

Licencia de conductor

MANUAL DE ESTUDIO



Gobierno
de Junín

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| Categoría particular | 1 |
| Motocicletas, triciclos y cuatriciclos motorizados. Automóviles y camionetas con y sin acoplado. | |
| Categoría profesional transporte de carga | 18 |
| Camiones con y sin acoplados, articulados y casas rodantes motorizadas. | |
| Categoría profesional transporte de personas | 23 |
| Taxímetros y remises, transporte de pasajeros urbano, interurbano, escolar y niños. Vehículos de emergencia. | |
| Categoría especial | 27 |
| Tractores y maquinarias agrícolas, viales y especiales no agrícolas. | |
| Estrellas Amarillas | 28 |
| Anexo . Señalización vertical y horizontal | 29 |

CATEGORÍA PARTICULAR

Motocicletas. Triciclos y cuatriciclos motorizados. Automóviles. Camionetas con y sin acoplado.

I. Responsabilidades

El tránsito es un sistema al cual ingresamos cada vez que salimos a la calle, ya sea, como peatones o como conductores de bicicletas, motos, automóviles o trabajando como conductores profesionales. Todos somos parte y contribuimos para bien o para mal, en lo complejo de este sistema. La responsabilidad que asumimos, supone tener plena conciencia de los daños que podemos ocasionar mediante una conducción imprudente, descuidada o desatenta.

En ese sentido, debemos entender que las normas de tránsito han sido dictadas en pos de la seguridad de la comunidad, que son para todos y cada uno de nosotros, y que su incumplimiento no sólo desemboca en la posibilidad de una multa, un arresto o una inhabilitación, sino que también puede derivar en un accidente, donde se puede perder la vida propia, la de nuestros seres queridos y la de terceros, o producir secuelas permanentes o discapacidades irrecuperables. También hay que contemplar los gastos o pérdidas materiales. Todo esto es evitable si se asume una actitud respetuosa, prudente y segura al conducir.

II. Definiciones (Art. 10)

Acera: orilla de la calle o de otra vía pública, generalmente urbana, sita junto al parámetro de las casas o a la baranda de los puentes y destinada para el tránsito de peatones.

Arteria: vía pública de circulación en zonas urbanas.

Automóvil: automotor con capacidad, excepto el conductor, para no más de 4 (cuatro) personas, destinado al transporte de las mismas sin carga o retribución de servicios alguna.

Autopista: vía pavimentada multicarril, sin cruces a nivel, con calzadas separadas físicamente y con limitaciones de ingreso directo desde predios frentistas lindantes.

Avenida: vía pública de una zona urbana de más de un carril por mano.

Banquina: zona adyacente y de continuidad paralela al borde de la calzada de una carretera, ruta, autopista, semiautopista o camino, de no menos de 3 (tres) metros de ancho a partir del borde de la calzada.

Bocacalle: entrada o embocadura de alguna calle.

Calzada: parte de la vía pública destinada al tránsito de vehículos.

Camino: vía rural de circulación.

Camioneta: vehículo automotor con capacidad para transportar cargas de hasta 3.500 (tres mil quinientos) kilogramos de peso total.

Carretera: vía pública pavimentada en zonas rurales de uno o más carriles por mano, sin calzadas separadas físicamente, con o sin cruces a nivel y sin limitación de acceso directo desde los predios frentistas lindantes.

Circulación: desplazamiento y tránsito de peatones y vehículos por la vía pública o privada.

Colectora: calzada pavimentada o no, trazada en forma lateral y generalmente externa y paralela a las vías de

circulación principal correspondiente a autopistas e intersecciones por la cual se desplaza el tránsito vehicular local, hasta llegar a la encrucijada, que permita ingresar a la vía principal.

Conductor: persona que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de un vehículo durante su utilización en la vía pública.

Encrucijada: pasajes en donde se cruzan o dividen dos o más calles, carreteras, caminos, autopistas, rutas o semiautopistas.

Estacionamiento: detención de un vehículo en la vía pública con o sin conductor, por un período igual o mayor que el necesario para ascenso o descenso de personas, carga o descarga de elementos o animales.

Mano: lado de la vía pública que debe conservar quien transita.

Paso a nivel: cruce de una vía de circulación con el ferrocarril.

Rotonda: emplazamiento vial circular para la distribución del tránsito, que se encuentra en la encrucijada de dos o más vías públicas y que permite la circulación giratoria.

Ruta: vía pública pavimentada o no que es camino de comunicación entre pueblos, localidades y ciudades, se desplaza por zonas urbanas, suburbanas o rurales, de uno o más carriles por mano, con o sin cruces a nivel y sin límite de acceso directo desde los predios frentistas lindantes.

Semiautopista: vía pública pavimentada, con calzadas para ambas manos, con separadores de tránsito que impiden el paso de una mano a otra, con o sin cruces a nivel, con o sin ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.

Senda de seguridad: espacio establecido en la vía pública para uso o no de los peatones y que se halla protegido, demarcado, indicado o determinado por signos claramente visibles para la detención obligatoria de los automotores.

Senda peatonal: prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada, esté delimitada o no y el espacio demarcado en las calzadas, destinado al cruce peatonal.

Señal de tránsito: dispositivo, marca o signo colocado o erigido por la autoridad competente o entidad autorizada con el propósito de guiar, dirigir, advertir o regular el tránsito.

