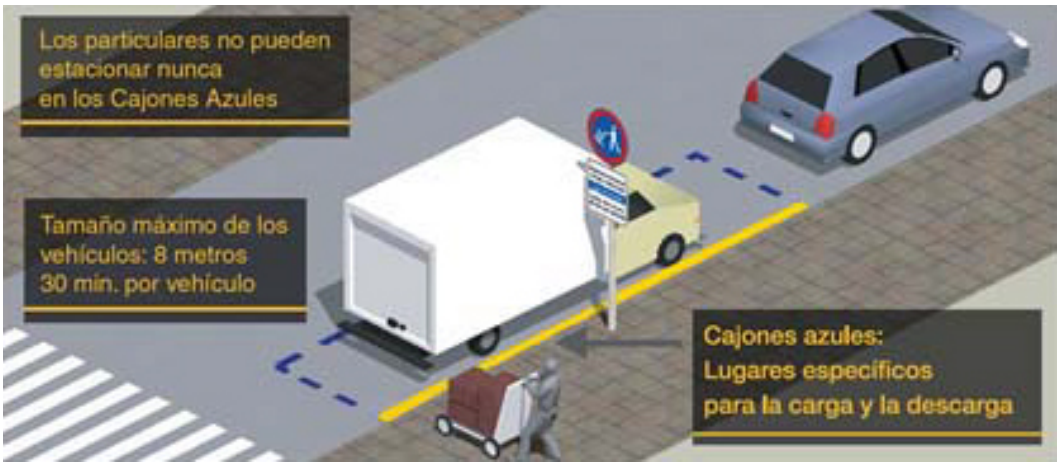
Lugares donde **SI** está permitido estacionar
(Según surge de los artículos 7.1.2 inc. a, b, c; artículos 7.1.9 punto 7 inc. a y b):

- **Avenida de doble mano en ambas aceras.**
- **Acera izquierda en avenidas de sentido único.**
- **Acera izquierda en calles de sentido único.**
- **La entrada perteneciente a sedes de instituciones legalmente constituidas de personas con discapacidad.**

Excepto: junto a las aceras correspondientes de los tramos de arterias donde existan carriles exclusivos para algún tipo de vehículo, en el horario de funcionamiento de los mismos.

Estacionamiento para realizar carga y descarga

La detención de vehículos para operar en carga y descarga de mercaderías se debe realizar respetando estrictamente los lugares y horarios que establecen las normas de estacionamiento, excepto en los sectores donde se especifiquen otras modalidades.
Existen algunos sectores demarcados con línea azul y blanca sobre la calzada que indican espacios exclusivos para carga y descarga. Se concentran mayoritariamente en ejes comerciales, entornos de Metrobus, y zonas de Micro y Macrocentro. El objetivo de estas zonas es evitar que la carga y descarga se realice en doble fila o en lugares donde el estacionamiento se encuentra prohibido por razones de seguridad vial y circulación.
Los vehículos destinados a carga y descarga de mercaderías pueden realizar allí las operaciones de abastecimiento respetando los horarios indicados en la cartelería durante un máximo de 30 minutos. Los particulares no pueden estacionar nunca en esos cajones azules.



3 Actitud al conducir

La actitud es el tercer aspecto que interviene en la conducción de un vehículo, ya que no alcanza con tener una capacidad natural ni con poseer los conocimientos y las habilidades necesarias para hacerlo. La actitud, es decir, una manera de sentir y de pensar, nos predispone a realizar determinadas conductas, sean positivas o negativas.

a. Actitudes positivas:

- **Tolerante:** personas predispuestas a aceptar la diversidad de los demás actores del tránsito y sus equivocaciones. Por ejemplo, cuando un peatón cruza la calle cuando no debe o por donde no debe, el conductor tolerante permite que lo haga, aunque no sea la manera correcta, porque acepta el error ajeno. Es la contracara del "justiciero".
- **Solidario:** facilita las maniobras ajenas. En el sobrepaso, por ejemplo, facilita la maniobra corriéndose en la medida de lo posible hacia la derecha y, eventualmente, disminuyendo la velocidad. Es la contracara del "saboteador".
- **Comprensivo:** es capaz de ponerse mentalmente en el lugar del otro. Por ejemplo, el automovilista que piensa desde el lugar del peatón y entiende que es el actor más débil del tránsito, o el que considera el lugar de un motociclista y contempla que posee un equilibrio muy precario en comparación con el auto.

b. Actitudes negativas:

- **Justiciero:** intentan hacer "justicia" cuando observan que otros actores del tránsito no hacen lo que, a su juicio, corresponde. Por ejemplo, si un motociclista zigzaguea entre los vehículos o cambia de carril sin aviso previo, el justiciero podría cruzarle el auto para asustarlo o darle lo que considera una lección.
- **Saboteador:** es el conductor dispuesto a entorpecer la actividad de los otros. Por ejemplo, ante la posibilidad de ser sobrepasado en una ruta, acelera para evitar esa maniobra o al menos para dificultarla y que no pueda realizarse con comodidad y en forma segura.
- **Exhibicionista:** pretenden llamar la atención. Son conductores peligrosos que hacen chirriar las cubiertas o corren por demás.
- **Prudente:** evita correr riesgos innecesarios y evitables. Por ejemplo, respeta siempre una barrera baja.

c. Hacia una sociedad igualitaria

Desde sus orígenes, las ciudades modernas fueron diseñadas y desarrolladas por hombres. Los espacios públicos fueron pensados para ser ocupados por varones que, de acuerdo con los roles socio-culturales de género, eran los sujetos habilitados para participar del mercado laboral y de la esfera pública. La paulatina incorporación de las mujeres al ámbito público y al mercado laboral contribuyó a problematizar ciertos patrones establecidos, sobre todo en relación con la manera en que las mujeres se mueven en las ciudades, cuáles son sus necesidades y cómo disfrutan del espacio público.. Por otro lado, los automóviles fueron una revolución del siglo xx que transformó los hábitos del transporte de millones de personas, la forma en que planificamos y diseñamos las ciudades, y las relaciones sociales entre las personas que habitan en ellas.

Los automóviles son un indicador del estado económico y social de los países, pero son también un objeto de consumo y como tal tienen una carga simbólica que indica valores sociales e individuales (logros, prestigio, estatus, independencia, valentía, reconocimiento social, etc.). Por lo tanto, podemos decir que los vehículos cargan con un sentido social de representación y poder, en muchos casos asociado a la reproducción de conductas vinculadas con la masculinidad: heroísmo, agresividad, individualismo. Como construcción social, el tránsito es uno de los ámbitos donde se pueden observar dife-

rentes formas de violencia machista. Los “códigos de la calle” son en realidad códigos masculinos asociados a estilos de conducción caracterizados por el riesgo, la competencia, la fuerza, el pragmatismo, la seguridad y la habilidad o destreza, coincidentes con los valores tradicionales de la masculinidad. Esto se ve en las conductas de manejo de los varones que, en términos generales, están más asociadas a la fuerza que la prudencia y el respeto por las normas. En este sentido, los discursos construidos en torno al tránsito atribuyen a los hombres las condiciones para “manejar bien”, en contraposición con un estereotipo femenino asociado a la cautela, el temor y la inseguridad. La realidad es que en las mujeres predomina una ética del cuidado (que, en el caso del tránsito, implica cuidar la vida propia y la del otro) porque históricamente los roles de género les asignaron a ellas las tareas de cuidado de personas y del hogar.

Resignificar los roles de género implica comenzar a desarmar estas nociones de lo masculino-dominante y lo femenino-dominado y a eliminar las relaciones asimétricas que establecen las conductas asociadas a la masculinidad. Visibilizar esto ayudará también a desnaturalizar los roles estereotipados del hombre ligado al automóvil y de la mujer ligada a la cocina y a transformar las nociones de masculinidad que predominan en la sociedad hacia una idea de lo masculino menos dominante y más igualitaria.

Para ello, el Gobierno de la Ciudad apunta a introducir la perspectiva de género de manera transversal en las políticas públicas de planificación urbana y de movilidad, considerando que hombres y mujeres tienen patrones de comportamiento diferentes. Las mujeres realizan mayoritariamente las tareas de cuidado dentro del ámbito privado –que abarcan desde la educación y la salud de niños, enfermos y adultos mayores hasta el abastecimiento y el funcionamiento diario de los hogares–, y la elección del transporte, los motivos y los patrones de viaje que realizan son sustancialmente distintos de los que realizan los hombres.