Vía pública: acera, autopista, ruta, camino, carretera, semiautopista, callejón, pasaje, calle, senda, zona del camino o paso de cualquier naturaleza afectado al dominio público o a las áreas así declaradas por la autoridad.

Zona rural: zona geográfica abierta, donde se desarrollan las actividades agrícolas ganaderas.

Zona urbana: zona que se encuentra dentro del ejido de las ciudades, pueblos o villas.

Zona semiurbana: zonas próximas a las ciudades, pueblos o villas que tienen algún desarrollo urbano cercano a la vía que se transita.

III. Circulación Peatonal (Arts. 47 y 50)

Los peatones deben respetar las normas de tránsito de igual manera que los conductores, ya que ellos también forman parte del mismo. Por lo tanto, antes de cruzar una calle deben detenerse, observar bien hacia ambos lados y, fundamentalmente, hacerse ver. Asimismo, deberán transitar cumpliendo las siguientes normas:

- En las zonas urbanas, se debe transitar únicamente por las aceras u otros espacios habilitados a ese fin.
- En las encrucijadas, por la senda peatonal o por la parte de la calzada que prolonga la acera en sentido longitudinal.
- Está totalmente prohibido cruzar la calzada por cualquier otro lugar o esperar sobre la misma la habilitación del cruce.
- En zonas rurales, se debe caminar en sentido opuesto al de circulación de los vehículos, lo más alejado posible de la calzada.

- Por la calzada sólo está permitido a los ocupantes del asiento delantero de un automóvil ascender o descender del mismo.
- En vías donde existan semáforos, los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada cuando a su frente tengan un semáforo peatonal que los habilite; o si sólo existe semáforo para los vehículos, cuando tengan luz verde, en el sentido de los que circulan en su misma dirección. No se debe cruzar cuando el semáforo que está a su frente esté en luz roja o amarilla.

IV. Circulación Vehicular (Arts. 4, 17, 48, 51, 52, 53, 54, 55, 59, 64, 85 y 92)

Dispositivos.

Al conducir un vehículo debemos, como primera medida, verificar las condiciones de seguridad exigidas por la Ley. Por seguridad entendemos todos los dispositivos que, si bien no evitan accidentes, pueden salvar la vida del conductor, sus acompañantes y terceros. Estos dispositivos son:

- Paragolpes.
- Espejo retrovisor.
- Luces reglamentarias.
- Limpiaparabrisas.
- Silenciador.
- Freno de mano.
- Balizas portátiles.
- Matafuegos.
- Cinturón de seguridad.
- Apoya cabezas.

En el supuesto especial de personas con **discapacidades**, los vehículos que éstos utilicen para la circulación, deberán necesariamente contar con dispositivos adecuados al tipo de discapacidad física que se posea.

Los vehículos conducidos por hipoacúsicos o sordos deberán estar dotados de los siguientes dispositivos adicionales:

- Dos (2) espejos retroscópicos colocados uno en cada puerta delantera del automotor, de manera tal que permitan al conductor la perfecta visión de las fajas de circulación paralelas al vehículo, de la calle o carretera que va dejando atrás.
- Una (1) chapa de treinta (30) centímetros de largo por ocho (8) centímetros de ancho, pintada en cuadros de dos (2) centímetros por dos (2) centímetros con colores alternativamente amarillo y rojo, ubicada en la mitad de la parte posterior del vehículo, en lugar bien visible y en posición horizontal.
- Dos (2) chapas de dieciséis (16) centímetros de largo por seis (6) centímetros de ancho pintadas de igual manera, ubicadas en cada guardabarro delantero en su parte lateral, en lugar bien visible y en posición horizontal.

En el caso de motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados los conductores y acompañantes deberán llevar casco reglamentario y anteojos de seguridad.

Documentación.

En cuanto a la documentación, es requisito **indispensable** la portación de:

- Licencia de conductor.
- Cédula de identificación del vehículo (tarjeta verde).

- Seguro obligatorio contra terceros.
- Certificado de Verificación Técnica Vehicular (V.T.V.).

Circulación.

En la vía pública se deberá circular con cuidado y previsión, teniendo en todo momento el efectivo dominio del vehículo, advirtiendo previamente cualquier tipo de maniobra que se deba realizar.

Se circulará sólo por la calzada, sobre la derecha, y en el sentido señalizado, respetando los carriles establecidos.

En el caso de haber más de un carril en el mismo sentido de circulación, la vía más lenta será la de la derecha, debiendo dejar los carriles izquierdos para los vehículos que circulan a mayor velocidad.

La circulación en las rotondas se hará de manera ininterrumpida y dejando la zona central no transitable de la misma a la izquierda.

En el caso de las motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados se deberá circular siempre sobre el carril derecho. Debe recordarse que está prohibido circular entre carriles, asidos de otros vehículos, enfilados detrás de otros automotores o sin apoyar sobre la calzada la totalidad de sus ruedas.

Cada vez que se deba girar, 30 (treinta) metros antes de realizar la maniobra se debe avisar con la luz de giro correspondiente y desviarse hacia el carril que habilite la misma. El giro hacia la izquierda está **prohibido** en vías de doble mano, salvo que haya una señal que lo permita.

Adelantamientos.

Cuando un conductor se adelante a otro vehículo lo deberá hacer **siempre por la izquierda**, según las siguientes reglas:

- Debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre, en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún vehículo que lo siga lo esté a su vez sobrepasando.
- Debe tener la visibilidad suficiente y **no iniciar** la maniobra si se acerca a una encrucijada, puente, túnel, curva, pendiente o paso a nivel.
- En caso de niebla o lluvia intensa se deberá evitar el adelantamiento, salvo en caso de fuerza mayor.
- Se deberá avisar al vehículo que lo precede la intención de sobrepaso, mediante el destello de luces o bocina en zona rural.
- Siempre se utilizará el indicador de giro izquierdo durante el desplazamiento lateral.
- El adelantamiento se hará rápidamente para retomar su lugar a la derecha sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado y con el indicador de giro derecho en funcionamiento.
- El vehículo que será sobrepasado, deberá tomar las medidas que lo faciliten, manteniendo su derecha y la velocidad de marcha, reduciéndola eventualmente.

Existen dos **excepciones** en las cuales el adelantamiento por el lado derecho es permitido por la Ley:

- Cuando el conductor del vehículo que lo antecede ha indicado su intención de girar o detenerse a su izquierda, maniobra que debe realizarse con extrema precaución.
- Cuando en un embotellamiento producido en vías de dos o más carriles, la fila de la izquierda no avanza, o lo hace con extrema lentitud.

Estacionamientos.

Es importante recordar que un vehículo mal estacionado, afecta de una manera significativa a la seguridad, visibilidad y fluidez del tránsito. Nuestra Ley señala que:

- En cuanto a los estacionamientos, éstos se harán en vías públicas pavimentadas en zonas urbanas, en forma paralela al cordón -salvo señalización contraria como en los casos de estacionamiento a 45° (grados)- a **treinta**

(30) centímetros del mismo.

■ **Está prohibida** como maniobra de estacionamiento empujar a los vehículos que se encuentran ya estacionados, debiendo dejar como distancia de seguridad entre vehículos, un espacio no inferior a **treinta (30) centímetros**.

■ Deberán guardarse las siguientes distancias:

-De la línea de edificación (esquina): 5 (cinco) metros.

-De las puertas de escuelas, hospitales o paradas de ascenso y descenso de pasajeros: 10 (diez) metros de cada lado.

-De las encrucijadas, pasos a nivel, puentes o alcantarillas, en zona rural: 10 (diez) metros.

-De las curvas, puentes o cimas de cuevas: 50 (cincuenta) metros.

-En vías públicas de tierra el estacionamiento se hará fuera de la huella.

■ **No se podrá estacionar:** frente a los accesos de garajes, frente a rampas para personas con discapacidades, sobre las sendas peatonales, en rotondas, separadores de tránsito, en semiautopistas o en autopistas.

V. Prioridades (Arts. 57 y 61)

Las prioridades de paso son aquellas que nos indican a quién corresponde pasar primero cuando simultáneamente se encuentran dos vehículos en una esquina o en lugares con obstáculos. **Conocerlas** es de suma importancia para circular de manera ordenada. **Respetarlas** es un eje fundamental para la solución de la mayoría de las dificultades que se presentan en la circulación cotidiana. Cabe señalar además, que el aumento de la **tolerancia** y la **cortesía** al momento de conducir constituyen, junto con el **respeto** hacia el otro conductor, aportes de vital trascendencia hacia un tránsito civilizado.

Existen tres formas de dar cumplimiento a las prioridades de paso. En primer lugar se debe atender a las indicaciones de los agentes que dirigen el tránsito, luego, lo que expresan las señales -por ejemplo "ceda el paso"- y finalmente, lo que establece la Ley de Tránsito. Esta nos expresa que:

■ Tienen prioridad en toda circunstancia los vehículos de Servicios Públicos: Ambulancia, Policía y Bomberos, mientras estén en servicio y prestando especial atención a su anuncio con sirenas y balizas, los cuales, una vez advertidos obligan a vehículos y peatones a liberar la circulación, cediendo el paso a los vehículos de emergencia.

■ El peatón siempre tiene prioridad de paso, en las esquinas o zonas señalizadas, ya sea cuando circulan en forma recta o cuando van a girar.

■ En zonas rurales (rutas) los vehículos tienen prioridad de paso sobre los peatones, ciclistas o jinetes.

■ Entre vehículos, y en una esquina de calles de igual importancia, la prioridad la tiene el vehículo que circula por la derecha.

■ Tiene prioridad de paso el vehículo que circula por la vía de mayor jerarquía, por ejemplo, una ruta sobre una calle común.

■ Mientras se circule por una calle de tierra se debe ceder el paso, respecto de los vehículos que circulan por calles pavimentadas.

■ Cuando se intenta girar para ingresar a la circulación de una calle o ruta, la prioridad de paso la tiene el vehículo que se encuentra circulando sobre ella.

■ Al circular por un carril que se encuentre obstruido se debe ceder el paso al vehículo que transita por el carril libre.

■ En las pendientes o cuevas el vehículo que sube tiene prioridad sobre el que baja, salvo que éste lleve acoplado o remolque.