En la Ciudad de Buenos Aires, el 54% de los viajes que realizan las mujeres a diario son en transporte público. De ellos, el 50% son por trabajo/estudio mientras que el 30% es dedicado a tareas de cuidado, como hacer las compras, llevar a los hijos a actividades extra curriculares, centros de salud, entre otros. Esto implica una mayor cantidad de viajes, aunque más cortos, que combinan distintos modos de transporte, en general en horarios no pico, y que resultan en patrones de movilidad dispersos y no lineales (como lo es el trayecto hogar-trabajo-hogar). Como contracara, las tareas de cuidado sólo representan el 13% de los viajes que realizan los hombres.

Tampoco hay muchas mujeres trabajando en el rubro de transporte, que es predominantemente masculino. Las condiciones del sector, sumado a situaciones de discriminación y violencia de género, no suelen contemplar las necesidades de las mujeres, lo que resulta en una tasa baja de laboral femenina en este rubro.

4 Conducción preventiva y conducción eficiente

Existen dos conceptos transversales a todos los temas que hemos analizado y que hacen al ejercicio de un “buen conductor”: la conducción preventiva y la conducción eficiente.

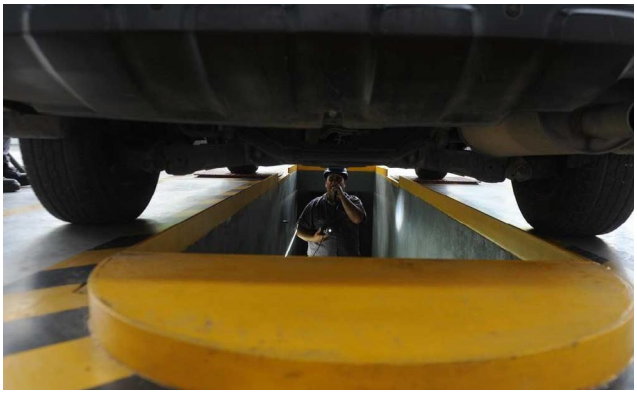
a. Conducción preventiva o anticipada

Son aquellas conductas cautelosas que se adoptan al conducir y que contemplan la responsabilidad de los actos propios y las conductas ajenas de manera anticipada. Esto prevé que todos podemos cometer errores a pesar de conocer la normativa y la concientización gubernamental.

Incluso los conductores responsables pueden verse involucrados en un incidente si no pueden manejar su vehículo de forma preventiva. Un conductor preventivo analiza, piensa y toma decisio-

nes basadas en su seguridad y en la de los demás actores del tránsito. Es una persona que hace de la conducción una experiencia agradable para sí mismo, que está atento a lo que pasa a su alrededor y evita distracciones que lo puedan poner en peligro, y que puede “interpretar” las siguientes maniobras, sean o no riesgosas, de sus compañeros de vía.
Cuando no se tiene un afán defensivo (del tránsito, de los peatones, de los motociclistas, de los ciclis tas, de los taxis, de los colectivos, y demás), se puede ejercitar un tipo de conducción diferente y mucho más efectivo: la conducción preventiva, que se basa en la premisa de “anticiparse a todo, esperar todo, suponerlo todo”.
El conductor preventivo “lee” lo que pasa en la vía y actúa en consecuencia.
Por eso es obligatorio conducir con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando sea necesario accionar otros comandos. El conductor no debe llevar a su izquierda o entre sus brazos ninguna persona, bulto o animal, ni permitirá que otra persona tome el control de la dirección.

b. Conducción eficiente



Consiste en adoptar hábitos de manejo que permitan un menor consumo de combustible y a la vez disminuyan los riesgos viales.

Técnicas para optimizar el consumo de combustible:

Verificá el estado mecánico del vehículo:
Es importante realizar un correcto mantenimiento vehicular porque, no sólo evita desperfectos del motor y ayuda a reducir el consumo de combustible, sino también ayuda a reducir el factor de riesgo vehicular involucrado en los siniestros viales. A su vez, es necesario revisar periódicamente el estado del sistema de frenos y los filtros de aire, aceite y combustible para constatar que estén limpios y en buen estado.

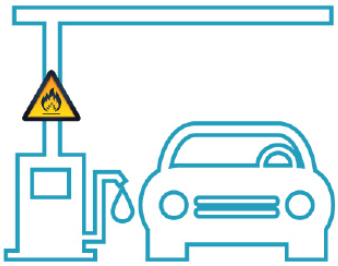
Disminuí la resistencia aerodinámica:
Asegurate de no cargar en el vehículo peso innecesario o sobrecargarlo excesivamente en donde se vea incrementada la resistencia del viento, por ejemplo: portaequipaje que no se vaya a utilizar; bultos que no se necesiten transportar, etc. También, colabora con ésto la distribución de manera uniforme del peso que se cargue en el vehículo.

Planificación del viaje:
Verificá cuál es la ruta más útil para llegar al destino, tratando de evitar congestiones de tránsito y embotellamiento. Son útiles las aplicaciones vinculadas a GPS.

Circulá a velocidad constante:
No realices aceleraciones ni frenadas bruscas y siempre conducí a una velocidad precautoria.

Verificá el correcto estado de los neumáticos:
La presión de inflado de los neumáticos debe ser la recomendada por el proveedor, atendiendo a la carga del vehículo. Además, es recomendable la revisión periódica de la alineación y el balanceo de los neumáticos.

Registrar el consumo de combustible permite visualizar el impacto de la aplicación de las técnicas de conducción eficiente y ayuda a detectar posibles fallas del vehículo.



Cuando se carga combustible está prohibido hacerlo con el motor y las luces encendidas, ya que al quitar la tapa de combustible se liberan los gases emanados por la gasolina. Éstos son muy inflamables y cualquier chispa podría causar un foco de fuego.

El motor se lubrica con aceite, cuyo nivel debe ser medido periódicamente. Para hacerlo correctamente el motor debe estar frío y el vehículo ubicado sobre una superficie plana. La varilla metálica mide el nivel de aceite existente en el depósito o cárter. Si se encuentra por debajo del nivel máximo, lo recomendable es completarlo hasta el máximo para evitar tener que comprobarlo en poco tiempo. En el caso de estar por debajo del mínimo no debe ponerse en marcha el motor ya que puede dañarlo.

ANEXO II
AUTOMÓVILES PARTICULARES

Todos los vehículos tienen sistemas de seguridad específicos. Por ello en este apartado abordaremos aquellos elementos involucrados en la seguridad a la hora de circular en un automóvil particular.

1 Elementos de Seguridad

Los elementos de seguridad configuran una parte importante de las conductas saludables a llevar a cabo por los conductores para mejorar la convivencia del tránsito resultando más seguro y previsible. A ésta problemática han respondido las industrias automotrices desarrollando elementos de seguridad cada vez más efectivos. Por ejemplo, al cinturón de seguridad se lo ha complementado con el apoyacabeza.
Hay que considerar que simultáneamente a la obligatoriedad del uso de estos elementos, es prioritaria la tarea de conocimiento previo respecto del vehículo que vamos a conducir no sólo para evitar desperfectos o disminuir el deterioro sino también para prevenir siniestros.
Todos los vehículos tienen una vida útil y después de eso aparece un desgaste natural que puede poner en riesgo la vida de los pasajeros y del resto de los usuarios de la vía pública, especialmente el peatón. De allí, la importancia de la Verificación Técnica Vehicular (VTV) en la cual se realiza un chequeo mecánico a los vehículos, con el propósito de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad vial, y prevenir y reducir siniestros viales.

Antes de subirnos a un auto debemos asegurarnos que todo funcione correctamente por nuestra propia seguridad y la de los demás. Lo primero que tenemos que saber es que existen dos tipos de seguridad en el estado de un vehículo: la seguridad activa y la seguridad pasiva.

a. Elementos de Seguridad Activos

Son todos aquellos elementos que actúan permanentemente garantizando el correcto funcionamien-

to de un vehículo en movimiento. Contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un siniestro. La seguridad activa está compuesta principalmente por:

- Sistema de frenos.
- Sistema de dirección.
- Sistema de suspensión.
- Neumáticos.
- Espejos.
- Luces.
- Otros: ABS, control dinámico de tracción, ajuste electrónico de suspensión, control de estabilidad y tracción automática, etc.