- Siempre que se ingrese a una rotonda se debe ceder el paso a los vehículos que circulan por ella.
- En caminos de tierra, en los que exista una sola huella y en los caminos pavimentados de un sólo carril, cuando se crucen dos vehículos que marchan en sentidos opuestos, cada conductor estará obligado a ceder al otro por lo menos la mitad de la huella o carril, salvo que la situación particular del caso no lo permita, debiendo ambos aminorar su velocidad.

VI. Reglas de velocidad (Arts. 50, 55, 76, 77 y 78)

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

Se debe entender que el exceso de velocidad es una de las principales causas de muerte en accidentes. El hecho de circular a velocidades superiores o inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas, y que en caso de accidentes la máxima responsabilidad recaerá sobre él.

Velocidades máximas.

En zonas urbanas: calles 40 km/h. Avenidas 60 km/h.

En zonas semiurbanas: 80 km/h.

En zonas rurales (rutas): 110 km/h.

En semiautopistas: 120 km/h.

En autopistas: 130 km/h.

Velocidades máximas precaucionales.

En encrucijadas urbanas sin semáforos: 30 km/h.

En pasos a nivel sin barreras, proximidades de establecimientos escolares u hospitales: 20 km/h.

En rutas mientras atraviesan zonas urbanas: 60 km/h.

Velocidades mínimas.

En zonas urbanas y autopistas: la mitad del límite máximo establecido para cada tipo de vía.

En caminos y semiautopistas: 40 km/h.

Velocidad señalizada.

Es la que establece la autoridad de tránsito, en los sectores de las vías públicas que así lo aconsejan la seguridad y la fluidez de la circulación.

VII. Conducción (Arts. 51, 52, 59, 60, 63, 64, 83 y 93)

Todo conductor debe observar atentamente el desplazamiento y maniobras que realizan los otros vehículos que circulan por delante, detrás y a sus laterales. Para poder realizar esto, se debe tener siempre en cuenta el campo visual o foco óptico cuando se está circulando, el cual debe alcanzar con la vista una distancia que será: en ciudad, de **100 (cien) a 120 (ciento veinte) metros**, y en ruta, de **500 (quinientos) metros** aproximadamente.

Manejo defensivo.

Una de las formas más seguras y efectivas para la prevención de accidentes constituye lo que se denomina **manejo a la defensiva**, es decir, circular teniendo en cuenta el posible error que pueda cometer otro conductor, para poder evitarlo y que no le afecte.

El principal objetivo del manejo defensivo es la prevención, es decir: utilizar todos los elementos del vehículo que aumenten la seguridad a bordo, estar siempre alerta de los errores de conducción de otros automovilistas y de los imprevistos causados por peatones y ciclistas, permanentemente planificando cuál será la maniobra evasiva a efectuar. Todo ello permitirá actuar correctamente y no con una actitud temerosa.

La técnica de manejo defensivo se resume en tres puntos fundamentales:

- Explorar los potenciales peligros que le pueden ofrecer el tránsito en los próximos instantes, es decir, no dejarse sorprender por situaciones que eran previsible.
- Planear cuál sería la maniobra evasiva (frenar, cambiar de carril, etc.) en el caso de que el peligro percibido se concrete.
- Actuar correctamente y a tiempo.
- Pensar que el otro va a hacer aquello que puede parecer increíble, que quizás no lo esté viendo, que no frene, o cruce de forma indebida, son aplicaciones prácticas del manejo defensivo, es decir, se debe preparar para esas eventualidades, ya que nunca se sabe que conducta adoptará el otro conductor ni qué podrá ocurrir.

Es importante resaltar que en todo proceso de frenado intervienen dos factores: el tiempo de reacción del conductor y el tiempo de frenado del vehículo.

El **tiempo de reacción** es el tiempo que transcurre entre que el conductor percibe el peligro y traslada su pié del pedal de aceleración al pedal de freno. El otro factor es propiamente la **distancia que se necesita para detener** un vehículo una vez que se comenzó a frenar. Aquí juegan cuatro elementos fundamentales: la velocidad, el estado de los neumáticos, el de los frenos y la superficie sobre la que está circulando, que actúan directamente sobre la mayor o menor adherencia del automóvil.

Es por esto que se debe guardar una distancia mínima de seguridad entre vehículos que circulan, dependiendo ésta de la velocidad de circulación. Para ello resulta práctico establecer la distancia en tiempo, es decir, que ambos vehículos deben guardar entre sí un tiempo mínimo para pasar por un mismo punto fijo -por ejemplo un puente, un poste, un árbol, etc.- el que, en una buena ruta, de día y en buenas condiciones climáticas, no debe ser inferior a 3 (tres) segundos.

Seguridad.

Otra cuestión a tener en cuenta al momento de conducir, es constatar que se posean los requisitos de seguridad exigidos por la Ley. Especial atención merecen el casco en motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados; el cinturón de seguridad, los apoyacabezas y las balizas portátiles retroreflectantes en los automóviles.

El **casco** es un elemento de seguridad que, además de ser obligatorio, protege de la siguiente forma frente a un accidente:

- Disipa (distribuye) la energía del golpe en una superficie mayor, evitando que la energía se concentre en un espacio menor al llegar al cráneo.
- Por el mismo efecto, absorbe parte de la energía del impacto llegando menor cantidad a la cabeza (por el mismo principio de absorción de energía del habitáculo de los automóviles).
- Por los mismos efectos anteriores disminuye la velocidad de penetración (amortiguación).
- Resiste, y hasta evita la penetración de elementos agudos o cortantes.
- Protege contra la abrasión (raspaduras).

El uso adecuado del **cinturón de seguridad** en los vehículos:

- Impide ser lanzado contra el parabrisas o fuera del vehículo hacia una muerte segura. La mayoría de las heridas que se producen en los accidentes de tránsito son el resultado de impactos contra distintos elementos del habitáculo, como pueden ser el volante, el tablero de instrumentos o el parabrisas. Esto se debe a que luego del impacto, el vehículo se desacelera inesperada y violentamente, y los ocupantes se desplazan a la misma velocidad con que se encontraban viajando.
- Disminuye alrededor de un 80% la muerte de los ocupantes del vehículo accidentado.
- En la ciudad, aún a poca velocidad, también evita la muerte o lesiones graves, en especial en choques laterales producidos a escasa velocidad. Es importante saber que un impacto frontal a tan sólo 20 (veinte) km/h hace que se genere una fuerza sobre los ocupantes 10 (diez) veces superior a su peso, lo que origina que los mismos se desplacen hacia adelante e impacten contra el tablero y el parabrisas, originando lesiones fatales.
- En caso de incendio o inmersión del vehículo, el cinturón es la mejor oportunidad de sobrevivir, ya que puede evitar que se pierda el conocimiento con el choque o vuelco, ayudando a escapar con vida.
- Impide el choque contra las partes interiores del vehículo o de los ocupantes entre sí, por lo que resulta muy importante su uso en los asientos posteriores ya que, muchas veces, un pasajero del asiento trasero "sin ajustar" puede matar al conductor o acompañante delantero debidamente ajustado.
- El cinturón de seguridad bien colocado no daña al feto, sino que lo protege de la muerte por trauma en caso de colisión, además de asegurar la vida de la madre.

Se deben seguir ciertas recomendaciones de uso para lograr la máxima efectividad de este importante elemento de seguridad:

- El cinturón no debe estar retorcido o rozando contra cantos cortantes.
- La banda del cinturón no debe pasar sobre objetos duros, ni frágiles como bolígrafos o anteojos, que ante la fuerza de la desaceleración producto de un impacto, podrían incrustarse en el cuerpo.
- En el caso de mujeres embarazadas, la banda vertical debe ubicarse entre los senos y la banda abdominal debe estar ajustada lo más posible a la región pélvica, para evitar toda presión sobre el abdomen.

Los **apoya cabezas** son una protección esencial de los ocupantes del vehículo, especialmente en choques desde atrás, para evitar graves lesiones o la muerte por desplazamiento violento de la cabeza hacia atrás -desnucamiento, consecuencia del "latigazo"-. Por eso, no obstante la reglamentación, son tan importantes en los asientos traseros como en los delanteros.

En el caso de las **balizas portátiles retroreflectantes**: éstas constituyen un elemento más de seguridad, ya que evitan la posible colisión ante el caso de una detención forzosa no señalizada. Es por eso que deberán ser colocadas por lo menos a 30 (treinta) metros adelante y atrás del vehículo, distancia que se duplicará en el caso de una noche húmeda o lluviosa. Se debe extremar la precaución en el caso de detenerse involuntariamente en un puente, curva, cuesta o pendiente, donde serán colocadas en los extremos de los mismos, es decir, al comienzo y al final del puente, curva, etc.

Una conducción segura sugiere también extremar los recaudos si es que se llevan acompañantes, ya que es responsabilidad del conductor lo que a ellos les suceda.

Si se transportan niños, debe recordarse que los menores de 12 (doce) años deberán viajar obligatoriamente en el asiento trasero, debidamente ajustados con el cinturón de seguridad.

En el caso de llevar animales, éstos deberán ser transportados en el asiento trasero, y atados con correa de modo tal que no puedan saltar al asiento delantero.

Se debe también evitar llevar dentro del habitáculo objetos o juguetes pesados, cortantes o punzantes, que puedan dañar a cualquiera de los ocupantes en caso de accidente. Si producto de un impacto o de una frenada brusca, el vehículo se detiene violentamente, los objetos sueltos salen proyectados a la misma velocidad que traían.

Conducción prudente.

Cuidar la vida del conductor, la de los ocupantes del vehículo y la de terceros supone tener en todo momento, y bajo toda circunstancia, un dominio pleno y efectivo del vehículo.

En el supuesto de reventar un neumático a alta velocidad se debe soltar suavemente el acelerador, **nunca frenar**, y sujetar firmemente el volante manteniéndolo en línea recta hasta disminuir la velocidad.

Si se circula por un camino resbaladizo y se necesita frenar, deberá hacerse mediante rebaje de marcha, ya que al pisar el pedal del freno las ruedas del vehículo podrían quedar bloqueadas, perdiendo de esta manera el control del mismo.

Una correcta y segura conducción aconseja que las curvas deberán ser recorridas lentamente, sin frenar al entrar y acelerando al salir.

Cuando se deba cruzar un paso a nivel, se hará a menos de 20 (veinte) km/h y en segunda marcha. En el caso de estar en el primer lugar para iniciar la marcha, y al avanzar ya sobre las vías no haber podido cambiar la marcha a segunda, se debe continuar en primera. **Nunca** se deben hacer cambios de marcha sobre la vía ni pasar sobre ellas en punto muerto.