Sistema de frenos

El sistema de seguridad activa más importante del automóvil. Su función es la de detener o disminuir la velocidad de un vehículo. Ésto ocurre mediante la fricción del tambor o el disco con las pastillas. En la acción del frenado, también van a influir otros factores: la velocidad desarrollada, las condiciones de la vía por la que se circula (estado del asfalto, clima, etc) y la mecánica vehicular (estado y presión de los neumáticos, funcionamiento de los amortiguadores, etc).

El Sistema de Frenos ABS (no es obligatorio) cumple una función muy importante en caso de frenadas bruscas o de emergencia. Este sistema funciona sólo en el momento en que las ruedas se bloquean, limitando y descargando la presión de frenado sobre la rueda bloqueada, para que pueda volver a girar y conseguir adherencia nuevamente.

Consejos útiles

- Se recomienda realizar la revisión de los frenos una vez al año como mínimo.
- Mantener en perfecto estado los amortiguadores del coche. Un sistema de amortiguación en mal estado es responsable de un incremento del 10% en la distancia necesaria para frenar.
- Vigilar el estado y la presión de los neumáticos porque condicionan la eficacia de la frenada, ya que una de sus misiones es transmitir la fuerza motriz y la de frenado.
- Tener en cuenta el estado de la carretera: hay asfaltos que agarran mejor que otros, y el clima también influyen en la eficacia y la capacidad de la frenada.
- Mantener el nivel indicado del líquido de frenos: revisarlo con frecuencia y sustituirlo cada dos años o 50.000 kilómetros.
- No olvidar revisar cada cierto tiempo el estado de las pastillas: su vida media es de 25.000 kilómetros, pero pueden desgastarse antes en función de su dureza y de la forma de conducir.
- Cambiar los discos de freno cada cuatro cambios de pastillas, aproximadamente.

Sistema de dirección

Garantiza la correcta maniobra del vehículo. Ayuda al conductor a guiar el vehículo, orientando sus ruedas según lo desee. A altas velocidades se endurece para evitar posibles siniestros, interviniendo en la estabilidad del vehículo. Por ello, es fundamental un correcto mantenimiento y al observar ciertas irregularidades (ejemplo: que la dirección se vuelve dura, inestable o hace ruidos extraños) lo aconsejable es hacerle una revisión en un taller mecánico.
En general, existen cuatro tipos de dirección: mecánica, hidráulica, electrohidráulica y electromecánica o eléctrica.

Sistema de suspensión

Tiene un papel muy importante en la seguridad activa, ya que es el encargado de mantener los neu-

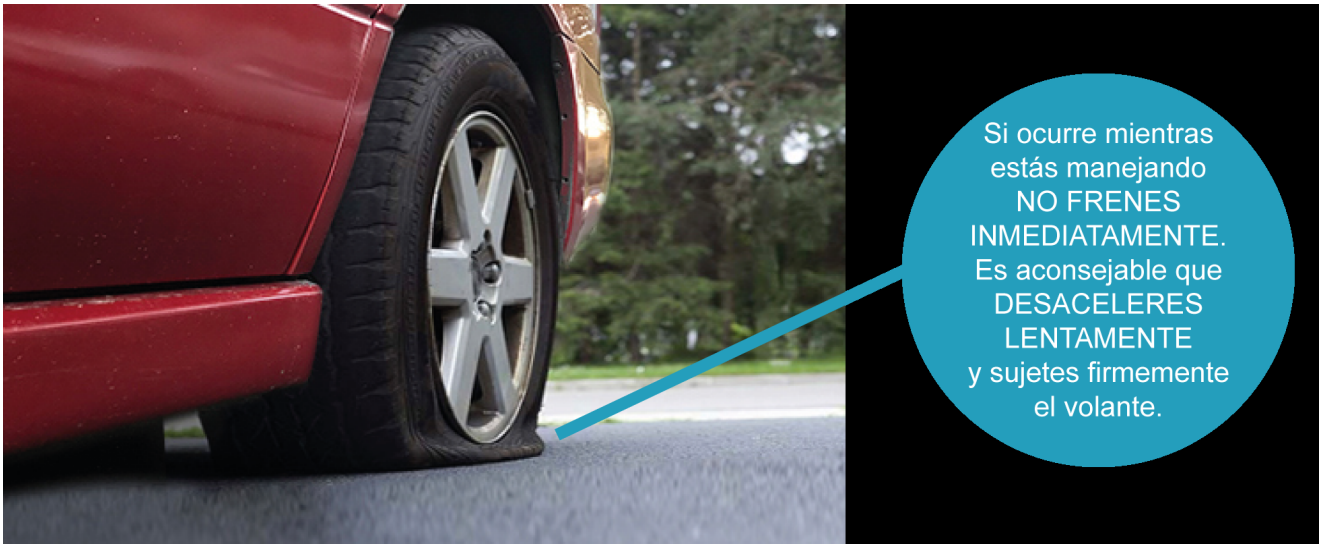
máticos en contacto con el piso, absorbiendo las irregularidades del terreno y por ello participa de la estabilidad y colabora con el confort.
Este sistema controla de forma independiente la amortiguación en cada una de las ruedas Las barras estabilizadoras conectan las dos ruedas de cada eje y controlan la inclinación del auto en las curvas, evitando así una salida de la calzada. Por ello, es fundamental que cada una de sus partes se encuentre en buen estado ya que sin un funcionamiento adecuado es posible perder la estabilidad y el control del vehículo.

Estado del neumático y profundidad del dibujo

- El dibujo de los neumáticos se encarga de recoger el agua y desplazarla de la zona de contacto cuando el pavimento se encuentra mojado.
- Favorece el control y los cambios en la conducción cuando se conduce sobre la calzada seca.
- Debe tener una profundidad mayor a 1,6 mm.
- -de goma levantados o abultamientos laterales que indican la rotura de las capas interiores.
- Si llegase a observarse que el neumático se encuentra en mal estado, liso o con un dibujo con una profundidad inferior a 1,6 mm debe ser reemplazado.
- No es recomendable utilizar neumáticos con más de 5 años desde la fecha de fabricación, independientemente del desgaste, ya que comienzan a perder flexibilidad y por consiguiente adherencia.

Presión

- La presión adecuada está indicada en el manual del usuario del automóvil.
- Para su medición es recomendable hacerlo con los neumáticos fríos y controlarla periódicamente.
- Una mayor o menor presión de la correspondiente produce una menor adherencia a la calzada y un mayor desgaste del neumático, acortando su período de vida útil.
- Tener en cuenta que en el neumático están detallados datos tales como fecha de fabricación, índice de carga, velocidad máxima que puede soportar, etc.