Es conocido que el hombre tiene una reacción tardía entre la percepción del cambio en su entorno y la adaptación al mismo. Por tal motivo, el conductor prudente debe ajustarse al cambio repentino en el ambiente que lo rodea, sobre todo al enfrentarse a diferentes condiciones climáticas:

■ **Lluvia:** al caer la lluvia sobre la calzada, ésta se encuentra en las peores condiciones de adherencia, porque el polvillo que contiene al mojarse forma una delgada capa resbaladiza que imposibilita controlar el vehículo si se transita a una velocidad inadecuada.

Cuando el pavimento se encuentra mojado, la distancia de frenado es más larga; según el estado del pavimento puede llegar a ser el doble que sobre la calzada seca. Pero además, las condiciones de maniobrabilidad del vehículo para esquivar un obstáculo disminuyen considerablemente, pudiendo perderse el control de la trayectoria fácilmente.

Bajo lluvia, el contacto con el neumático es esencialmente importante, porque se puede generar el fenómeno conocido como "**hidroplaneo**". El mismo se produce cuando los neumáticos no son capaces de evacuar toda el agua que fluye por debajo de ellos, ya sea por falta de dibujo de la banda de rodadura o por exceso de velocidad. En estas condiciones se crea una película de agua entre el neumático y la calzada que deja el primero sin contacto con lo segundo.

La forma más adecuada de disminuir la velocidad ante una situación de acumulación de agua sobre el pavimento es quitando el pie del acelerador, es decir, tratando en lo posible de no tocar el pedal de freno. La manera más idónea de aplicar los mismos en una situación exigida consiste en lograr un frenado controlado que mantenga -la mayor parte del tiempo- los neumáticos en condición de rodadura y no resbalando o deslizándose.

■ **Niebla:** la niebla es otro factor de alto riesgo, en tal situación no debe detenerse nunca sobre la calzada ni en la banquina, de ser posible se debe hacer en una estación de servicio u otro lugar seguro, en caso contrario se deberá circular despacio y con las luces bajas encendidas, incluidas las balizas. Cabe destacar que la luz alta disminuye la visibilidad del conductor porque las gotas de agua en suspensión devuelven gran parte del haz de luz emitido.

■ **Viento:** el viento, sobre todo si se atraviesa una ruta, incide de manera significativa en la maniobrabilidad del vehículo. En las rutas, se pueden encontrar vientos que mueven literalmente al vehículo del camino. Los más peligrosos, sin dudas, son los vientos cruzados que aparecen repentinamente durante el recorrido.

Una de las situaciones en donde se debe tener mayor cuidado es en los adelantamientos a vehículos pesados, dado que los mismos cortan el viento y cuando se sale de su zona de influencia -si no se está atento a esa circunstancia- se puede llegar a producir un fuerte movimiento que podría desembocar en un accidente.

Otra circunstancia a la que se le debe prestar suma atención son las zonas arboladas, dado que éstas generan el mismo efecto que los vehículos pesados de cortar el viento, y al finalizar la zona forestada, puede encontrarse con la situación de un viento cruzado, produciéndose el despiste del vehículo o la invasión del carril contrario con el consiguiente riesgo.

Evitar el celular.

El uso de telefonía celular ha determinado un importante incremento en accidentes de tránsito por la falta de atención de los conductores.

La desconcentración se produce debido a que cuando el conductor atiende el teléfono, debe prestar atención a lo que le dicen y elaborar respuestas. A ello se suman las dificultades que pueden surgir durante la maniobra, debido a la utilización de una sola mano al volante.

Una de las soluciones puede estar en detenerse en un lugar seguro, solicitar una llamada posterior o, en caso de ser posible, derivar la llamada al acompañante.

Colisión frontal.

La colisión frontal es una de las más frecuentes dentro de la circulación en rutas. Por su peligrosidad y su difícil forma de evitar, es la que más daño produce, llevando como resultado en el mayor de los casos la muerte de los ocupantes de ambos vehículos. Se producen generalmente por:

- Maniobras imprudentes en los adelantamientos, no advirtiendo a los que circulan en sentido contrario.
- Sueño, fatiga o distracción de los conductores que se cruzan de carril.
- Uso imprudente de las luces largas, encandilando al vehículo que circula de frente.
- Inexperiencia en la forma de evitarlos del vehículo que circula por su carril, el cual, ante la duda, produce el choque al no despejar el carril para liberar la circulación.

En caso de circular por el carril correspondiente, si un vehículo que circula en sentido contrario se cruzara a nuestro carril, se deberá como primera medida, prender las luces altas y tocar la bocina para advertirle que vuelva a su carril. No obstante esto, en el caso de que el vehículo que nos enfrenta no vuelva o no pueda volver a su carril, deberá inmediatamente desviarse hacia nuestra banquina, es decir, hacia el lado derecho, evitando en todo momento el choque frontal.

Para evitar la fatiga es recomendable no manejar por períodos continuos de más de dos horas, y para ello, conviene alternar el manejo con otros acompañantes aptos. En el caso de que esto no pueda hacerse, se debe tomar una pausa cada dos horas de aproximadamente 5 a 10 minutos, bajando del vehículo, para liberar tensiones y buscar aumentar la flexibilidad y firmeza de los músculos. Para ello es conveniente caminar y hacer ejercicio lenta y suavemente, girando la cabeza, estirando los brazos, las piernas, etc.