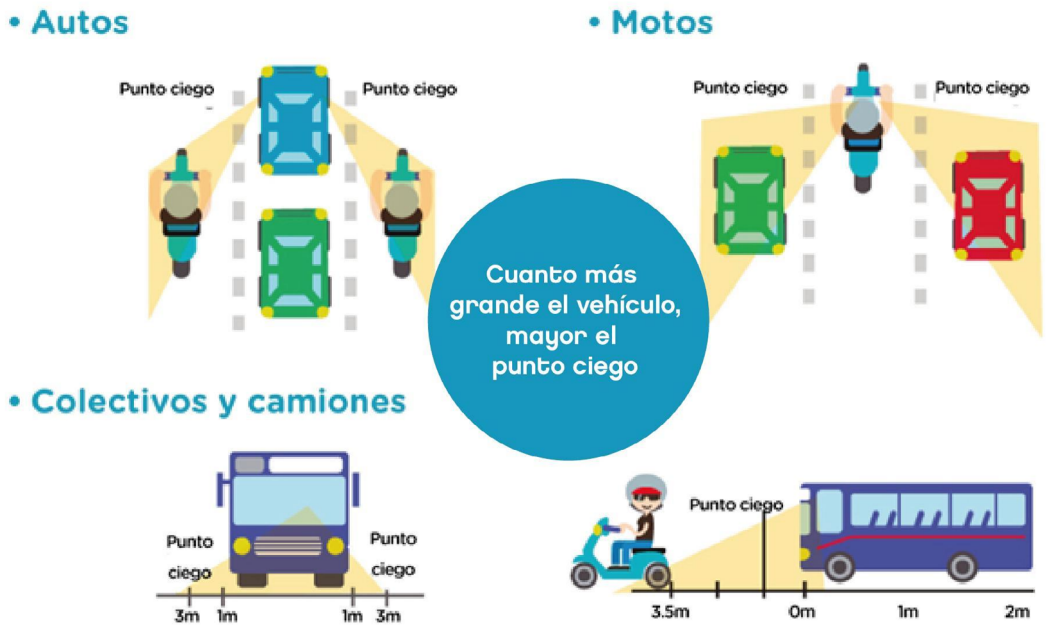


Espejos Retrovisores

Su uso es fundamental para transitar viendo al resto de los vehículos y peatones. Los automóviles poseen tres tipos de espejos retrovisores: izquierdo, central y derecho.
Su correcta orientación permite reducir las áreas comprometidas como puntos ciegos, sin embargo éstas nunca logran reducirse a cero. A pesar de usar los espejos reglamentarios, hay puntos ciegos que no se alcanzarán a ver.

¿A qué se denomina Punto Ciego?

Se denomina así al área de visión del entorno, a la que el conductor no tiene acceso ya sea de manera directa o porque los espejos retrovisores no la reflejan.



¿Cómo reducir los puntos ciegos en el vehículo?

1. Acomodar correctamente los espejos retrovisores antes de iniciar la marcha. Para ello, es necesario sentarse, agarrar el volante, adoptar la posición habitual de conducción y colocar los espejos a partir de esta perspectiva. Todos los espejos trabajan en conjunto, de modo que cuando un vehículo deja de ser reflejado por el espejo central, aparece en el lateral correspondiente.
2. Antes de realizar una maniobra (giro, cambio de carril, adelantamiento, etc.) se debe disminuir la velocidad de circulación, colocar la luz de giro y mirar por los espejos realizando un pequeño movimiento corporal hacia adelante para ampliar el ángulo de visión. Se recomienda mirar al menos dos veces para corroborar el inicio de la maniobra .
3. Mientras se circula, además de revisar los espejos retrovisores, utilizar la visión periférica dando vistazos por encima de los hombros cuando sea necesario.
4. En lo posible, es recomendable usar espejos convexos homologados, pero se debe tener en cuenta que las imágenes que se reflejan en ellos no son reales en tamaño ni cercanía.

Correcta orientación de los espejos retrovisores

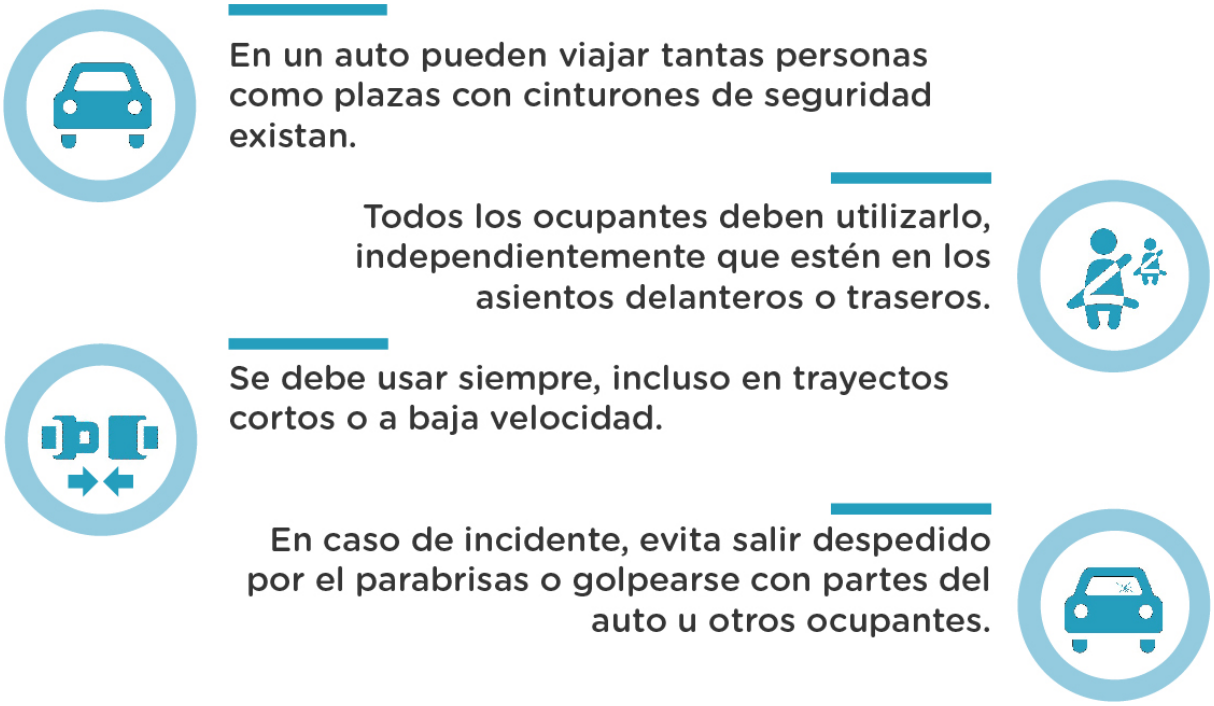
b. Elementos de Seguridad Pasivos

Minimizan las consecuencias de un siniestro una vez que este ya ocurrió. Reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el siniestro es inevitable. La seguridad pasiva está compuesta principalmente por:

- Cinturón de seguridad.
- Apoyacabezas.
- Airbags (bolsa de aire).
- Sistemas de Retención Infantil (SRI).
- Paragolpes.
- Cristales
- Interior del habitáculo
- Otros: asientos, columna de dirección y pedalera colapsables, etc.

Cinturón de seguridad

Luego de un impacto, el vehículo se desacelera inesperada y violentamente, y los ocupantes del vehículo se desplazan a la misma velocidad a la que se encontraban viajando. Si ninguna fuerza actúa sobre ellos para detenerlos, éstos impactarán contra cualquier elemento que encuentren en su trayectoria.
El cinturón de seguridad impide que el conductor sea lanzado a través del parabrisas y estrellarse con objetos externos, y también evita que los ocupantes del vehículo sufran golpes que puedan desmayarlos o paralizarlos, pudiendo de esta forma liberarse inmediatamente.



El cinturón de seguridad es un arnés diseñado para sujetar a los ocupantes de un vehículo y por ello, es obligatorio poseer y utilizar cinturones de seguridad normalizados, con los anclajes correspondientes. El conductor es el responsable frente a la autoridad de control, de que todos los ocupantes hagan uso de él. Sólo se exceptúa de la obligación del uso del cinturón de seguridad a los médicos o paramédicos cuando asistan enfermos en la parte trasera de las ambulancias y a los bomberos que no viajen en el asiento delantero de las autobombas.

Uso correcto

Para que cumpla su función debe estar colocado correctamente si o si:

Banda toráxica:
Debe pasar por la **clavícula**, hubicada entre el hombro y el cuello, y debe descender por el **centro del pecho**.

Si está colocada sobre el **cuello o pecho**, puede provocar graves lesiones durante el incidente.

Banda abdominal:
Debe colocarse sobre los huesos de la **cadera**, siempre por debajo del abdomen.

Si se coloca sobre el **abdomen**, puede provocar graves lesiones en los órganos internos durante el incidente.

Una vez abrochado:
Debe quedar **bien ajustado al cuerpo**. Asegurarse que no esté torcido o enredado y que tanto la banda como los elementos de anclaje se encuentren en buenas condiciones.

Si el cinturón **queda flojo perderá eficacia** ya que en el incidente se recorrerá más distancia pudiendo impactar contra el volante, parabrisas, asiento delantero, etc.

Tipos de Cinturón de Seguridad:

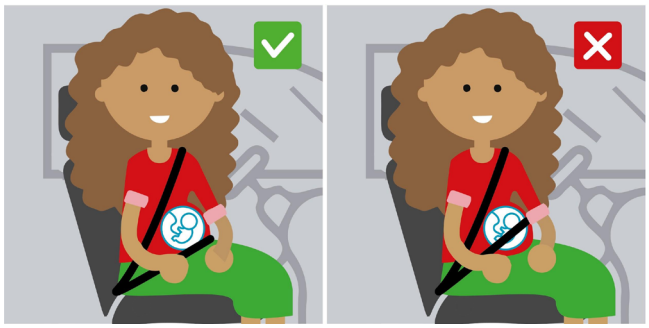
Se debe utilizar el tipo de cinturón de seguridad inercial (tres puntos o de cintura) que corresponda de acuerdo a la ubicación del ocupante en el vehículo.

- Asientos delanteros: el sistema de cinturones de seguridad utilizado es el de tres puntos (hombro – cadera - cadera), el mismo ofrece grandes ventajas en cuanto a la comodidad de su uso y eficacia en la reducción de víctimas mortales.
- Asientos traseros: el sistema de cinturones de seguridad utilizado es el de dos puntos (cadera – cadera) o tres puntos. La función que cumplen este tipo de cinturones es evitar la eyección de los ocupantes por las puertas y su desplazamiento hacia delante el cual podría causar daños a los ocupantes de los asientos delanteros.

Consejos útiles

- El cinturón no debe estar retorcido o rozando contra cantos cortantes.
- La banda del cinturón no debe pasar por sobre objetos duros ni frágiles como bolígrafos o anteojos, que ante la fuerza de la desaceleración de un impacto podrían incrustarse en el cuerpo.
- Cuando en un vehículo se ha producido una colisión violenta, es necesario cambiar todos los elementos vinculados al cinturón de seguridad, además de comprobar el estado de los anclajes.

Embarazadas: cómo utilizarlo

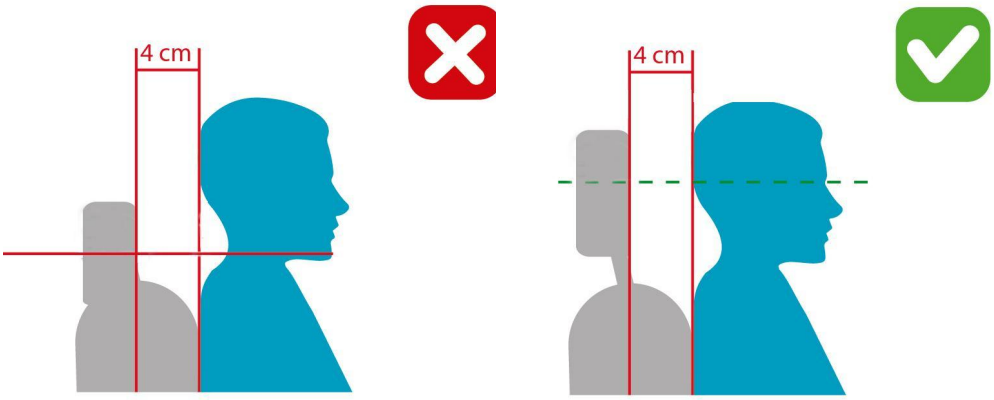


- Modificar los ajustes del volante y del asiento tantas veces como sea necesario durante la gestación, logrando una separación mínima entre el abdomen o el tórax y el volante

de 25 centímetros. Si el volante es ajustable en inclinación, conviene dirigirlo hacia el pecho cuando se conduce, nunca hacia la cabeza ni hacia el abdomen.

- En general, durante el embarazo se pueden desarrollar las actividades habituales, entre ellas la conducción. Ésto es posible siempre que se encuentre en condiciones físicas para hacerlo y no cause una fatiga física o psíquica excesiva.
- Es recomendable que a partir del octavo mes otra persona conduzca.

Apoyacabezas



- Complemento del cinturón de seguridad
- La Ley establece que su uso es obligatorio para todos los ocupantes del vehículo, ya que evita lesiones graves en la zona cervical cuando se produce un impacto.
- Puede ser integrado al respaldo del asiento o de altura regulable.
- Para que cumpla su función, debe estar correctamente colocado. De este modo, retiene la cabeza y no permite este movimiento de flexión extremo, evitando lesiones en las vértebras cervicales que, de otra manera, podrían sufrir lesiones desde leves hasta graves en la médula espinal, con consecuencias para los miembros superiores e inferiores.
- Se denomina “efecto latigazo” al movimiento efectuado por la cabeza frente a un impacto, primero hacia atrás y luego hacia adelante, o viceversa.
- El cabezal se debe colocar de tal manera que la parte más elevada del mismo quede a la altura de la parte superior de la cabeza, permaneciendo la parte central del mismo a la altura de la línea de los ojos. Si este dispositivo de seguridad no se encuentra colocado en su posición correcta, no sólo será poco efectivo para proteger a los ocupantes del vehículo, sino que puede aumentar el potencial de las lesiones.

Airbags

- Es una bolsa de gas que se infla automáticamente frente al conductor o pasajeros en caso de colisión. Este dispositivo funciona como complemento del cinturón de seguridad. No lo reemplaza ya que en el caso de no estar utilizando el cinturón de seguridad, el airbag puede provocar lesiones graves.
- Si bien éste es un elemento de seguridad pasivo que no es obligatorio, su uso sirve para reducir el daño producido a los ocupantes de un vehículo al momento de un siniestro.
- Son seguros, siempre que exista una distancia mínima de 25 cm del cuerpo, por si éste llegara a desplegarse.

Función

- Absorber parte de la energía cinética del cuerpo, frenando suavemente el movimiento de los pasajeros.
- Evitar un impacto contra elementos interiores del vehículo (volante, parabrisas, etc)
- Reducir el riesgo de heridas producidas por fragmentos de cristal procedentes del parabrisas, sobre todo en cara y ojos.

- Disminuir el movimiento de la cabeza y, con ello, el riesgo de lesiones cervicales.

Tipos

Actualmente existen muchos tipos de airbag y es previsible que aumente su desarrollo en los próximos años, aunque los tipos más estandarizados son los siguientes:

- Frontales: ocultos en el volante, frente al conductor; y en salpicadero, frente al acompañante. Protegen la cabeza y el tórax en caso de choque frontal.
  Evitar un impacto contra elementos interiores del vehículo (volante, parabrisas, etc)
- Laterales: escondidos en el lateral de los asientos o en el interior de las puertas. Protegen sobre todo el tórax en caso de golpe lateral y algunos también la cabeza.
- De techo o de cortina: situados en los laterales del techo, por encima de las ventanillas. Protegen la cabeza, especialmente en caso de vuelco.

SRI (Sistema de Retención Infantil)

Son las “sillitas” y otros dispositivos de sujeción homologados que permiten transportar a los niños en el asiento trasero de forma segura en los automóviles.

¿Quiénes deben usarlo?

- La Ley[54] establece la obligatoriedad de la utilización de los distintos dispositivos de SRI y la prohibición de viajar en los asientos delanteros a todos los niños desde su nacimiento hasta los 12 años, con estatura inferior a 1,50 metros o que pesen menos de 36kg[55] Si el niño supera la edad, estatura y peso puede circular en cualquier asiento del vehículo haciendo uso del cinturón de seguridad. Por más corto que sea el viaje siempre debe utilizarse.

¿Por qué usar Sistema de Retención Infantil (SRI)?

- Instalados de manera correcta los SRI reducen la tasa de mortalidad en un 80% en niños y en un 70% en infantes; así como también el riesgo de sufrir lesiones graves e incluso fatales ante un siniestro vial.
- Los niños no tienen las mismas proporciones físicas que los adultos. Su peso corporal está distribuido en mayor proporción en la parte superior de su cuerpo. Considerando el desarrollo óseo y muscular a edades tempranas, resulta claro que los niños NO son adultos en miniatura.
- Mantiene a los niños de manera segura dentro del vehículo.
- Ayuda al cuerpo del bebé o niño a disminuir la fuerza del impacto.
- Los niños no deben viajar con cinturón de 2 puntos (abdominal) en ningún caso ya que al momento de un siniestro vial este sistema no es seguro y pueden sufrir lesiones.