Conducción y alcohol.

Dentro del contexto de los errores de conducción, el alcohol casi siempre se encuentra asociado con la velocidad, el sueño y las distracciones.

Se debe recordar que existe una expresa prohibición legal de circular en estado de intoxicación alcohólica o bajo el efecto de estupeficientes. El límite máximo tolerado de alcohol en sangre es de **0,5 gramos**, es decir, 0,5 gramos de alcohol por cada litro de líquido corporal.

Cabe destacar que el alcohol produce una depresión del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora, la percepción sensorial (vista y oído) y modificando el comportamiento del individuo, lo que muchas veces se traduce en una toma de mayor riesgo. Aunque el conductor no lo note se disminuye la capacidad de conducción, ya que:

- Se lentifican las respuestas y las maniobras se efectúan más despacio o torpemente.

- Se embotan los sentidos, disminuyendo la capacidad de atención.
- Se genera una falsa sensación de seguridad, que predispone a excesos de velocidad y a todo tipo de violaciones a las normas de seguridad de tránsito.

En la tabla siguiente se presentan los principales efectos del alcohol en relación con las necesidades psicomotoras para la conducción de vehículos, en función del nivel de alcohol en sangre.

| Alcoholemia (%) | Efectos | Riesgo multiplicado por |
|-----------------|---|-------------------------|
| 0,15 | Disminución de los reflejos. | 1,2 |
| 0,20 | Falsa apreciación de las distancias, subestimación de la velocidad. | 1,5 |
| 0,30 | Trastornos motores. Euforia. | 2 |
| 0,50 | Aumento del tiempo de respuesta. | 3 |
| 0,80 | Trastorno general del comportamiento. | 4,5 |
| 1,20 | Cansancio. Fatiga. Pérdida de la agudeza visual. | 9 |
| 1,50 | Embriaguez motora. | 16 |

Se debe tener en cuenta que una misma cantidad de alcohol puede no superar el límite legal en una persona y en otra sí. Por lo tanto, éste no es un límite cuantitativo igual para todos, sino que varía según diversas circunstancias personales, y en especial, según el peso y el sexo. De todas maneras, lo más seguro es: **no beber si se debe conducir o no conducir si se ha bebido.**

En conclusión, una conducción segura, prudente y atenta al entorno constituye la forma más eficaz de contribuir de manera positiva al ordenamiento y seguridad de nuestro tránsito.

VIII. Uso de luces (Art. 58. Ley 12.564)

El encendido de las luces de alcance medio o bajas de los vehículos será obligatorio en zona rural, rutas, carreteras, semiautopistas y autopistas durante las 24 horas del día, sin importar las condiciones climáticas reinantes.

En zonas urbanas y semiurbanas, deberá utilizarse en forma permanente la luz de alcance medio o baja en horario desde el crepúsculo hasta el alba y en caso de situaciones climáticas adversas. En dichas zonas, sólo se utilizará la luz de largo alcance o alta para avisar la llegada de un vehículo a una bocacalle o para adelantarse a otro siempre en forma de destello o guiñada.

De acuerdo a estudios realizados las luces bajas encendidas durante el día hacen que los vehículos sean visibles a mayores distancias. La ventaja de conducir con las luces bajas, aumenta en los días nublados o de lluvia debido a que los automóviles son percibidos con suficiente antelación en un ambiente con escasa luz

natural. Además, las luces encendidas durante el día permiten evidenciar cuál es el sentido en el que circula un vehículo que transita por una ruta de doble mano, evitando confusiones a los conductores a la hora de realizar un sobrepaso.

El uso de luz de largo alcance o alta es obligatorio en zona rural, desde el crepúsculo hasta el alba, debiendo cambiar por luz baja: en caso de que otro vehículo circule en sentido contrario, al aproximarse a otro vehículo que lo precede y cuando hubiere niebla.

Se debe evitar en todo momento mantener las luces altas en el caso de encontrarse con un vehículo que circula en sentido contrario, ya que el conductor encandilado puede causar su propia muerte, o la de los ocupantes de ambos vehículos.

El **encandilamiento** provoca una ceguera momentánea y lentifica notablemente la adaptación de la vista a la oscuridad, por lo que se puede perder el control del vehículo, con consecuencias fatales. Es importante destacar que el ojo humano necesita ocho segundos de tiempo para recuperarse plenamente de un encandilamiento, y que durante los primeros tres segundos la ceguera es total.

En caso de ser encandilado o enceguecido por las luces de otros vehículos: no se deben encender las propias luces altas, pues el riesgo se potencia; se debe mantener la dirección y apartar ligeramente la vista hacia el costado derecho del camino, tratando de guiarse por las líneas laterales del mismo, si las hubiere, para no perder el control, y disminuir la velocidad.

Las luces de freno, giro y retroceso se encenderán para sus propios fines, tanto de día como de noche.

Las luces intermitentes de emergencia (balizas) deben usarse para indicar la detención en zona peligrosa o la ejecución de maniobras riesgosas; también en el caso de que, por inconveniente necesario o de otra índole se haga imperiosa la necesidad de detener el rodado fuera de la calzada, o cuando se haya detenido en ella y funcione su sistema eléctrico.