¿Por qué usar Sistema de Retención Infantil (SRI)?

- Instalados de manera correcta los SRI reducen la tasa de mortalidad en un 80% en niños y en un 70% en infantes; así como también el riesgo de sufrir lesiones graves e incluso fatales ante un siniestro vial.
- Los niños no tienen las mismas proporciones físicas que los adultos. Su peso corporal está distribuido en mayor proporción en la parte superior de su cuerpo. Considerando el desarrollo óseo y muscular a edades tempranas, resulta claro que los niños NO son adultos en miniatura.
- Mantiene a los niños de manera segura dentro del vehículo.
- Ayuda al cuerpo del bebé o niño a disminuir la fuerza del impacto.
- Los niños no deben viajar con cinturón de 2 puntos (abdominal) en ningún caso ya que al momento de un siniestro vial este sistema no es seguro y pueden sufrir lesiones.

¿Qué tipo de Sistema de Retención Infantil es el adecuado para un niño?

- Existen distintos grupos de SRI (0, 0+, 1, 2 y 3). Cada uno de ellos tiene ciertas características que deben ser tomadas en cuenta a la hora de elegir el dispositivo a utilizar:

54/ El Código de Tránsito y Transporte de CABA se vió modificado a partir de la Ley Nº 5294

55/ Cabe aclarar que esta normativa aplica al circular por CABA. La Ley Nacional establece ésta misma reglamentación hasta los 10 años de edad

- Además de instalar y sujetar correctamente el dispositivo al vehículo, es fundamental que el niño se encuentre correctamente sujeto al SRI.
- Debe cumplir con normas técnicas internacionales. Todo SRI homologado cuenta con sello y/o etiqueta de la norma que avala que fue probado y que cumple con exigencias tales que garantizan su seguridad.
- Leer el manual de instrucciones de tu vehículo antes de comprar un SRI. Verificar el sistema de sujeción que posee el automóvil (cinturón de seguridad, Isofix, Latch) antes de realizar la búsqueda para comprar un sistema o dispositivo de retención infantil.
- Se debe prestar especial atención al recorrido del cinturón de seguridad sobre el cuerpo del niño: nunca debe ir por encima del cuello.
- Los cinturones de seguridad con los que se sujeta el SRI al asiento del vehículo tienen que estar siempre bien tensados y esto puede alterarse debido a los movimientos o frenadas bruscas por eso es recomendable realizar un chequeo de su instalación frecuentemente o después de viajes largos.
- El niño debe viajar sin ropa de abrigo en el SRI, dado que ésta puede provocar la falsa sensación de que está correctamente ajustado.
- Nunca comprar un dispositivo de retención infantil usado, ya que pudo haber sufrido un incidente o un golpe fuerte lo que provoca que al momento de un siniestro vial sus materiales no cumplan con su función de proteger al niño ante un impacto.
- Los asientos infantiles también “envejecen” y algunos fabricantes desaconsejan usar asientos con más de cinco años ya que la calidad de sus materiales se deteriora. En caso de duda, consultar

¿En qué asiento del vehículo se debe ubicar el SRI?

- Un niño debe viajar en un SRI mirando hacia atrás hasta tener como mínimo un año de edad y pesar 10 kg. Las sillas en sentido contrario al de la marcha ofrecen mayor protección para la cabeza, cuello y columna del bebé que las sillas situadas en el sentido de la marcha. Se debe cambiar la silla para que mire para adelante cuando el bebé supere el peso máximo recomendado o la cabeza del niño sobresalga del respaldo.

Paragolpes

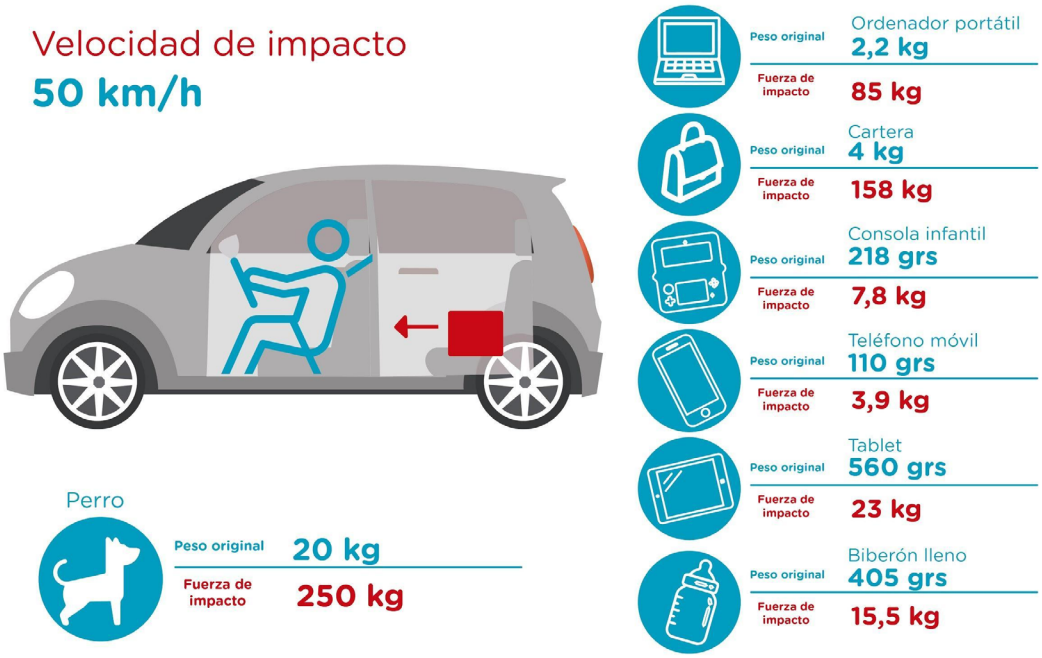
Con el objetivo de amortiguar y proteger en caso de una colisión, esta pieza que se encuentra en la parte trasera y delantera del vehículo, absorbe la energía cinética y la empuja en forma de rebote hacia el centro del choque, consiguiendo así una reducción de daños, pero no de impacto.
La Ley 2148 establece la obligatoriedad de que los vehículos posean paragolpes delanteros y traseros, en la forma y con las dimensiones que establezca la reglamentación y guardabarros en correspondencia con sus ruedas.

Cristales

Todos los cristales de un vehículo deben garantizar visibilidad en ambas direcciones, desde adentro hacia fuera y de afuera hacia adentro del vehículo. A los fines del control del grado de tonalidad en la vía pública, la Ley 2148 en su art. 4.1.3 establece que “se deben distinguir a los ocupantes del vehículo a corta distancia”.

Seguridad del Habitáculo

Los automóviles deben proporcionar a sus ocupantes una adecuada protección en caso de impacto. Por ello, el habitáculo (que se trata del espacio que va a ser ocupado por el pasajero y el conductor) también deberá reunir condiciones de protección para todos los ocupantes, tales como desplazamiento del sistema de control de dirección, absorbedor de energía, anclajes de asientos, etc.
Los objetos sueltos como lentes, celular, llaves o similares resultan muy peligrosos en caso de incidentes o maniobras bruscas, porque pueden ocasionar una lesión grave producto de la energía cinética que poseen.Hasta que algo los detenga, las personas y los objetos, continúan con la velocidad que llevaba el vehículo.
Por efecto de la inercia, cualquier objeto que viaje suelto en un automóvil continúa su marcha hacia delante y multiplica, por efecto de la velocidad, la fuerza con la que golpearía a cualquier ocupante, hasta por cuarenta veces su peso a tan sólo 50 km/h.



La forma de evitarlo es situar todos estos objetos en el baúl y/o en los compartimientos interiores de los vehículos (como la guantera).

Mascotas

Nunca deben ir sueltas, deben trasladarse en los asientos traseros sujetas con arnés o sistema de retención correspondiente[56].

Equipaje

Es conveniente poner el equipaje más pesado en el fondo del baúl, cerca del centro del auto. Eso ayuda a la estabilidad direccional y al comportamiento del vehículo en las curvas.
Debe ir ubicado en el portaequipajes. Para que su traslado sea correcto y seguro, debe quedar bien sujeto, sin afectar la aerodinámica ni la visibilidad del conductor tapando alguna luz o sobresaliendo de los límites permitidos.

Bocina

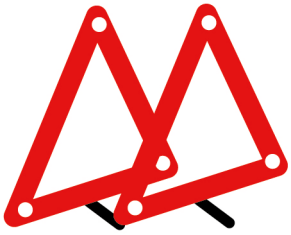
- Su uso corresponde sólo cuando se debe advertir de una situación potencialmente peligrosa a otros conductores y/o peatones, siempre que no sea posible la utilización de otro tipo de señal.
- Una bocina “suena” a 90 decibeles, algo que está muy por encima del límite de 65 decibeles que es considerado como aceptable por la Organización Mundial de la Salud. Por ello, se debe utilizar sólo en este tipo de situaciones; siendo motivo de sanción su uso indebido.

56/La Ley 2148, en su art. 5.2.4. Inc. d) Establece que los conductores tienen prohibido transportar animales sueltos.

c. Otros elementos de seguridad obligatorios

De acuerdo a lo establecido en las Leyes 2148 y 24449 es obligatorio llevar en el vehículo los siguientes elementos de seguridad:

Balizas



- Deben ser por lo menos dos y hay que llevarlas en un lugar accesible.
- Su función es alertar a los demás conductores, que hay un vehículo detenido; de modo que pueda tener espacio y tiempo para percibir el riesgo y reaccionar.

Matafuego

- Al abrir la válvula, su contenido es liberado a presión (generalmente a través de una manguera), debiendo dirigirse a la base del fuego para su extinción.
- Es obligatorio llevar un matafuego de 1 kg. del tipo ABC:
- A: sólidos (maderas, plásticos, caucho)
- B: líquidos (petróleo, alcohol, inflamables)
- C: riesgo eléctrico (motores, tableros)
- Se les debe hacer el control de carga periódica.
- Deberá ubicarse al alcance del conductor, dentro del habitáculo, exceptuando de esta obligación a aquellos cuya capacidad sea mayor a 1 Kg.
- El soporte de los matafuegos deberá ubicarse en un lugar que no represente un riesgo para el conductor o acompañante. Éste se encuentra especificado en el manual del automóvil. El sistema de aseguramiento de los matafuegos debe ser metálico (prohibiéndose el uso de abrazadera elástica); éste garantizará su permanencia, aún en caso de colisión o vuelco, permitiendo además su fácil liberación cuando tenga que ser empleado.

- Al abrir la válvula, su contenido es liberado a presión (generalmente a través de una manguera), debiendo dirigirse a la base del fuego para su extinción.
- Es obligatorio llevar un matafuego de 1 kg. del tipo ABC:
- A: sólidos (maderas, plásticos, caucho)
- B: líquidos (petróleo, alcohol, inflamables)
- C: riesgo eléctrico (motores, tableros)
- Se les debe hacer el control de carga periódica.
- Deberá ubicarse al alcance del conductor, dentro del habitáculo, exceptuando de esta obligación a aquellos cuya capacidad sea mayor a 1 Kg.
- El soporte de los matafuegos deberá ubicarse en un lugar que no represente un riesgo para el conductor o acompañante. Éste se encuentra especificado en el manual del automóvil. El sistema de aseguramiento de los matafuegos debe ser metálico (prohibiéndose el uso de abrazadera elástica); éste garantizará su permanencia, aún en caso de colisión o vuelco, permitiendo además su fácil liberación cuando tenga que ser empleado.

Chaleco Reflectivo

- Es obligatorio llevar un chaleco de material reflectivo dentro del habitáculo del vehículo.
- Cuando el conductor del vehículo necesite descender a la calzada, se recomienda el uso de un chaleco reflectivo de modo que asegure su visibilidad por parte de los otros conductores, sin ninguna otra prenda superpuesta.
- Su uso sólo es obligatorio cuando el conductor descienda, por situaciones de fuerza mayor, en autopistas u otras vías rápidas.

d. Elementos de seguridad adicionales

Botiquín

- Se recomienda llevar un kit de emergencias para casos de primeros auxilios básicos hasta la llegada de la asistencia médica
- Es recomendable:
- Pintar en la caja una cruz roja o una cruz blanca sobre fondo rojo.
- Anotar los grupos sanguíneos de cada integrante de la familia, su número de seguro de salud y si es alérgico a algo o padece alguna enfermedad que deba ser conocida por quien los socorra en caso de incidente.
- Ubicarlo en un lugar seguro y fijado al vehículo, para evitar que se desplace con el movimiento o en caso de incidente.
- Que todas las personas que viajen en el vehículo sepan dónde se encuentra.
- Debe contener:
- Gasas hidrófilas estériles.
- Vendas y apósitos de distintos tamaños.
- Tela adhesiva hipoalergénica.
- Agua oxigenada.
- Solución yodada.
- Alcohol u otro desinfectante.
- Guantes de látex o vinilo (varios pares).
- Crema para quemaduras.
- Antidiarréico (pastillas de carbón vegetal).
- Analgésicos.
- Antiinflamatorio.
- Crema para picaduras de insectos.
- Pinzas pequeñas.
- Tijera.
- Linterna (pilas o batería de repuesto).

Cuarta De Enganche Reglamentaria (Barra Rígida Extensible)

- Dispositivo telescópico homologado, que sustituye cuerdas, cables y otros flexibles, que se encuentran prohibidos por ser inseguros y no válidos para remolque de vehículos.
- Conecta a los ganchos/anillos u otro punto de remolque original de fábrica de los 2 vehículos.
- No puede ser utilizado dentro de CABA ya que está prohibido que un vehículo particular remolque a otro. El servicio de remolque debe ser realizado por un vehículo habilitado a estos efectos.

e. Viajar acompañado

La relación entre el espacio que ocupa un auto y la cantidad de personas que trasladan, hace que se piensen alternativas más sustentables de movilidad que nos permitan hacer un mejor uso del espacio público. Por eso, siempre que se pueda es recomendable caminar, o usar la bicicleta o el transporte público.
Ahora bien, el vehículo compartido (carpool o carpooling), es la práctica que consiste en compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales para optimizar el uso del automóvil al maximizar la cantidad de asientos utilizados.

Beneficios

- Reducir la congestión del tránsito: al compartir el viaje con otros conductores, habrá cuatro autos menos en la calle circulando.
- Encontrar lugar para estacionar más fácilmente.
- Cuidar el medioambiente.
- Ahorrar costos de combustible, peaje y estacionamiento.

ANEXO V
SEÑALES

REGLAMENTARIAS
DE PROHIBICIÓN

NO AVANZAR

CONTRAMANO

NO CIRCULAR (Automóvil)

NO CIRCULAR (Moto)

NO CIRCULAR (Bicicleta)

NO CIRCULAR (Camión)

NO CIRCULAR (Acoplado)

NO CIRCULAR (Peatón)

NO CIRCULAR (Carro de tracción animal)

NO CIRCULAR (Jinetes)

NO CIRCULAR (Carro a mano)

NO CIRCULAR (Tractor agrícola)

NO GIRAR (Izquierda)

NO GIRAR (Derecha)

NO GIRAR EN U

NO ADELANTAR

NO RUIDOS MOLESTOS

NO ESTACIONAR

NO ESTACIONAR (Acarreo de infractores)

NO ESTACIONAR (Acarreo de infractores)

NO ESTACIONAR (Entre discos)

NO ESTACIONAR (Entre discos)

NO ESTACIONAR (Zona de caudales)

NO ESTACIONAR (Zona de caudales)

NO ESTACIONAR NI DETENERSE

NO ESTACIONAR NI DETENERSE (Sobre la ciclovía)

NO CAMBIAR DE CARRIL

DE RESTRICCIÓN

LIMITACIÓN DE PESO

LIMITACIÓN DE PESO POR EJE

LIMITACIÓN DE ALTURA

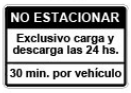
LIMITACIÓN DE ANCHO

LIMITACIÓN DE LARGO DE VEHÍCULO

LÍMITE DE VELOCIDAD MÁXIMA

LÍMITE DE VELOCIDAD MÍNIMA

ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO



ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO (Cajón azul)