Se debe recordar que es de vital importancia que las ópticas delanteras se encuentren limpias y en buen estado, como contar con buena iluminación en los focos traseros. Esto permitirá ver y ser visto, algo fundamental para una conducción segura.

IX. Señalización (Arts.17, 83, 84, 94, 95, 96 y 97)

La señalización es uno de los elementos más importantes que ayudan al conductor y peatón durante su desplazamiento o circulación por la vía pública. Los datos que proporcionan pueden ser: informaciones o indicaciones varias, conductas a seguir o maniobras a realizar. Estos mensajes pueden ser transmitidos a partir de: letreros, símbolos, luces o señas manuales. De esta manera se necesita de las señales y se debe aprender a reconocerlas y/o leerlas, y lo que es más importante: **respetarlas y cumplirlas.**

Las señales pueden ser:

- **Verticales:** son aquellas que se encuentran montadas o colocadas en un poste o caño (letreros o luces) y ubicadas a los costados de los caminos o en las aceras, en la ciudad.
- **Horizontales:** son aquellas que se "pintan" sobre el pavimento, calle, acera o cordón.
- **Aéreas:** son aquellas que se ubican con montajes especiales y a gran altura como grandes letreros o semáforos. Generalmente se trata de "arcos" de caños que pueden o no cruzar la calzada en ambos extremos. Se ubican de esta manera para poder ser visualizados desde más lejos.
- **Manuales:** son las que realizan con sus brazos, manos y posturas del cuerpo los agentes que dirigen el tránsito, o los conductores que van a efectuar ciertas maniobras.

- **Sonoras:** son las que a través de un sonido alertan de un peligro o situación de máxima atención. A modo de ejemplo se citan las bocinas de los automóviles, el silbato de los agentes de tránsito, las campanas o timbres en los pasos a nivel, etc. Dentro de este grupo, merecen especial atención las sirenas características de los vehículos de Servicios Públicos: Policía, Bomberos y Ambulancias, ante los cuales al oír y advertir sus sonidos debe desviarse inmediatamente liberando la circulación de emergencia.

Dentro de las señales verticales y aéreas, se ubican algunas que son comunes a ambas por su disposición: las luminosas, por ejemplo, las luces de paso a nivel, las luces en edificios o antenas para naves aéreas, etc. El semáforo constituye por excelencia la señal más utilizada de este tipo. Su interpretación es la siguiente:

- **Luz roja:** detención.
- **Luz amarilla fija:** detención. Cambio a luz roja o verde.
- **Luz amarilla intermitente:** precaución. Paso a velocidad precautoria.
- **Luz verde:** paso, respetando las velocidades indicadas.

En el caso de las señales luminosas se incluyen las luces identificatorias de ciertos vehículos. Los de Servicios Públicos serán reconocidos de acuerdo a los colores característicos de sus luces sobre el techo de sus carrocerías. Éstos son:

- **Móviles policiales y de seguridad,** de color **azul**.
- **Bomberos y explosivos de uso oficial,** de color **rojo**.
- **Ambulancias, vehículos afectados a servicios de salud y urgencias médicas,** de color **verde**.
- **Vehículos especiales de auxilio vial, reparación o recolección,** de color **amarillo**.

Deben señalarse también y llevar en disposición central superior, y en línea horizontal:

- **Trenes de vehículos** (enganches y/o acoplados): 3 (tres) luces **verdes** en el frente y 3 (tres) luces **rojas** atrás.
- **Transportes de pasajeros:** 4 (cuatro) luces **celestes** en el frente, y 1 (una) luz **roja** y 2 (dos) **celestes** atrás.
- **Transportes de escolares:** 4 (cuatro) luces **amarillas** en el frente, y 1 (una) luz **amarilla** y 2 (dos) **rojas** atrás.

Señalización Vertical.

Una clasificación importante en cuanto a las señales verticales está dada por los letreros o carteles, que según su forma y color se dividen en:

- **De Información:** éstos son de forma rectangular, fondo color azul y símbolos de color negro sobre un cuadrante blanco. Informan de servicios públicos o privados. Por ejemplo: estaciones de servicio, hospitales, teléfonos, hoteles, etc. La figura o símbolo da la pauta de qué se trata y, generalmente, se acompañan de una leyenda que expresa a qué distancia se ubica el lugar.
- **De Orientación:** éstas son de color generalmente verde, con letras o símbolos en blanco. Son usadas para guiar el camino, indicando la forma de acceder a un lugar, salir de una autopista, las distancias entre distintos puntos, etc.
- **De Prevención:** éstas son de forma cuadrada, orientadas en forma de rombo, de fondo amarillo y símbolos de color negro. Su función es alertar, avisar de los accidentes de la ruta o camino y acerca de todas las irregularidades, formas, construcciones que los mismos puedan tener. Así, toda dificultad que se pueda presentar -por ejemplo una curva, el ancho de un puente, un camino resbaladizo, etc.- se encuentra previamente señalizada, y no conocer este tipo de señales con anticipación podría causar el riesgo de involucrarse en un accidente. La elección de su color responde a que en la oscuridad, y por la proyección de las luces de los vehículos, este color es más visible y reflectivo que otros. En cuanto a los símbolos negros, es porque se crea una forma de "hueco" sobre el amarillo que resalta la forma del símbolo, delineando mejor sus contornos. Estas señales tienen mayor utilidad en rutas y caminos.