ESTACIONAMIENTO EXCLUSIVO (Discapacitados)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Transporte Público)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Moto)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Bicicleta)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Jinetes)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Peatones)

CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (Convivencia)

USO DE CADENAS PARA NIEVE

GIRO OBLIGATORIO (Derecha)

GIRO OBLIGATORIO (Izquierda)

SENTIDO DE CIRCULACIÓN (Derecha)

SENTIDO DE CIRCULACIÓN (Izquierda)

SENTIDO DE CIRCULACIÓN (Comienzo de sentido único)

SENTIDO DE CIRCULACIÓN (Alternativa)

PASO OBLIGATORIO (Derecha)

PASO OBLIGATORIO (Izquierda)

TRÁNSITO PESADO A LA DERECHA

PEATONES POR LA IZQUIERDA

PEATONES POR LA DERECHA

PUESTO DE CONTROL

COMIENZO DE DOBLE MANO

DE PRIORIDAD

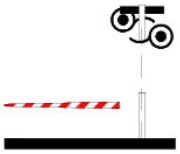
PARE

CEDA EL PASO

CEDA EL PASO
(A ciclistas y peatones)

PREFERENCIA DE AVANCE

DESCIENDA DE LA BICICLETA



BARRERAS FERROVIARIAS

DE FIN DE PRESCRIPCIÓN

FIN DE LA PRESCRIPCIÓN

FIN DE LA PRESCRIPCIÓN

PREVENTIVAS

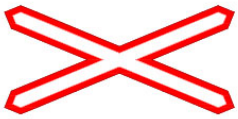
ADVERTENCIAS DE MÁXIMO PELIGRO

CRUCE FERROVIARIO

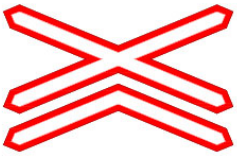
PANELES DE PREVENCIÓN (Aproximación)

PANELES DE PREVENCIÓN (Objeto rígido)

PANELES DE PREVENCIÓN (Curva / chevrón)



CRUZ DE SAN ANDRÉS (Hasta dos vías)



CRUZ DE SAN ANDRÉS (Mas de dos vías)

CURVA CERRADA

CRUCE DE PEATONES

PRIORIDAD PEATÓN

CRUCE DE PEATONES (Prioridad peatón)

ATENCIÓN

CRUCE PELIGROSO

ADVERTENCIAS SOBRE CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA

P7(a) - CURVA
(Común y pronunciada)

P7(b) - CURVA
(Contracurva)

P7(c) - CURVA
(En "S")

P8 - CAMINO SINUOSO

P9(a) - PENDIENTE
(Descendente)

PENDIENTE
(Ascendente)

ESTRECHAMIENTO
(Ambas manos)

ESTRECHAMIENTO
(En una sola mano)

PERFIL IRREGULAR
(Irregular)

PERFIL IRREGULAR
(Badén)

PERFIL IRREGULAR
(Lomada)

CALZADA RESBALADIZA

PROYECCIÓN
DE PIEDRAS

DERRUMBES

TÚNEL

PUENTE ANGOSTO

PUENTE MÓVIL

ALTURA LIMITADA

ANCHO LIMITADO

CALZADA DIVIDIDA

ROTONDA

INCORPORACIÓN DE
TRÁNSITO LATERAL

INICIO DE DOBLE
CIRCULACIÓN

ENCRUCIJADA
(Cruce)

ENCRUCIJADA
(Empalme)

ENCRUCIJADA
(Bifurcación)

ENCRUCIJADA
(Bifurcación)

POSIBILIDAD DE RIESGO EVENTUAL

ESCOLARES

NIÑOS

CRUCE DE
CICLISTAS

JINETES

ANIMALES SUELTOS
(Vaca)

ANIMALES SUELTOS
(Ciervo)

CORREDOR AÉREO

PRESENCIA DE
VEHÍCULOS EXTRAÑOS
(Tranvía)

PRESENCIA DE
VEHÍCULOS EXTRAÑOS
(Tractor)

PRESENCIA DE
VEHÍCULOS EXTRAÑOS
(Ambulancia)

VIENTOS FUERTES LATERALES

ANTICIPO DE OTROS DISPOSITIVOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO

FLECHA DIRECCIONAL

PROXIMIDAD DE SEMÁFORO

PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA (Pare)

PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA (Paso)

PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA (Otras)

FIN DE PREVENCIÓN

INFORMATIVAS
NOMENCLATURA VIAL Y URBANA

RUTA PANAMERICANA

RUTA NACIONAL

RUTA PROVINCIAL

NOMENCLATURA URBANA

NOMENCLATURA URBANA

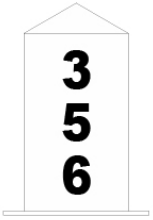
IDENTIFICACIÓN DE REGIÓN Y LOCALIDAD

ORIENTACIÓN (En caminos primarios y secundarios)

ORIENTACIÓN (En caminos secundarios)

COMIENZO O FIN DE ZONA URBANA

IDENTIFICACIÓN DE JURISDICCIÓN O ACCIDENTE



MOJÓN KILOMÉTRICO

NOMENCLATURA DE AUTOPISTA

CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA

COMIENZO DE AUTOPISTA

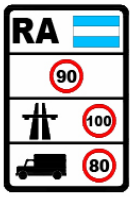
FIN DE AUTOPISTA

INDICADORA DE UTILIZACIÓN DE CARRILES

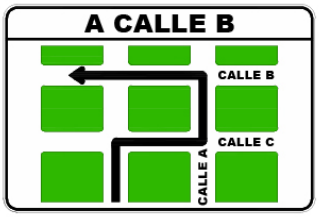
CAMINO O CALLE SIN SALIDA

CAMINO O CALLE SIN SALIDA

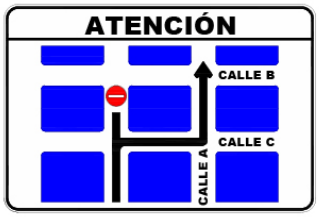
CAMINO O PASO TRANSITABLE



VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS



ESQUEMA DE RECORRIDO



DESVÍO POR CAMBIO DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN

ESTACIONAMIENTO PERMITIDO

ESTACIONAMIENTO PERMITIDO (A 45° o 90°)

ESTACIONAMIENTO PERMITIDO (Motos a 45°)

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

ESTACIONAMIENTO ORDENADO

PERMITIDO GIRAR (Derecha)

PERMITIDO GIRAR (Izquierda)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Derecha)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Izquierda)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Igual sentido o derecha)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Igual sentido o izquierda)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Ambas direcciones)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Bifurcación)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Derecha e izquierda)

DIRECCIONES PERMITIDAS (Giro en "U")

CÁMARA DE CONTROL ELECTRÓNICO

FIN DE CAMINO PEATONAL (A 100 m)

FIN DE CAMINO PEATONAL

CRUCE PEATONAL (Derecha)

CRUCE PEATONAL (Izquierda)

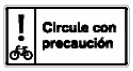
DIRECCIONADORES EN CICLOVÍA

PROXIMIDAD DE CICLOVÍA

DESCENSO DE LA BICICLETA

FINALIZACIÓN DE LA CICLOVÍA

ADVERTENCIA DE ESCUELA



ADVERTENCIA GENERAL

INFORMACIÓN TURÍSTICA Y DE SERVICIOS

PUESTO SANITARIO

SERVICIO TELEFÓNICO

ESTACIÓN DE SERVICIO

TELEFÉRICO

SERVICIO MECÁNICO

BALNEARIO

LUGAR PARA RECREACIÓN Y DESCANSO

HOTEL

BAR

CAMPAMENTO

RESTAURANTE

AEROPUERTO

GOMERÍA

ESTACIONAMIENTO

PUNTO PANORÁMICO

PLAZA

CORREO

ESTACIONAMIENTO DE CASAS RODANTES

MUSEO

POLICÍA

ZONA DE DETENCIÓN TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

TAXI

TERMINAL DE ÓMNIBUS

ESTACIÓN DE FERROCARRIL

TEATRO

TURISMO

INSTITUCIÓN RELIGIOSA

ESCOLARES

ESCOLARES (Ciclovía)

PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

VÍCTIMA DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO