General Viamonte Municipio

Licencia de conductor

Manual de Estudio

General Viamonte Municipio

ÍNDICE GENERAL

Inicio	3
Definiciones	3
El peatón	9
La bicicleta	11
Licencia nacional de conducir	13
Categoría particular: motocicletas	16
Categoría particular: automóviles	29
Estacionamiento	56
Prioridades	57
Marcha y velocidad	59
Reglas de velocidad	59
Los factores que afectan las condiciones físicas	61
Responsabilidades	65
Estadísticas	69
Estrellas amarillas	71
Categoría profesional	71
Transporte de carga	72
Especial	76
Vehículos de emergencias	78
Transporte de personas	79
Señalización	84
Señales	88

INICIO

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 siniestro, 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.

DEFINICIONES

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.

Acoplado: Vehículo no automotor, destinado a ser remolcado y cuya construcción es tal que ninguna parte de su peso se transmite a otro vehículo, incluyendo en esta definición las casas rodantes.

Arteria: Vía pública de circulación en zonas urbanas.

Automóvil: Automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas.

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.

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.

Acoplado: Vehículo no automotor, destinado a ser remolcado y cuya construcción es tal que ninguna parte de su peso se transmite a otro vehículo, incluyendo en esta definición las casas rodantes.

Arteria: Vía pública de circulación en zonas urbanas.

Automóvil: automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas.

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.

Bicicleta: Todo vehículo de dos ruedas sin motor.

Bicicletero: Lugar destinado a estacionar y asegurar bicicletas.

Bocacalle: Entrada o embocadura de alguna calle.

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

Camino: Vía rural de circulación.

Camión: Vehículo automotor para transporte de carga de más de tres mil quinientos (3.500) kilogramos de peso total.

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

Carga general: Aquella que se transporta envasada en líos, fardos o a granel, cuyas unidades son de dimensiones inferiores a las del vehículo que las transporta.

Carga indivisible: Aquellas que como ser, vigas, perfiles y varillas de hierro rollizo, columnas de hierro o madera, contenedores, bloques de piedra, piezas estructurales, maquinarias, formen unidades que de algún modo rebasen las dimensiones corrientes del vehículo que las transporta.

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.

Carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales, destinado al transporte de maquinarias o carga indivisible.

Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad.

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

Colectivo: Vehículo automotor para el transporte de pasajeros, con capacidad mayor de 21 (veintiuno) asientos y hasta 30 (treinta) excluido el conductor y el acompañante o guarda.

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.

Maquinaria agrícola: Vehículos que se utilizan para trabajos o faenas agrarias generales y cuyo tránsito por la vía pública es sólo accidental y para traslado de un lugar a otro.

Maquinaria especial: Vehículo especialmente construido para otros fines y capaz de ser remolcado por un automotor.

Maquinaria vial: Vehículo automotor o no, que se utiliza para trabajos en la vía pública y cuyo tránsito por dicha vía, cuando no está operando es sólo accidental y para traslado de un lugar a otro.

Microómnibus: Automotor con capacidad mayor de 11 (once) asientos y hasta 21 (veintiuno) excluidos el del conductor y el del acompañante o guarda.

Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 CC. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h.

Ómnibus: Automotor para transporte de pasajeros con capacidad mayor de 30 (treinta) asientos, excluido el del conductor, acompañante o guarda.

Parada: El lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente.

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

Porte: Volumen específico de un vehículo, dimensión total más peso de un automotor o tren de vehículos.

Peso: El total del vehículo más su carga y ocupantes.

Reductor de velocidad: Artefacto que se coloca en la vía pública que tiene como finalidad obligar a que los conductores aminoren su marcha al pasar por encima de los mismos.

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.

Semiacoplado: Acoplado cuya construcción es tal que una parte de su peso se transmite al vehículo que lo transporta.

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 peatonal: El sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de esta.

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.

Servicio de transporte: El traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte.

Tara: Masa o peso del vehículo en que se transporta carga.

Tractor: Vehículo automotor que se utiliza para arrastrar otros vehículos y/o herramienta de arrastre.

Vehículo automotor: Todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

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 agrícologanaderas.

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.

EL PEATÓN

El espacio público es un espacio complejo y desplazarse en él tiene sus reglas. El peatón debe ser el protagonista y por ello el principal beneficiario de la circulación en la ciudad. Pero esta actividad en la que todos estamos involucrados tiene dos aspectos fundamentales.
En primer término, es de vital importancia el respeto que los vehículos deben observar para con el peatón, ya que es la parte más vulnerable en caso de producirse un siniestro vial.
En segundo lugar, es el propio peatón quien debe cumplir con las leyes de tránsito y seguir los consejos de seguridad vial, es su propia vida la que está en riesgo.

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:
Los peatones transitarán:
En zona urbana: por la vereda siempre que sea posible o por otros espacios habilitados a ese fin. En las intersecciones, por la senda peatonal. Excepcionalmente, rodeando el vehículo. Para el ascenso o descenso del vehículo los ocupantes rodearán el mismo.

Las mismas disposiciones se aplican para sillas de ruedas, coche de bebés y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones ni superen la velocidad que establece la reglamentación.
En zona rural: por sendas o lugares lo más alejados posible de la ruta. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito de los automóviles.

Durante la noche: portarán brazaletes u otros elementos retroreflectivos para facilitar su detección.
El cruce de la calzada: se hará por la esquina, en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos
En zonas urbanas y rurales: si existen cruces a distinto nivel con sendas para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

Consejos para el peatón:
Respetar los semáforos.
Al caminar de noche, usar ropa de colores vistosos.
Con niños, tomarlos firmemente de la mano para cruzar la calzada.
No subir ni bajar mientras el micro, colectivo o taxi se encuentra en segunda fila o en movimiento; al descender debe mirar hacia atrás.
No cruzar en diagonal las calles y avenidas

Consejos para el conductor:
El peatón tiene prioridad sobre todos los conductores de la vía pública.
Como conductores se debe tener una actitud de consideración hacia los peatones, se transite por una avenida de la ciudad, por una carretera o por un camino rural.
Conducir con cuidado y bajar la velocidad cuando haya peatones cerca, especialmente en las calles concurridas, con paradas de autobuses, colegios, o al atravesar pequeños poblados.
No olvidar que alguien puede aparecer de manera imprevista, por detrás o delante de vehículos estacionados.
Los ancianos y las personas con discapacidad necesitan más tiempo para cruzar la calle: esperar hasta que completen el recorrido.
Ser especialmente prudentes en la conducción cuando haya niños en las cercanías.

LA BICICLETA

Es un medio de transporte con gran capacidad para interactuar con el entorno, adaptarse tanto a los ritmos de la ciudad como al de las zonas rurales, de fácil conducción y escaso mantenimiento, pero que comparte las mismas desventajas que los peatones, los ciclomotores y las motocicletas a la hora de protagonizar un siniestro vial. El conductor permanece expuesto y sin defensa ante una caída, lo que aumenta las posibilidades de sufrir lesiones severas o incluso perder la vida. Por lo tanto, el compromiso y respeto de las normas de tránsito es un compromiso con la vida.

Características:

La bicicleta es un vehículo de dos ruedas propulsado por el esfuerzo de quien lo utiliza. Existen varios modelos y pueden llegar a tener hasta cuatro ruedas alineadas.

Teniendo en cuenta la relación entre la energía utilizada y la distancia recorrida, la bicicleta es el medio de transporte más económico. Al ser impulsada por el propio conductor, la emisión de contaminantes atmosféricos es nulo, al igual que la contaminación sonora. En ciudades con mucho tránsito puede ser el vehículo más rápido para distancias inferiores a 5 km.

También tiene la ventaja de que no consume combustible. Las bicicletas son aptas para las calles, avenidas, senderos o a campo traviesa. También existen en las ciudades lugares exclusivos de circulación para ellas, como las ciclovías o bicisendas, las cuales se presentan físicamente separadas de los carriles de circulación normal de automóviles, delimitadas por líneas pintadas sobre las calles. La edad mínima para conducir una bicicleta en la vía pública es de doce años.

Requisitos para circular

Para una conducción segura, la bicicleta debe contar con:

Guardabarros sobre ambas ruedas - Faro que ofrezca buena visibilidad. Espejos retrovisores en ambos lados - Un timbre o bocina que pueda ser escuchado a una distancia suficiente para ser detectado y evitar un siniestro - Frenos en condiciones adecuadas de funcionamiento.

Se recomienda en horas nocturnas usar ropa clara, luces, señalización y marcas retrorreflectivas.

Los ciclistas no deben sostenerse o ser desplazados por otros vehículos. No deben llevar a otra persona en la bicicleta, a excepción de un niño ubicado en un portaequipaje o asiento especial, cuyo peso no ponga en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo. Lo mismo vale para el transporte de una carga.
Se debe mirar con atención en las intersecciones antes de entrar o dar vuelta en ellas y ceder paso a las bicicletas cuando sea necesario. Cuando los motoristas cambien de carril, giren o retroceden deben verificar cuidadosamente la presencia de ciclistas más allá de su campo visual normal.

Consejos para ciclistas

Conducción en la ciudad:

Las calles y avenidas son lugares de circulación natural para las bicicletas, pero de todas maneras, se debe conducir con precaución para evitar una caída o un siniestro vial. Por ello, es necesario circular por la derecha, ceder el paso a peatones y ser cuidadosos en cruces, entradas para garaje y en bocacalles. Asimismo, disminuir siempre la velocidad y asegurarse de haber sido vistos por los automovilistas.

Conducción preventiva:

Evitar las calles concurridas.
Conservar una distancia prudente con los demás vehículos.
Cumplir con las señales de tránsito.
Circular en el mismo sentido de los otros vehículos.
Obedecer las indicaciones de los semáforos.
Tener la cadena de la bicicleta en buen estado.
Comprobar que la cadena, frenos y pedales se encuentren ajustados y aceitados.
Verificar la presión en las ruedas.

Usar ropa suelta que sea preferentemente de colores claros y calzado que se afirme con seguridad en los pedales.
Circular en forma predecible y defensiva.
Evitar conducir en zigzag y fuera del carril de estacionamiento.
Dejar aproximadamente tres pies entre la bicicleta y los autos estacionados de modo que una puerta abierta no obstruya el paso.

Verificar los peligros del camino. Tener cuidado con las superficies húmedas o congeladas, con las áreas con escasa iluminación, alcantarillas ranuradas para tormentas, baches y vías de ferrocarril.
Para atravesar un cruce de vías de circulación el conductor debe estar preparado para frenar o eventualmente detener su vehículo.
Transitar a velocidad apropiada según las condiciones.
Ceder siempre el paso a peatones y verificar la circulación de vehículos antes de entrar o cruzar por un camino.
Nunca circular contra el tránsito ya que los motoristas no ven o no esperan ciclistas circulando en el lado equivocado del camino.
Tener cuidado con los perros porque son atraídos por el giro de las llantas y los pies.

LICENCIA NACIONAL DE CONDUCIR (LNC)

La Licencia Nacional de Conducir es un documento único que la autoridad competente de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires otorga a un ciudadano con el objeto de habilitarlo legalmente a conducir un vehículo, sea con carácter particular o profesional, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la **Ley Nacional de Tránsito 24.449.**

Requisitos para obtener la LNC

Edades mínimas:
La Ley 24.449 establece edades mínimas para la obtención de la primera licencia de conducir:
Veintiún (21) años para las clases de licencias C, D y E. Con experiencia previa de un año para la clase B.
Diecisiete (17) años para las restantes clases.
Dieciséis (16) años para conducir ciclomotores, en tanto no lleven pasajero.
Es necesario aclarar que las personas menores de 18 años que deseen obtener la LNC deberán poseer la autorización del representante legal.

General Viamonte Municipio

Requisitos previos

El aspirante a una Licencia Nacional de Conducir o su renovación, deberá presentarse a los exámenes con:

- Documento de Identidad
- Fotocopia de DNI y CUIL
- Constancia de Grupo y Factor sanguíneo expedida por profesional médico.
-Formulario Único de Seguimiento del Trámite, en el que deberá constar la asistencia al Curso Teórico-Práctico de Educación para la Seguridad Vial

La ORDENANZA 3416 en su Artículo 29 establece la Charla de concientización para conductores como requisito para el otorgamiento y renovación de la licencia nacional de conducir.

Exámenes

Psicofísico: el fin de esta evaluación es el de determinar la capacidad física y mental de una persona para la conducción de un vehículo, y constatar que la misma no se encuentre afectada por enfermedad o deficiencia alguna, que pueda determinar su incapacidad para conducir.

Teórico: este examen de carácter obligatorio y eliminatorio tiene como objetivo verificar los conocimientos teóricos que posee el aspirante a obtener la Licencia Nacional de Conducir, sobre Educación Ética y Ciudadana, Conducción, Señalamiento y Legislación.
Sera obligatorio para todos los aspirantes que accedan a la Licencia de Conducir por primera vez, para quienes deseen ampliar a una nueva clase, en caso de poseer licencias caducas o vencidas, y para los mayores de 70 años.

El examen consta de preguntas que estarán clasificadas por tipo de clases que desee obtener el aspirante
Los aspirantes deberán obtener una calificación promedio igual o superior al 80% (ochenta por ciento) para ser considerados aptos para conducir, debiendo haber contestado correctamente las preguntas de carácter eliminatorio.

Cada ciudadano tendrá 3 (tres) oportunidades al año para aprobar el examen, debiendo transcurrir al menos 30 (treinta) días corridos entre un examen y otro.
Para rendir el examen teórico deberás cumplimentar todos los requisitos para el otorgamiento.
Práctico: el examen práctico tiene como finalidad comprobar la idoneidad, capacidad y conocimientos básicos y necesarios para conducir aquel tipo de vehículo para el cual se solicite la licencia habilitante.

Renovación de la licencia

Su función es verificar el estado psicofísico del conductor y determinar si aún conserva la aptitud genérica para seguir siéndolo. También, las tablas de criterios médicos de aptitud determinan en qué casos el conductor debe ser controlado en períodos menores.
Debe efectuarse dentro de los 90 días de la fecha de vencimiento de la licencia. Vencido dicho plazo, deberá tramitar la licencia, no como renovación, sino como original, rindiendo todos los exámenes que este implica.
Sin embargo, cabe aclarar que esta diferencia es sólo administrativa, ya que desde el mismo día que ha vencido su licencia, el ciudadano no está habilitado para conducir, se podrá gestionar la renovación hasta un mes antes de su vencimiento.

VIGENCIA DE LA LICENCIA		
CATEGORIA PARTICULAR	Menor 18 años	1 año la primera vez. Renueva por 3 años,
	18 a 65 años	Vigencia por 5 años.
	66 a 70 años	Vigencia por 3 años.
	Más de 70 años	Vigencia por 1 año.

VIGENCIA DE LA LICENCIA		
CATEGORIA PROFESIONAL	21 a 45 años	Vigencia por 2 años.
	46 a 65 años	Vigencia por 1 año.
	Mayores de 65 años	Vigencia por 1año.

Modificación de datos

Todo conductor debe ser titular de una sola licencia que lo habilite para conducir el automotor con el que circula. Todo dato del conductor que se encuentre en la Licencia debe estar actualizado en forma permanente, debiendo denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella a la Jurisdicción que corresponda. Si el cambio ha sido de jurisdicción debe solicitar el reemplazo ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela, previo informe de antecedentes, contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia. La licencia caduca a los noventa (90) días de producido el cambio no denunciado debiendo ser secuestrada por la autoridad de aplicación y remitida a la autoridad expedidora.

Principiantes

Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, serán PRINCIPIANTES durante 6 meses, debiendo señalizar correctamente el vehículo y durante ese periodo no podrán conducir por rutas, autopistas ni semiautopistas.

CATEGORÍA PARTICULAR: MOTOCICLETAS

La Motocicleta

Sin lugar a dudas, las motocicletas han llegado para quedarse; su masiva inclusión en la vida del ciudadano ha generado la modificación del parque automotor y por consiguiente de la seguridad de todos. En las calles se instala una suerte de rivalidad y los automovilistas suelen no respetar a las motos, pensando, erróneamente, que ellas deben circular por el costado y no pueden ocupar un lugar en el carril (mientras sí se acepta que otro automóvil esté adelante ocupando ese mismo espacio).

En realidad, las motos necesitan ser vistas y ocupar un lugar como si fueran un automóvil. Es decir, tienen los mismos derechos y responsabilidades que los automóviles. En este sentido, pueden ocupar el mismo espacio que un auto.

Los automovilistas tienen que recordar que arriba de las motos van personas que son más vulnerables a heridas graves por no poseer una estructura de seguridad que las contenga, más que los elementos de seguridad como el casco. Es importante conducir de manera defensiva

ante las motocicletas ya que si sus conductores tienen un inconveniente, ya sea esquivar un charco de agua o un pozo, el vehículo podrá prever movimientos bruscos y evitar producir un siniestro vial.

Documentación.
En cuanto a la documentación, es requisito indispensable la portación de:
-Documento Nacional de Identidad.
-Licencia de conductor.
-Cédula de identificación del vehículo.
-Seguro obligatorio contra terceros.
-Comprobante de pago de patente
-Certificado de Verificación Técnica Vehicular (V.T.V.).
Las chapas patentes o placas de Dominio deben estar colocadas en el lugar reglamentario y perfectamente visible.

CONDUCCIÓN DEFENSIVA Y RESPONSABLE

El conductor de una motocicleta debe soportar no sólo la dificultad del manejo en distintas circunstancias (tránsito, estado de las vías de tránsito, etc.) sino también las diversas condiciones atmosféricas.
Por eso, para una conducción segura, se requiere adquirir y entrenar diversas técnicas. El conductor necesita tener un buen conocimiento técnico sobre el funcionamiento de la motocicleta y nociones de mecánica para solucionar posibles emergencias debidas a fallas. Es fundamental ser prudente al conducir y realizar los mantenimientos preventivos que el fabricante indique para el mejor funcionamiento de la motocicleta, ya que así disminuirán las chances de tener fallas inesperadas.

Conducción defensiva:
Es el conjunto de técnicas que tienen por objetivo anticiparse a situaciones de peligro y obtener así el tiempo suficiente para reaccionar ante cualquier eventualidad en la vía pública.
Este conjunto de técnicas permiten al conductor depender en mayor medida de su propio comportamiento para evitar el peligro, independientemente de las acciones de los demás, de las condiciones climáticas o del estado de la carretera y el tránsito.

Conducción responsable:
-No exceder los límites de velocidad permitidos.
-Usar el casco correctamente sujeto (es obligatorio).
-No conducir bajo los efectos del alcohol o estupefacientes.
-No realizar maniobras bruscas que pongan en peligro la estabilidad de la motocicleta.
-Circular siempre con la luz encendida.
-Indicar con la debida anticipación los giros o cambios de carril; utilizar las luces correspondientes.
-Respetar las señales de tránsito.
-Respetar los semáforos.
-Posar los pies en los estribos.
-Descender de la motocicleta una vez que esté sin movimiento y con el motor apagado.
-No frenar de manera brusca en condiciones normales de manejo.
-Guardar distancia de seguridad con el vehículo que lo precede.
-En escuelas y zonas concurridas, disminuir la velocidad.
-Ceder el paso a ambulancias, camiones de bomberos y patrullas policiales.

En el caso del pasajero:
-Sujetarse a la cintura del conductor.
-No distraer al conductor ni realizar maniobras que afecten la estabilidad del rodado.
-Siempre viajar detrás del conductor.
-Inclinarse con el movimiento del conductor para evitar que el aire que roza el cuerpo desequilibre la aerodinámica del rodado.

LAS MANIOBRAS

Maniobrar en el tránsito implica una alteración en el desplazamiento o circulación del vehículo: cambio de velocidad, sobrepaso, estacionamiento, cambio de dirección o de sentido de desplazamiento, etc.
Al momento de realizar un giro, se debe tener presente que la preferencia de paso la tienen los demás, ya sean los peatones que cruzan la calle o los vehículos que circulan en sentido transversal o en sentido contrario por la calle que se transita.

La maniobra de giro debe ser indicada con anticipación y no debe realizarse de manera imprevista. Para ello será necesario circular desde 30 metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar, y cerciorarse, a través de los espejos retrovisores, de que los vehículos que circulan detrás han percibido y entendido la señal de giro.
También se recomienda disminuir la velocidad a niveles razonables para poder girar con comodidad y mantenerse cerca del sitio hacia el cual se pretende girar.

Giro a la izquierda
En caso de circular por calles de sentido único es necesario acercarse al cordón de la misma mano, con las precauciones mencionadas anteriormente, para realizar el giro. En caso de circular por calles de doble sentido se debe acercar la motocicleta al centro de la misma, sin intentar aventajar al tránsito que viene de frente, cediendo el paso al que viene por la derecha (ambos tienen derecho de paso).

Giro a la derecha
Cuando se gira hacia la derecha se debe acercar el vehículo al cordón de esa mano para evitar que otros intenten el traspaso por la misma, guardando los cuidados ya mencionados. Al acercarse a una intersección, siempre hay que situarse en la senda correcta y mirar por los espejos retrovisores para asegurarse de que el conductor que viene detrás ha comprendido las intenciones de girar, ya que podría intentar un traspaso justo en el momento en que uno ha comenzado a doblar.
No se debe girar sin haber disminuido convenientemente la velocidad ni se debe efectuar un radio de giro muy amplio dado que posibilita el riesgo de colisionar con otros vehículos. Este riesgo aumenta en caso de calles de doble circulación.
Si el vehículo que circula delante va a girar y se trata de un vehículo de gran porte como camiones con acoplado, micros, ómnibus, es importante recordar que debido a su tamaño necesitan un radio de giro más amplio.

LA POSTURA

La manera correcta de conducir una motocicleta es con el cuerpo en una posición natural y relajada. El conductor se debe colocar en el asiento de manera cómoda, con los brazos caídos y relajados.

A partir de esta posición, los brazos se subirán y extenderán hasta alcanzar el manubrio con las manos. Los pies deben colocarse sobre los estribos, apoyados en la zona media de la planta, para poder accionar la palanca de cambio y el freno trasero sin necesidad de levantarlos ni desplazarlos.

Es importante mantener la presión suficiente sobre los puños del manubrio y tomar con firmeza la dirección para sortear cualquier desnivel, piedra u otro obstáculo que haga perder el equilibrio de la motocicleta, dejando los brazos y las manos relajadas.

Esta posición retrasa el cansancio y posibilita una conducción más cómoda y efectiva.

LA FRENADA

Frenar correctamente es uno de los aspectos más importantes de la conducción porque puede ser la diferencia entre un siniestro y un simple susto sin consecuencias.

Mano y pie sobre los frenos: consiste en tener la mano sobre la palanca de frenos el manubrio y el pie sobre el pedal de freno trasero, listos para entrar en acción cuando se requiera. Se utiliza en la práctica cuando nos acercamos a una zona de mucho tráfico, concurrida afluencia de peatones, intersecciones o cruces.

Frenar con el motor: consiste en utilizar el motor, rebajando los cambios, para reducir la velocidad. Disminuye el esfuerzo que realizan los frenos y permite la reducción gradual de la velocidad al llegar a un semáforo, intersección o cuando se toma una curva.

Técnica de frenado

El freno delantero posee una mayor adherencia y provee el 70% de la fuerza de frenado; por tal motivo es aconsejable frenar levemente con el freno delantero, instantes antes de accionar el freno trasero. Durante una frenada, el peso se transfiere hacia la parte delantera, la moto se hunde en su horquilla y el reparto del peso se da en un orden de 70/30. Por eso, hay que frenar con firmeza pero dosificando el esfuerzo, de forma que la transferencia de masa se lleve a cabo adecuadamente.

Frenar sobre piso mojado

En estas circunstancias la maniobra de frenado debe hacerse con mucha más suavidad. La técnica incrementa la utilización del freno trasero. Se debe tener presente que las distancias de frenado en piso mojado, aumentan, por lo que es imprescindible tener mayor tiempo de anticipación y frenar antes de lo que lo haríamos en piso seco, ya que en estas condiciones de conducción es mucho más fácil que se bloqueen las ruedas y pierdan su adherencia al suelo.

Frenada de emergencia

En aquellas ocasiones en las que sea necesario realizar un frenado en forma inmediata:

-Se deben accionar ambos frenos con fuerza hasta llegar cerca del punto de bloqueo.

-Si la rueda delantera empieza a chillar, se debe liberar un poco el freno por una fracción de segundo y luego aplicarlo sin llegar al bloqueo.

-Se debe mantener la motocicleta en forma derecha y en línea recta.

-Se debe mirar hacia donde está yendo.

-En caso que se deba frenar dentro de una curva, se debe aplicar la fuerza en ambos frenos gradualmente, teniendo en cuenta que se está inclinado, luego tratar de enderezar el vehículo y frenar fuerte.

-Un caso especial es si la rueda trasera se bloquea y empieza a patinar. En este caso, lo más importante es frenar; para eso, no hay que liberar el freno y se debe mantener el manubrio en forma recta hasta detenerse.

Física

Los principales riesgos de siniestros en la conducción de motocicletas se deben fundamentalmente a las características propias del vehículo: tamaño, forma, potencia, etc. Para evitarlos, es necesario que el conductor tenga en cuenta algunas leyes físicas para no transgredirlas:

Fuerza de gravedad: al tomar una bajada por ejemplo, la moto toma velocidad a medida que avanza su descenso, pero a diferencia de los autos, sufre la desventaja de que debido a su reducida superficie de rodado, su efecto de tracción sobre la superficie se ve disminuido.

Fuerza centrífuga: al tomar una curva a alta velocidad, el efecto de la fuerza centrífuga empuja el vehículo hacia el exterior de la misma. Por tal razón, el conductor debe contrarrestar esta fuerza con la inclinación de su cuerpo hacia el interior de la curva.

La estabilidad: es mucho menor a un vehículo de cuatro ruedas, especialmente a bajas velocidades y sobre superficies onduladas.

La fricción: este efecto permite que la motocicleta sea impulsada hacia adelante y la mantiene adherida al suelo. Su pérdida, a causa de las vías de tránsito o el estado de los neumáticos, hará perder el dominio y puede provocar siniestros.

LAS CURVAS

Al aproximarse a una curva, el conductor de una motocicleta deberá aplicar cierta técnica que podríamos dividir en tres pasos fundamentales: frenado, inclinación, paso por la curva y salida.
Inclinación: con la motocicleta en línea recta se debe colocar la moto en el lado exterior de la curva; si es a la izquierda cerca de la orilla; si es a la derecha, cerca del centro de la ruta, sin aproximarse demasiado al carril de los vehículos que vienen en sentido contrario. De esta manera es más fácil seguir el radio de la curva a medida que se transita por ella.

Antes de inclinar la motocicleta, se debe frenar hasta el punto adecuado para afrontar la curva; es importante hacerlo antes, porque si se inclina con los frenos todavía accionados, se experimentará una resistencia, y se tenderá a seguir derecho, lo que puede desacomodar la estabilidad de la motocicleta. La inclinación será fuerte o suave, dependiendo de la velocidad que se lleve para afrontar la curva, las condiciones del asfalto, el estado de los neumáticos y de la experiencia en rutas.

Paso por la curva y salida: cortar las curvas buscando la mejor trayectoria de recorrido que permita el carril por el que se circula.
Esto se realiza transitando desde el lado exterior, describiendo la curva con la mirada hacia adelante, y conduciendo gradualmente hacia el interior de la misma, hasta donde lo permita el propio carril. De esta manera se logra una trayectoria más limpia, una mayor velocidad de paso y una adecuada colocación de la moto para la salida. Por ninguna circunstancia se debe invadir el carril contrario.

Recomendaciones:
-Reduzca la velocidad cuando inicie el giro y mire hacia adelante tanto como le sea posible durante el giro.
-Mantenga sus pies en los pedales y apriete el tanque de combustible con sus rodillas.
-Inclínese con la motocicleta.
-Mantenga el acelerador a una velocidad constante en el giro.

Conducción con pasajero
Los ciclomotores no pueden llevar pasajeros ni carga de más de 40 kg y las motocicletas tienen un límite de carga de100 kg. En ambos casos, sólo un acompañante siempre que tenga estribos para apoyar sus pies.

El comportamiento de la motocicleta con pasajero es completamente distinto a cuando se maneja de manera solitaria. Se deben extremar las precauciones y tomar medidas para compensar esta diferencia de reparto de pesos, que modifica el centro de gravedad y con ello la estabilidad de la motocicleta. Es aconsejable manejar con suavidad, reduciendo la velocidad en las curvas, acelerando y frenando sin brusquedades. Tenga en cuenta que cuanto mayor peso cargue, más tardará en detener su vehículo.

Los pasajeros deben tener la misma protección que el conductor **(casco, vestimenta y calzado adecuados)** y estar siempre bien afirmados en los pedales que tiene la moto para estos casos.
Es importante que el pasajero sepa dónde están las partes calientes de la motocicleta a fin de no sufrir ninguna herida y/o quemadura.
El pasajero debe ir asido del conductor por sus caderas o en los soportes que la motocicleta tiene para este fin. El pasajero deberá acompañar al conductor en las forma de postura del cuerpo tanto sea en el arranque como en el frenado, sin bajar nunca los pies de los estribos tanto en el frenado como en las curvas. Al tomar una curva, el pasajero deberá acompañar con su cuerpo la inclinación del conductor.

El pasajero debe:

-Usar siempre el casco correctamente sujetado.

-Subir a la motocicleta luego de que el motor esté en marcha.

-Tener siempre los pies sobre los estribos.

-Evitar distraer al conductor y realizar maniobras que afecten la estabilidad del rodado.

-Viajar siempre por detrás del conductor.

-Inclinarse con el movimiento del conductor para evitar que el aire que roza el cuerpo desequilibre la aerodinámica del rodado.

-Descender de la motocicleta una vez que esté sin movimiento y con el motor apagado.

Al conducir en grupo es importante:

Se debe evitar la constante aceleración y detención. Si se circula con fluidez, sin realizar continuas aceleraciones y frenadas, se evitarán desgastes innecesarios de la motocicleta y se ahorrará combustible.

Además, de esta manera se contribuye a la circulación fluida del tránsito. La opción de desacelerar representa una forma de frenar más segura, con aprovechamiento de la inercia y con nulo consumo de combustible.

Recomendaciones

-Tener unas cuantas señas preestablecidas como forma de comunicación interna.

-Conducir en forma encolumnada con una distancia de al menos 2 segundos del vehículo que está delante.

-De acuerdo a la cantidad de motociclistas que haya en el grupo, será conveniente ver la posibilidad de subdividirlos con el fin de que no se torne un tránsito confuso en medio del tráfico.

-En los semáforos, esperar de a pares.

-Cuando se deba pasar a otros vehículos, hacerlo en forma individual, no en pares.

Conducción con carga

Tenga en cuenta que todas las cargas deben estar siempre bien amarradas, con redes elásticas o cuerdas de amarre. No deje ninguna bolsa balanceándose.

Los compartimientos llamados bolso de tanque son de mucha ayuda, ya que permiten contener la carga segura y su peso está cerca del centro de gravedad de la motocicleta.

Nunca lleve nada sobre el tanque de nafta o cerca del carenado, ya que esto dificultaría el manejo, al entorpecer el giro de la dirección.

Al usar alforjas, tenga cuidado al cargarlas para que no queden desequilibradas, ya que esto dificultará su manejo y la moto tenderá a caerse del lado con más peso. Al usar portaequipaje, tenga cuidado con la cantidad de peso que le coloca ya que al estar situados atrás del eje trasero y no tener ningún sustento, es el lugar más peligroso para colocar mucho peso.

LÍMITE DE CARGA

40 kg para ciclomotor

100 kg para motocicletas.

Contextos de conducción.

Conducción en vías rápidas.

La conducción en vía rápida tiene dos factores importantes: el ritmo de viaje y el tiempo de descanso. Acelerar, frenar, tomar las curvas, adelantar otros automóviles, son acciones que discurren a través de los kilómetros con cierta cadencia, suavidad, fluidez y a una velocidad que permita sentirse seguro y confortable. Esto depende de muchas variables: la motocicleta, la vía por la que se circula (autopista, ruta nacional, ruta provincial, etc.), el tráfico, la experiencia y pericia del conductor, el clima, si se va solo o acompañado.

Viajar varias horas sobre la moto significa un esfuerzo grande para el cuerpo y con el paso de los kilómetros este esfuerzo termina agotando al conductor, que puede empezar a sentir dolores o molestias en las nalgas, brazos, espalda y hombros. Cuando esto suceda, es conveniente detener la motocicleta y descansar hasta sentirse recuperado para seguir el viaje.

Siempre hay que circular por el centro de su vía, estimar el radio de cada curva con anticipación manteniendo las dos manos sobre el manubrio y conducir en línea recta sin hacer zig-zags que confundan a los conductores de otros vehículos.
-Al acercarse a animales, sobre todo si son domésticos como los perros, que tienen el impulso de perseguir motocicletas, reducir la velocidad y evitar distracciones que puedan ocasionar una caída.
-En situación de inclemencias climáticas como viento y precipitaciones hay que sujetar firmemente el manubrio y reducir la velocidad
-Nunca protegerse del viento ocultándose detrás de camiones o vehículos pesados.
-Tener cuidado cuando las condiciones climáticas muestren baja visibilidad.
-Evitar circular en superficies resbaladizas.
-Mantenerse pendiente de la calzada.
-Si se circula en grupo, hacerlo de dos en fondo.
-Mantener distancia con el vehículo que va por delante, como mínimo, tres (3) segundos, para evitar así los puntos ciegos.

Al pasar a vehículos pesados a alta velocidad, se crean fuerzas aerodinámicas que impulsan lateralmente a los vehículos más livianos y los desvían de su trayectoria.
Por eso, en primer lugar hay que asegurarse de tener espacio libre para maniobrar, indicar la maniobra con las luces de giro y siempre mirar por sobre el hombro. Al moverse al carril contiguo izquierdo no hay que acercarse al vehículo que se está pasando, sino ir por el centro del carril, acelerar y una vez que se ha pasado, indicar nuevamente con las luces el cambio al carril original.

CONDUCCIÓN EN OTROS CAMINOS

En muchas oportunidades el conductor se ve obligado a recorrer caminos fuera del pavimento, condición que dificulta el manejo y puede transformarlo en una experiencia agotadora.
Por lo tanto, es aconsejable adquirir la técnica adecuada para este tipo de superficie:
-Utilizar neumáticos de acuerdo al terreno en el que se conducirá.
-Utilizar las huellas de peatones o animales.

-En caso de recorrer caminos desconocidos tratar en lo posible de hacerlo en compañía de otro/s motociclistas. En pendientes transitar siempre en 1ra relación o 2da relación de marcha; no cambie la velocidad durante el descenso.
-Si se atraviesan cursos de agua, verificar su profundidad y transitar en 1ra relación de marcha, parado en los estribos. La técnica de frenado cambia totalmente: se debe usar con mucha suavidad, ya que de lo contrario se corre el riesgo de bloquear la rueda delantera, lo que la mayoría de las veces significa una caída segura.
En campo traviesa el camino se torna dificultoso, con pozos, piedras y terreno sinuoso. Es importante sujetar el manubrio con firmeza, pero al mismo tiempo mantener los brazos relajados para mover la dirección libremente. En estas condiciones la motocicleta se debe maniobrar usando todo el cuerpo para tener reacciones más rápidas y poder esquivar los obstáculos del camino.
En terrenos pedregosos se recomienda sentarse más atrás de lo normal.
En lodo y pantano la falta de adherencia será la constante y la clave para sortear esto es con un manejo suave del acelerador que permita corregir la moto cuando tienda a resbalar; si es necesario, apoyar ambos pies en el suelo para que hagan de tercer apoyo.
Si por razones del terreno se sufre una caída, hay que intentar no caer debajo de la moto, no tensar el cuerpo y pegar el mentón al pecho para evitar golpes en la cabeza.

USO DE LUCES

En la vía pública, las motocicletas deben encender:
a. Luces bajas: El uso de luces bajas o alcance medio es obligatorio en zona urbana, zona rural, ruta, carretera autopista o semiautopista durante las 24 horas del día sin importar las condiciones climáticas, excepto cuando corresponda la luz alta y en cruces ferroviales.
b. Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y en autopistas cuando la luz natural no sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen.
c. Luces de posición y de chapa patente: siempre.
d. Destello entre luz alta y luz baja: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos.

e. Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas.
f. Luces de freno y giro: deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.

Mantenimiento de la motocicleta
La revisación regular del vehículo no sólo contribuye con el mantenimiento del mismo, (lo que beneficia su valor) sino que también posibilita la detección de fallas, roturas o deterioros que podrían derivar en siniestros. La mayor parte de estas revisaciones pueden ser llevadas a cabo por el dueño de la moto sin necesidad de gastos, pero no sustituyen a las inspecciones efectuadas por personal calificado.

Es importante familiarizarse con los controles preventivos que deben hacerse habitualmente a la motocicleta de acuerdo a las recomendaciones hechas por los fabricantes.

El Casco como equipamiento de protección
Debe reunir los estándares requeridos por las entidades que reglamentan sus características (homologados). No debe presentar defectos a simple vista: fisuras, elementos sueltos, las correas gastadas o dañadas y/o que sus partes no estén debidamente ajustadas unas con otras.
Debe ajustarse con comodidad y exactitud a la cabeza. Recordar que la debe proteger y que al circular, el movimiento no lo debe desajustar.

El ajuste del casco es importante por dos razones:
-Para que no cause incomodidad con presiones en ciertos lugares.

-Para que no se salga en caso de siniestro o golpes.
En caso de usuarios que necesiten usar anteojos recetados o de sol, deben asegurarse de que el casco tenga suficiente espacio.
El casco y su visera deben permitir el paso del aire para evitar que se empañe la visera, circunstancia muy peligrosa porque afecta la visión.

CATEGORÍA PARTICULAR: AUTOMÓVIL

Obviamente la irrupción abrupta del automóvil en el devenir histórico ha revolucionado el transporte, la economía y el desarrollo en esta era, incrementado el comercio, el turismo y la producción. Hizo más utilizable el territorio (antes se 'transportaba' por agua) y la posibilidad de grandes obras. Se constituyó en el ícono de la libertad individual. Pero también tiene su cara oscura: en el siglo XX mató más gente que todas las guerras o pestes, en el mismo período.

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

La industria automotriz es una de las más dinámicas en cuanto a renovación de criterios e incorporación de alta tecnología. El diseño de los vehículos ha evolucionado del auto intuitivo al inteligente. Hoy en día, una de las preocupaciones mayores de la industria es la prevención.

Podemos decir que, en la actualidad, los modelos nuevos de vehículos tienen una increíble carga de tecnología que ha dejado obsoletos los diseños de hace apenas una década: comandos asistidos, automáticos, atenuación de impactos, etc. Para un adecuado aprovechamiento de este progreso, es necesario que esos elementos de seguridad se preserven en forma aceptable durante la vida útil del automóvil.

Documentación

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

-Documento Nacional de Identidad.

-Licencia de conductor.

-Cédula de identificación del vehículo (tarjeta verde).

-Seguro obligatorio contra terceros.

-Comprobante de pago de patente

-Certificado de Verificación Técnica Vehicular (V.T.V.).

Las chapas patentes o placas de Dominio deben estar colocadas en el lugar reglamentario y perfectamente visible

Conducción

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.

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.

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.

Conducción prudente y defensiva.
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.
Una de las formas más seguras y efectivas para la prevención de siniestros constituye lo que se denomina manejo defensivo, 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 previsibles.
Planear cuál sería la maniobra evasiva (frenar, cambiar de carril, etc.) en el caso de que el peligro percibido se concrete.
Mediante la anticipación, junto con una adecuada distancia de seguridad, es posible reconocer las características del tránsito y sus potenciales situaciones, lo que permite contar con más tiempo de reacción ante posibles imprevistos derivados del entorno.
Advertir a tiempo las situaciones peligrosas y adoptar oportunamente medidas convenientes evita tener que enfrentar situaciones inminentes.

Además, esta actitud anticipativa supone un descanso para el conductor, habitualmente sometido al estrés generado por las ciudades con mucho tránsito y complejidad, así como por la agresividad que pueden mostrar los conductores circundantes.
La anticipación se pone en práctica cuando se circula con un amplio

campo de visión del camino y de las circunstancias de la circulación. Un campo de visión adecuado es el que permite ver 2 o 3 vehículos delante del propio.
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

EVENTOS DURANTE LA CONDUCCIÓN

Cruces
Es imprescindible tener una correcta visibilidad de la situación y del panorama del tránsito para poder adoptar una velocidad responsable.
Rotondas
Al acercarse a una rotonda, al igual que cuando se trata de una curva, es importante que se adopte una velocidad adecuada al trazado de la misma ya que economiza combustible e incrementa la seguridad en la maniobra.

En la entrada a la misma se debe reconocer:

La amplitud de la calzada

- Las características de sus curvas.
- La existencia de un carril para bicicletas o peatones.
- La presencia de otros vehículos en circulación o espera
- La circulación dentro de la rotonda será ininterrumpida y sin detenciones y dejando la zona central, no transitable, a la izquierda.

El que circula por ella tiene prioridad de paso sobre el que intenta ingresar y debe cederla al que sale o la abandona, salvo señalización que indique lo contrario.

Incorporaciones a las carreteras

Para la incorporación adecuada a caminos y autopistas, es necesario que se alcance la velocidad que el tránsito tiene o debe tener en la vía a la cual se pretende ingresar.

Salida de la carretera:

Debe realizarse sin estorbar a los vehículos que circulan detrás, lo que significa salir de la calzada principal sin reducir la velocidad hasta entrar en el recorrido de desviación de la circulación.

Paso a nivel ferroviario

Por cuestiones de seguridad, estos pasos a nivel están señalizados con uno o varios dispositivos de advertencia: marcas en el pavimento (cruces), luces intermitentes y barreras. En caso de observar luces intermitentes, señales de bandera o escuchar campanas, hay que detenerse a una distancia mayor a 5 metros.

Una barrera baja o que está bajando, significa que el automóvil debe detenerse inmediatamente. Nunca se debe cruzar la vía ferroviaria hasta que vuelva a subir la barrera y las luces intermitentes se hayan apagado.

Nunca se debe detener el vehículo si el cruce se ha comenzado a realizar. Si por alguna razón el vehículo no puede finalizar el cruce, se lo debe abandonar y alejarse de la vía.

Cuando un vehículo circula por una calle ubicada en paralelo a una vía de ferrocarril, tiene la obligación de dar paso a los vehículos que salen del paso a nivel.

Cuando el paso a nivel no está señalizado, tener en cuenta que puede pasar un tren en cualquier momento. Es necesario detenerse a mirar, escuchar y luego proseguir el camino.
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.

Vehículo detenido:
Es el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que el conductor deje su puesto.

Detención
Cuando se circula en el automóvil y es necesario efectuar una detención, por ejemplo ante un control de tránsito o una cabina de peaje, se debe realizar de la siguiente forma:
Anticipar la operación prestando atención a las señales de indicación.
Levantar el pie del acelerador y dejar rodar el automóvil por su propia inercia.
Efectuar con el freno de pie las pequeñas correcciones necesarias para acomodar la velocidad.
Reducir de marcha en caso de ser necesario.
Detención y parada final.

Paradas durante la marcha
Cuando el automóvil está parado con el motor encendido, se encuentra funcionando al ralentí, con un consumo de 0,4 a 0,7 litros/hora. Estas cifras, aunque no sean altas, representan un consumo considerable si se computan de forma acumulada en todos los tiempos de parada realizados. Las paradas intermedias realizadas con frecuencia no perjudican al motor de arranque.

Vehículo estacionado:
Es el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso o descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto.

La distancia de seguridad
Es el espacio que se deja de margen entre el vehículo precedente y el propio. A mayor velocidad, mayor distancia, un metro por Kilómetro de velocidad.
En ciudad, a 50km/h, debe ser de 50 metros y superior a los 2 segundos.
En la autopista o ruta, a 100km/h, debe ser de 100 metros y superior a los 3 segundos.
Estas distancias pueden modificarse en función de variables que alteren la visibilidad del camino (clima, estado del asfalto, ripio, obras, etc).
Una distancia adecuada reduce siniestros ya que otorga más tiempo de reacción a los conductores.

Maniobras
Maniobrar en el tránsito implica una alteración en el desplazamiento o circulación del vehículo: cambio de velocidad, sobrepaso, estacionamiento, cambio de dirección o de sentido de desplazamiento, etc.
Al momento de realizar un giro, se debe tener presente que la preferencia de paso la tienen los demás, ya sean los peatones que cruzan la calle o los vehículos que circulan en sentido transversal o en sentido contrario por la calle que se transita.

La maniobra de giro debe ser indicada con anticipación y no debe realizarse de manera imprevista. Para ello será necesario circular desde 30 metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar, y cerciorarse, a través de los espejos retrovisores, de que los vehículos que circulan detrás han percibido y entendido la señal de giro.
También se recomienda disminuir la velocidad a niveles razonables para poder girar con comodidad y mantenerse cerca del sitio hacia el cual se pretende girar.

Giro a la izquierda

En caso de circular por calles de sentido único es necesario acercarse al cordón de la misma mano, con las precauciones mencionadas anteriormente, para realizar el giro. En caso de circular por calles de doble sentido se debe acercar el automóvil al centro de la misma, sin intentar aventajar al tránsito que viene de frente, cediendo el paso al que viene por la derecha (ambos tienen derecho de paso).

Giro a la derecha

Cuando se gira hacia la derecha se debe acercar el vehículo al cordón de esa mano para evitar que otros intenten el traspaso por la misma, guardando los cuidados ya mencionados. Al acercarse a una intersección, siempre hay que situarse en la senda correcta y mirar por los espejos retrovisores para asegurarse de que el conductor que viene detrás ha comprendido las intenciones de girar, ya que podría intentar un traspaso justo en el momento en que uno ha comenzado a doblar.
No se debe girar sin haber disminuido convenientemente la velocidad ni se debe efectuar un radio de giro muy amplio dado que posibilita el riesgo de colisionar con otros vehículos. Este riesgo aumenta en caso de calles de doble circulación.
Si el vehículo que circula delante va a girar y se trata de un vehículo de gran porte como camiones con acoplado, micros, ómnibus, es importante recordar que debido a su tamaño necesitan un radio de giro más amplio.

Tramos con pendiente

Pendiente descendente

En las regiones montañosas resulta de gran importancia la correcta utilización de los frenos, los cambios de marchas y el acelerador, para conseguir un relevante ahorro de consumo de combustible y una mayor seguridad.
Cuando en una vía con pendiente descendente se realiza un proceso de aceleración, el intervalo de revoluciones asignado para el cambio de marchas se adelanta en cierta medida, es decir, se cambia de velocidad a un número más bajo de revoluciones dada la ayuda del proceso de aceleración producida por la pendiente que presenta la vía.

El adelanto en el cambio depende de las características de la pendiente. En las pendientes pronunciadas, el uso del freno resulta de vital importancia para conseguir circular de un modo económico y con seguridad.

Las técnicas de conducción eficiente enunciadas hasta ahora hacen referencia a una conducción desarrollada en terreno llano. Se ha de hacer una mención especial en caso de la conducción en tramos que presenten pendiente, ya sean de bajada o de subida.

Procedimiento óptimo es el siguiente:
Sin reducir de marcha, levantar el pie del acelerador y dejar bajar el vehículo rodando por su propia inercia, si se mantiene la velocidad controlada, continuar en la marcha seleccionada; Si no se mantiene la velocidad controlada y se acelera en exceso, realizar pequeñas correcciones puntuales con el freno de pie.
En caso de no poder mantener controlada la velocidad o si ésta aumenta más de lo que se desea, incluso con las correcciones puntuales de freno, proceder entonces a reducir a una velocidad inferior.
En la nueva marcha inferior, volver a repetir todos los pasos anteriores.
Si la vía no presenta una elevada pendiente y es simplemente una vía con una ligera bajada, se recomienda circular en la 5ª velocidad.

Pendiente ascendente
En las vías de pendiente ascendente se recomienda circular en la marcha más alta posible pisando el pedal acelerador en la posición que permita mantener la velocidad deseada y reducir a una marcha inferior lo más tarde posible para mantener la 5° velocidad hasta los 50 o 60 km/h.
En este tipo de vía, cuando se realiza un proceso de aceleración, el intervalo de revoluciones asignado para el cambio de marchas se atrasa en cierta medida. Se cambia entonces de marcha a un número más alto de revoluciones, al venir frenado el proceso de aceleración por la pendiente que opone la vía. El retraso en el cambio depende nuevamente de la pendiente que presente el camino.

Adelantamientos.
El adelantamiento debe tener siempre una utilidad. Si el conductor, al adelantarse, sólo consigue avanzar un par de lugares en la fila de automóviles, la ganancia de tiempo es nula mientras que el gasto de combustible es alto y la seguridad vial se compromete. El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme a 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.

Para realizar la maniobra de adelantamiento es imprescindible que haya espacio y tiempo suficientes. También en este caso es de gran importancia la distancia de seguridad y el análisis de las condiciones contextuales. Si el conductor tiene la garantía de que existe margen para adelantarse con seguridad, no es necesario realizar una aceleración intensa y, en la mayoría de los casos, puede adelantar sin peligro con un incremento de velocidad de 10 a 20 km/hora (teniendo en cuenta las velocidades máximas).

Choque frontal por adelantamiento

La maniobra de adelantamiento es muy peligrosa y es la principal causante de siniestros en zonas suburbanas.

El peligro de la colisión frontal aumenta cuando el conductor que efectúa la maniobra se desplaza por una vía de doble sentido de circulación (dos carriles) lo que implica efectuar un trayecto por el carril de mano contraria. Los choques frontales son particularmente graves, porque la velocidad del impacto es la suma de la velocidad de ambos vehículos.

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.

Maniobra de Estacionamiento

Estacionamiento en paralelo

Esta maniobra requiere que el automóvil efectúe una curva, generalmente en marcha atrás, para quedar en posición de estacionado en línea paralela al cordón de la calzada y en línea con los otros vehículos del lugar.

Pasos para estacionar:

1. Encender las balizas para avisar a los conductores que vienen detrás. Sobrepasar el sitio elegido y detener el vehículo a un costado y delante del mismo, comprobando que el área ofrezca el espacio suficiente.
2. Girar las ruedas para realizar una curva hacia atrás con un ángulo de 45° respecto al lugar donde se pretende estacionar.
3. Una vez introducida la parte trasera en la línea de vehículos estacionados, girar las ruedas en el otro sentido para acompañar la curva. Completar la maniobra retrocediendo y ubicando en línea con el resto de los vehículos estacionados.
4. Una vez en línea, avanzar hacia atrás o adelante según permita el espacio del lugar del estacionamiento. Observar que el vehículo respete los 50 cm de diferencia con los ubicados detrás y delante y la distancia del cordón.

La conducción y los factores climáticos

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

Es uno de los factores más frecuentes en las causas de siniestros viales, ya que:
Disminuye el campo visual.
Modifica la distancia comúnmente necesaria para detener el vehículo.
La lluvia disminuye la adherencia de los neumáticos hasta en un 50% y aumenta las posibilidades de resbalar. Es por ello que, en caso de lluvia, es necesario guardar una distancia mayor con el vehículo que circula delante.

Asimismo, la lluvia afecta el campo visual del conductor, por ello es necesaria la revisación regular del limpiaparabrisas.

Efecto Planeo o aquaplaning

Es una película de agua que se forma debajo de las cubiertas.
El agua acumulada en el pavimento puede provocar la pérdida de dominio del vehículo, produciendo el efecto planeo o aquaplaning.
A velocidades superiores a los 50 km/h las cubiertas pierden contacto con el pavimento y se produce el efecto planeo. Si esto ocurre no hay fricción alguna para frenar, acelerar o girar. Para evitar el aquaplaning no se debe manejar con cubiertas desgastadas y corresponde reducir la velocidad.

Niebla

Este efecto climático puede aparecer en lugares bajos, al salir de una curva, o en lugares de poco viento que favorecen la permanencia de bancos de niebla.
La niebla produce una película de humedad sobre el pavimento que reduce la adherencia de las cubiertas de manera considerable.

Por ello, es necesario tener en cuenta lo siguiente:
Conducir con regularidad, evitar frenar bruscamente o constantemente.
No sobrepasar a otros vehículos.
Mantener la distancia adecuada con el vehículo que circula delante.
Guiarse por la señalización de la vía de circulación. La línea blanca al costado de la ruta sirve de referencia para orientarse.
Mantener encendidas las luces bajas.
Las luces altas encandilan a los demás conductores.
Utilizar faros antiniebla.
Encender la calefacción para desempañar el parabrisas y la luneta.
En caso de detención del vehículo, hacerlo en lugares seguros como estaciones de servicio o peajes. De ser necesario detenerse en la banquina, hacerlo lo más lejos posible del camino, con las luces y balizas encendidas.
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.

Nieve o hielo

La nieve produce como primer efecto negativo la falta de visibilidad y afecta la adherencia de los neumáticos y la tracción.
Cuando la nieve se convierte en hielo representa una dificultad aún mayor ya que el pavimento se vuelve resbaladizo y la adherencia es casi nula. Cualquier acción brusca sobre el vehículo generará un trompo.
Consejos para conducción por caminos con nieve o hielo:
Reducir la velocidad en zonas donde es posible encontrar hielo (puentes, zonas de sombra y proximidades de arroyos).
Frenar con mucha suavidad para evitar el bloqueo de las ruedas. Si el vehículo cuenta con ABS, pisar el pedal de freno a fondo.
Si se pierde el control del vehículo, no frenar, levantar suavemente el pie del acelerador e intentar controlar el vehículo utilizando el volante.
Las acciones sobre la dirección deben ser mínimas para que el vehículo copie las maniobras.
Colocar, de ser posible, clavos o cadenas siempre en las 4 ruedas.

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 siniestro.

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.

La conducción en el entorno y otros factores

Conducción nocturna:

Encandilamiento

Durante la conducción nocturna las pupilas se encuentran totalmente abiertas para poder captar el máximo de luz posible. Cuando las luces altas del vehículo contrario encandilan al conductor, sus pupilas demoran de cuatro (4) a siete (7) segundos aproximadamente en restablecer la visibilidad (esto varía en función de la edad, el estado psicofísico, los hábitos de descanso, etc.).

Conducir a 100 kilómetros por hora implica recorrer una distancia de, aproximadamente, 30 metros en un segundo, por lo que en caso de encandilamiento se recorrerían de 120 a 210 metros a ciegas.

Al observar un vehículo desplazándose en sentido contrario con las luces altas encendidas, se debe disminuir la velocidad y aumentar la distancia entre el vehículo de adelante y el propio; hacer guiño con las luces altas/bajas y, finalmente, dirigir la vista hacia la derecha, es decir, hacia la línea de banquina.

Conducción en zonas urbanas

En las grandes y medianas ciudades del país, el gran crecimiento del parque automotor sumado a especiales situaciones que se dan en ellas, hace necesario que los conductores adopten criterios de conducción segura.
En horarios pico, el conductor se puede encontrar con un flujo de tránsito intenso caracterizado por diferentes situaciones: la posible circulación de vehículos en estado de emergencia (ambulancias, autos de la policía, etc.), vehículos que se transponen y traspasan constantemente, cruce inoportuno de peatones, semáforos, circulación obligatoria por determinados carriles, respeto de determinadas señales de tránsito frecuentes de la ciudad indicando la cercanía de escuelas, hospitales, etc.
Es necesario que los conductores que circulen en zonas urbanas:
-Respeten los semáforos.
-Estén atentos al obrar de los demás conductores.
-Tengan un comportamiento cauteloso y preventivo en determinados lugares con gran caudal de personas (escuelas, hospitales, centros recreativos, etc.).
-Señalicen correctamente cada maniobra que realicen a través del uso de las luces de giro en forma anticipada y el uso de balizas cuando corresponda.
-Respeten el derecho de prioridad de paso en intersecciones como calles, avenidas, rotondas, etc.
-Mantengan la distancia adecuada para poder maniobrar anticipadamente para evitar una colisión.
-Conducción en caminos en zona rural (rutas)
-Antes de comenzar un viaje es necesario que el conductor verifique el estado de los siguientes elementos de vehículo: neumáticos, luces, dirección, frenos, limpiaparabrisas, bocina, aceite y agua.
-El conductor debe estar descansado, para lo cual es necesario que previamente haya dormido al menos 6 horas.
-Para tener un viaje más seguro, se debe prestar permanente atención a la conducción, manteniéndose alerta a la circulación de los demás vehículos, utilizando el espejo retrovisor y ajustando la velocidad según las condiciones del tiempo y las características del camino. En los viajes largos es aconsejable hacer paradas de 10 minutos cada 2 horas.

En caso de reventar un neumático durante la marcha, no es adecuado frenar, sino levantar el pie de acelerador y sujetar el volante con firmeza para mantener el vehículo en línea recta hasta que se detenga.

Conducción en semiautopistas y autopistas

Siempre se debe circular por el carril de la derecha en caso de circular a baja velocidad.

El cambio de carril se utiliza sólo para efectuar un adelantamiento, luego del cual se retoma gradualmente la circulación por el carril derecho.

La maniobra de cambio de carril se debe comenzar con mayor antelación que en las calles usuales.

El carril extremo izquierdo debe ser utilizado para para circular a la máxima velocidad permitida y realizar la maniobra de adelantamiento.

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

Todo conductor, que por razones de emergencia, se vea obligado a circular con una velocidad inferior a la mínima permitida, debe abandonar la autopista o autovía en la primera salida permitida. En caso de necesidad de detener el vehículo, hacerlo lo más alejado posible de la autopista.

Conducción en caminos de ripio y caminos naturales

Los caminos de ripio son aquellos caminos de tierra cubiertos con partículas rocosas, muy comunes en las zonas rurales argentinas.

Consejos para conducir en caminos de ripio y caminos naturales:

Seguir la huella marcada en el camino.

Viajar a velocidad moderada.

En los caminos de ripio los vehículos pierden adherencia, por ello, no utilizar cubiertas lisas ni excesivamente reparadas.

Evitar maniobras bruscas que puedan hacer perder el control.

Proteger el parabrisas y ópticas para evitar roturas causadas por las piedras.

En puentes, curvas o pendientes, mantenerse a la derecha.
En caso de pendiente, otorgar prioridad al vehículo que asciende.
Al encontrarse con un vehículo de frente, hacer señas de luces, disminuir la velocidad para evitar la proyección de piedras y mantenerse a la derecha.
Si al pasar un vehículo se pierde la visibilidad por la tierra, detenerse a la derecha con balizas y esperar que el polvo se disipe.
No sobrepasar vehículos ni circular cerca de ellos ya que el automotor proyecta piedras hacia atrás. En caso de hacerlo, tratar de ser visto por el otro conductor utilizando luz de giro izquierdo y esperar su habilitación.
En las curvas no se debe exceder los 40 km/h.
No cruzar ríos, arroyos y cañadas sin conocer previamente su profundidad.

Uso de luces

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.
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.
Los faros delanteros de color blanco o amarillo indican el sentido de marcha, las luces de posición traseras son de color rojo así como las de freno.
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.

En la vía pública, los conductores deben encender:

a. Luces bajas: El uso de luces bajas o alcance medio es obligatorio en zona urbana, zona rural, ruta, carretera
autopista o semiautopista durante las 24 horas del día sin importar las condiciones climáticas, excepto cuando corresponda la luz alta y en cruces ferroviales.
b. Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y en autopistas cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen.
c. Luces de posición y de chapa patente: siempre.
d. Destello entre luz alta y luz baja: debe usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos.
e. Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas.
f. Luces rompenieblas y adicionales: sólo para cada uno de sus fines.
g. Luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia: deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.
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.

Mantenimiento del vehículo

La revisación regular del vehículo no sólo contribuye con su mantenimiento del mismo “lo que beneficia su valor” sino que también posibilita la detección de fallas, roturas o deterioros que podrían derivar en siniestros. La mayor parte de estas revisaciones pueden ser llevadas a cabo por el dueño del auto sin necesidad de gastos, pero no sustituyen a las inspecciones efectuadas por personal calificado.

Mantenimiento y revisación general del vehículo

-Verificar regularmente el funcionamiento de las luces del vehículo: luces de frenos, intermitentes, luces de emergencia, altas y bajas.

-Revisar mensualmente las ruedas y la presión. Deben estar infladas con la presión correcta. Inspeccionar que no tengan cortes o presenten desgastes. Si se encuentran gastadas en zonas desiguales posiblemente la dirección necesite atención (alineación y balanceo).

-Verificar si debajo del auto se presentan piezas oxidadas o picadas -caño de escape, tanque, silenciador, caños u otras partes.

Calificación de resultados de la V.T.V.

Después de realizarse la V.T.V. la autoridad responsable se expedirá conforme tres grados de calificación:

a. Apto: significa que el vehículo no presenta deficiencias o que estas no inciden sobre la seguridad para circular en la vía pública.

b. Condicional: denota deficiencias que exigen una nueva inspección. En este caso:

Los vehículos que sean de carácter particular tendrán un plazo máximo de sesenta (60) días para realizar la nueva inspección.

Los vehículos que no sean de carácter particular, tendrán un plazo máximo de treinta (30) días para realizar la nueva inspección, intervalo durante el cual no podrán prestar servicios de transporte.

Los aspectos a controlar en la nueva inspección serán aquellos que presentaron deficiencias en la primera oportunidad.

c. Rechazado: impedirá al vehículo circular por la vía pública. Exigirá una nueva inspección técnica total de la unidad.

Vehículos que hayan sufrido siniestros
Los vehículos que hayan sufrido cualquier tipo de siniestro, deberán revalidar el certificado de Revisión Técnica, pero si se trata de vehículos que padecen un evidente deterioro de los elementos de seguridad (frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales de chasis o carrocería) el certificado perderá su vigencia. En este último caso, una vez reparado el vehículo se deberá realizar una revisión.

La revisión rápida y aleatoria
Esta es una revisión que se podrá exigir a cualquier vehículo que se encuentre en circulación. La autoridad competente hará detener el vehículo a examinar al costado de la calzada, y hará una revisión rápida y general aplicando el sentido común y criterios razonables de acuerdo a los conocimientos específicos que deberá tener en la materia.
Desde la detención, la revisión nunca podrá exceder los 20 minutos en total.

Vehículos en inobservancia a las reglas que rigen la Revisión Técnica Obligatoria Los vehículos detectados en inobservancia a las reglas de Revisión Técnica Obligatoria, podrán ser emplazados en forma perentoria por la Autoridad Jurisdiccional (AJ) para efectuarla y no podrán salir de la jurisdicción en la que se encuentran radicados, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

Seguridad Vehicular

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 siniestros, pueden salvar la vida del conductor, sus acompañantes y terceros.
En el supuesto especial de personas con discapacidad, los vehículos

que éstos utilicen para la circulación, deberán necesariamente contar con dispositivos adecuados al tipo de discapacidad física que se posea.

Dispositivos de Seguridad Activa

La seguridad activa aspira a evitar al máximo los siniestros viales. Comprende todas las soluciones que garanticen una frenada estable y potente, buenas recuperaciones y un comportamiento previsible que permita superar las posibles situaciones críticas.

Comprende:

a. Sistema de suspensión
b. Sistema de frenos
c. Sistema de dirección
d. Neumáticos

Dispositivos de Seguridad Pasiva

Los elementos que componen este tipo de seguridad reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el siniestro es inevitable.

Comprende:

a. Cinturones de seguridad y apoya cabezas
b. Columna de dirección articulada colapsable
c. Airbag
d. Volante con absorción de energía
e. Pedalera colapsable
f. Interior del habitáculo
g. Asientos
h. Depósito de combustible
i. Cristales y limpiaparabrisas
j. Cableado y elementos eléctricos
k. Chasis y carrocería
l. Silla portabebé

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 siniestros 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 a la región pélvica, para evitar toda presión sobre el abdomen.
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

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.

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 siniestro. 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.

Dispositivos de Seguridad Preventiva

La seguridad preventiva depende del conjunto de soluciones técnicas y del contenido de elementos que hacen distendida la vida a bordo del automóvil.

La visibilidad

La amplitud de la superficie acristalada, extendida al mayor perímetro posible del vehículo, así como los espejos retrovisores,

limpia lunetas y limpiaparabrisas, permiten un mejor dominio de la carretera y facilitan las maniobras, incluso en condiciones atmosféricas desfavorables.

Confort y ergonomía

La amplitud en el interior del automóvil, los mandos fáciles de accionar y leer, así como la marcha silenciosa (insonorización), favorecen la concentración en la conducción y hacen más relajados los viajes.

Los colores claros en el interior otorgan la sensación de un entorno luminoso y acogedor.

También contribuyen los asientos de diseño sólido que evitan los ruidos fastidiosos. En cuanto a los respaldos, los óptimos son lo que permiten una amplia variedad de regulaciones para adaptarse a las necesidades específicas de todas las tallas de los conductores, con mecanismos de tipo mariposa (abatimiento), que aseguran un soporte lumbar y una sujeción lateral ideales para la conducción.

Por otro lado, se recomienda que los comandos del automóvil se encuentren en una posición ergonómica para acceder a ellos fácilmente y que posean una iluminación precisa para permitir la concentración en la carretera, sobre todo en conducción nocturna.

Finalmente, el nivel sonoro acústico debe ser acorde y articulado para permitir comunicarse con los compañeros de viaje sin elevar excesivamente el volumen de la voz.

Climatización

La temperatura y la humedad dentro de los automóviles contribuyen considerablemente a lograr las condiciones de un viaje placentero. Por este motivo, un buen sistema de climatización que en cualquier estación del año permita mantener valores de temperatura dentro de los límites ideales para el cuerpo humano, contribuirá de manera importante a la seguridad preventiva, logrando el bienestar del conductor y de los pasajeros.

Los sistemas de climatización utilizados en el automóvil son de dos tipos:

Acondicionador manual: son aquellos que, para modificar los factores de humedad, aire y temperatura necesitan de un control

manual y puntual.
Acondicionador automático (climatizador): son aquellos que, una vez seleccionada la temperatura deseada, se encargan de ofrecerla controlando automáticamente todos los factores necesarios para brindar el máximo grado de confort.

ESTACIONAMIENTO

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 cuan o 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 cincuenta (50) 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 cuestas: 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.
-Está prohibido estacionar en doble fila
-Se debe estacionar en sentido de circulación de la calle

PRIORIDADES

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.

-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, apartándose a la derecha y si fuera necesario deteniéndose.

-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.
-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 cuestas 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.

Perdida de prioridad

En las encrucijadas, el conductor debe ceder siempre el paso al que cruza desde su derecha. Esta prioridad sólo se pierde en caso de:
- Señalización específica que indique lo contrario.
- Los vehículos ferroviarios.
- Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión.
- Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha.
- Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; el conductor debe detener el vehículo si pone en peligro al peatón.
- Las reglas especiales para rotondas.
- Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel.
- Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía.
- Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.
- Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según este orden. Para cualquier otra maniobra, tiene prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que este lleve acoplado y el que asciende no.

MARCHA Y VELOCIDAD

Cuando se circula con el vehículo a una determinada marcha, el motor funciona de forma más eficiente a bajas revoluciones, (entre las 1000 y 2500 rpm). Por lo tanto, es recomendable circular dentro de este intervalo. En la 5ª velocidad se pueden superar las 2.500 revoluciones siempre que no se excedan los límites de velocidad impuestos por la legislación de tránsito vigente.
Sin embargo, ante situaciones de emergencia o imprevistos que pueden surgir durante la conducción, como pueden ser la incorporación a una calle, autopista, rotonda o la pérdida de control del vehículo, los conductores pueden utilizar procedimientos especiales como la aceleración o la reducción repentina para evitar siniestros y/o siniestros.

La experiencia demuestra que los procedimientos de emergencia en la conducción son excepciones que se justifican con el fin de preservar la seguridad, fin que prevalece sobre todo lo demás en la conducción de un vehículo.
Asimismo, se recomienda mantener la velocidad de circulación lo más uniforme posible y evitar frenadas innecesarias que conlleven sus correspondientes aceleraciones. Se recomienda, además, respetar una adecuada distancia de seguridad entre los automóviles, realizar la conducción con suficiente anticipación y previsión y mantener el pedal del acelerador estable en una determinada velocidad.

REGLAS DE VELOCIDAD

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 siniestros. 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 siniestros la máxima

responsabilidad recaerá sobre él.

Velocidades máximas.

En zonas urbanas: calles 40 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, 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.

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.

LÍMITES MÁXIMOS Y MÍNIMOS DE VELOCIDAD

	LUGAR	VEHÍCULO	MÁXIMA	MÍNIMA
ZONA URBANA	Calles	Todos	40 km/h	20 km/h
	Avenidas	Todos	60 km/h	30 km/h
	Vías semáforizadas	Todos	Coordinación semafórica	Mitad del máximo
	Intersecciones	Todos	30 km/h	15 km/h
	Rutas en zona urbana	Todos	60 km/h	30 km/h
ZONA RURAL	Ruta	Motos y autos	110 km/h	40 km/h
		Camionetas, micros, buses y casas autopropulsadas	90 km/h	40 km/h Salvo maquinaria especial
		Camiones y autos con casa rodante	80 km/h	40 km/h Salvo maq.especial
	Semiautopistas	Motos y autos	120 km/h	40 km/h Salvo maq.especial
		Camionetas	110 km/h	40 km/h Salvo maq.especial
		Micros, buses y casas autopropulsadas	90 km/h	40 km/h Salvo maq.especial
URBANA Y RURAL	Autopistas	Motos y autos	130 km/h	65 km/h
		Omnibuss y casas autopropulsadas	100 km/h	65 km/h
		Camiones	110 km/h	65 km/h
		Camiones y autos con casa rodante	80 km/h	65 km/h
	Paso a nivel sin barrera	Todos	20 km/h	20 km/h

En las zonas urbanas del partido de General Viamonte, la velocidad máxima permitida será de **40km/h en calles y avenidas y de 60km/h en accesos.**

LOS FACTORES QUE AFECTAN LAS CONDICIONES FÍSICAS

A continuación se describen algunos de los factores que afectan al momento de conducir.

El cansancio

Para conducir con seguridad y precaución la persona debe estar descansada. El cansancio provoca falta de visión y disminuye la capacidad de reacción para tomar decisiones en las diversas maniobras que se pueden presentar. Un conductor cansado no toma buenas decisiones y pone en peligro su vida y la de los demás.

Consejos para evitar el cansancio en viajes de larga distancia:
-Antes de salir de viaje, dormir adecuadamente la noche anterior.
-No salir de viaje cansado.
-No tomar medicamentos que provoquen somnolencia.
-No comer demasiado y evitar alimentos de difícil digestión debido que a algunas personas les provoca sueño.
-Hacer pausas para descansar. Parar aproximadamente cada 2 horas. Un descanso de pocos minutos puede salvar la vida.

-Tomarse el tiempo suficiente para completar el viaje con seguridad.
-En caso de tener sueño, no seguir conduciendo.
-Alternar la conducción con otras personas para descansar.

Bebidas alcohólicas

Un alto índice de muertes asociadas a siniestros viales se debe al consumo de bebidas alcohólicas. Las personas que conducen en estas circunstancias ponen en peligro la vida de terceros y la propia. Corren el riesgo de ser sancionadas con multas graves, de que se les secuestre el automóvil e incluso de ser arrestadas.

Efectos de las bebidas alcohólicas

Las bebidas alcohólicas reducen todas las capacidades elementales necesarias para conducir sin peligro. Una vez ingerido, el alcohol circula por medio de la sangre desde el estómago hacia todo el cuerpo y entre veinte y cuarenta minutos después llega al cerebro, donde afecta principalmente las funciones que controlan la capacidad de la persona.
La ingesta de bebidas alcohólicas afecta los reflejos y retarda el tiempo que el conductor necesita para reaccionar, reduciendo la capacidad de ver claramente.
Por consiguiente, se pierde el alerta imprescindible que se requiere para una conducción segura.

Bajo los efectos de bebidas alcohólicas, se dificulta la estimación de distancias, velocidades y movimientos de otros vehículos lo que implica perder la capacidad para controlar totalmente el vehículo.
Conducir al día siguiente de una noche de consumo excesivo de alcohol es riesgoso porque los efectos del alcohol no terminan con la ingesta, sino que se extienden hasta haberlo eliminado del organismo y conducir con resaca es equiparable, por sus efectos en el organismo, a conducir alcoholizado.
Dentro del contexto de los errores de conducción, el alcohol casi siempre se encuentra asociado con la velocidad, el sueño y las distracciones.

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 y 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.

Alcoholemia

El porcentaje de alcohol contenido en la sangre se denomina alcoholemia y puede medirse por la cantidad de gramos de alcohol contenidos en un litro de sangre o por la cantidad de miligramos de alcohol contenidos en el aire exhalado.
El porcentaje de absorción de alcohol en la sangre no es igual en todas las personas, ya que dependerá entre otros factores, del peso y la contextura del individuo, del sexo y del momento en que se consume (por ejemplo, se absorbe más alcohol estando en ayunas que después de un almuerzo o cena).
En la actualidad no hay tolerancia alguna, se debe registrar siempre 0,0 gr/l de alcohol en sangre, es decir, nunca se debe ingerir bebidas alcohólicas antes de conducir.

Si el conductor de un vehículo se niega a realizar el test de alcoholemia, la misma se toma como una presunción de alcoholemia positiva y se aplica la pena mayor, evitando que el conductor siga al volante, si fuera necesario, secuestrando el vehículo.

Uso del teléfono celular

El uso del teléfono celular afecta la conducción ya que reduce la atención del conductor durante el manejo. Se desatiende el obrar propio y el alerta preventivo con respecto al comportamiento de otros conductores y/o de peatones.
Por otra parte, cualquier comunicación inesperada que se reciba puede alterar la paciencia y la tensión del conductor, generando ansiedad, obsesión y/o diversos trastornos que afectan la conducción segura.
Por ello, para realizar llamadas o atender el teléfono celular es necesario detenerse donde esté permitido.

Los medicamentos y la conducción

Existe una gran variedad de medicamentos que pueden afectar gravemente la conducción. Es importante realizar una consulta médica para saber los efectos, consecuencias y/o contraindicaciones

que puede ocasionar un determinado fármaco en el organismo y leer el prospecto correspondiente para saber si afecta o no la capacidad de conducir.
Se consideran alterados los parámetros normales para una conducción segura, cuando existe somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, variando el pensamiento y el razonamiento.
Medicinas contra la depresión, trastornos de ansiedad, tensión nerviosa, tratamiento de alergias, virus en general, etc., pueden ocasionar los efectos antes descriptos, dependiendo siempre de cada caso en particular.

Las drogas y su relación con los siniestros de tránsito

Al igual que el alcohol y algunos fármacos, las drogas pueden alterar gravemente la capacidad de conducción. Entre las más comunes podemos enumerar las siguientes: el cannabis, la cocaína, el éxtasis, los alucinógenos y las anfetaminas.
Es importante tener presente los peligros concretos y reales que derivan de la conducción bajo los efectos de estas sustancias recordando siempre el riesgo que producen a la salud en su integridad.

Efectos de las drogas

-Alteran la percepción del entorno del tránsito, por ejemplo, la visión de los colores.
-Alteran la percepción del tiempo y del espacio, provocando un mal cálculo de las distancias.
-Dificultan la concentración y aumenta la probabilidad de sufrir distracción al volante.
Aumentan el tiempo de reacción, por lo que se recorren más metros antes de poder detener el vehículo ante una emergencia.
-Causan somnolencia.
-Provocan comportamiento más competitivo o agresivo con los demás conductores.
-Causan conductas impulsivas que potencian los errores al volante.
-Provocan la sobrevaloración de las propias capacidades al volante y aumentan la tolerancia frente al riesgo.

-Hacen que se cometan más infracciones y tornan la conducción más peligrosa.

RESPONSABILIDADES

La responsabilidad jurídica se presenta cuando una persona incumple un deber de conducta que ha sido señalado previamente por una norma jurídica.
Cuando un conductor trasgrede una norma de tránsito debe responder por las consecuencias que ello genera y que están determinadas por las normas vigentes. Así surgirán responsabilidades penales, civiles y contravencionales.

Responsabilidad civil
El conductor está sujeto a una serie de deberes, cuya violación implica un incumplimiento, una transgresión a la normativa vigente. Entre ellos se pueden mencionar los siguientes:
-Conservar el dominio efectivo del vehículo.
-Conservar apropiadamente el vehículo.
-Someterse a las reglas de tránsito.
El incumplimiento de alguno de estos deberes generará responsabilidad por el siniestro que se produzca. Será obligación del conductor y/o del asegurador reparar el daño que se haya causado.
El plazo para reclamar por parte de quien ha sufrido un daño proveniente de un siniestro vehicular es de 2 años contados desde la fecha en que se produce el mismo.
En el supuesto de un siniestro ocasionado por menores de 21 años, la responsabilidad administrativa y/o civil es transferible a los padres, y/o a su tutor.**Responsabilidad penal**
Se configura cuando se comete un delito de los enumerados en el Código Penal. Los delitos más comunes relacionados con la conducción son: lesiones leves, lesiones graves, lesiones gravísimas, abandono de personas, homicidios dolosos, culposos y/o con dolo eventual.
En el caso de la responsabilidad penal esta es personal e intransferible.

Responsabilidad contravencional
En este caso, actúa la justicia de faltas de cada jurisdicción.
Resultan responsables los mayores de 14 años.

Régimen de Faltas
La infracción de tránsito es una falta que viola una norma legal establecida por la legislación o el reglamento.
Es un hecho o acto contrario a lo establecido en la norma, producido por una persona física o jurídica. La falta podrá ser cometida por acción u omisión, es decir, se puede cometer una infracción haciendo algo que se encuentra prohibido por la Ley o bien, no hacer algo que la norma impone como obligatorio. Así, por ejemplo, circular a exceso de velocidad es una falta por acción, y no portar documentación, o licencia de conductor, es una falta por omisión.
La clasificación de las faltas de acuerdo a su importancia es la siguiente:
- Faltas atentatorias contra la Seguridad Pública: Se incluyen a manera de ejemplo, conductas como: circular sin licencia de conductor, sin seguro obligatorio, cruzar con luz roja o amarilla el semáforo, hacer uso indebido de luces altas, circular en contramano, circular entre carriles en el caso de las motocicletas, no respetar las velocidades máximas, etc.
- Faltas atentatorias contra la Seguridad de las Personas: Se aplican, por ejemplo, en el caso de: no utilizar cinturón de seguridad, no utilizar el casco en el caso de motociclistas, realizar adelantamientos indebidos, circular a menor velocidad que la mínima indicada, etc.
- Infracciones contra la Seguridad del Tránsito: Comprenden conductas como, por ejemplo: no poseer matafuegos o balizas portátiles, no advertir previamente maniobras, falta de espejo retrovisor, no circular por el carril derecho, no respetar la circulación en vías multicarriles, no respetar las señales de tránsito, etc.
- Contravenciones de Tránsito: Las no especificadas por la Ley, por ejemplo: no utilizar luz de giro para advertir esa maniobra, exceso del número de ocupantes del vehículo, negativa a exhibir documentación, etc.

Las sanciones que especifica nuestra Ley para la violación de las normas de tránsito son de cumplimiento efectivo, es decir, no se aplicarán con carácter condicional ni en suspenso y consisten en:

- Amonestación: sólo aplicada por única vez y mientras no se registren antecedentes contravencionales y no haya operado la prescripción.
- Multa: Teniendo como importe mínimo un módulo, que equivaldrá al diez por ciento (10%) del salario mínimo del agente municipal.
- Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos, en cuyo caso se retendrá la licencia habilitante. También podrá imponerse como pena accesoria.
- Arresto no redimible.
- Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública, cuya aprobación redime de la multa y su incumplimiento la triplica.
- Decomiso o secuestro: sanción accesoria que implica la pérdida de los elementos cuya colocación, uso, o transporte, esté reglamentariamente prohibida.

Se debe recordar que la infracción a las normas de tránsito no sólo trae aparejada una sanción, sino que pone, en mayor o menor medida, en riesgo al conductor y a todo el entorno, de producir cualquier tipo de siniestro, muchas veces con fatales consecuencias.

Siniestros

Obligaciones ante un siniestro
-Detenerse inmediatamente.
-Suministrar los datos de su licencia y del seguro obligatorio.

Hay un plazo de 72hs, para hacer la denuncia ante las aseguradoras de los vehículos siniestrados, caso contrario se corre el riesgo de quedar sin cobertura.
-Si hay heridos, se debe dar intervención a la policía para que inicie la causa. Ante lesiones leves, dependerá del damnificado instar la acción penal.

-Compadecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento y/o de investigación administrativa cuando se sea citado. Es conveniente tomar los datos de posibles testigos para que puedan declarar en caso de necesidad ante un juicio civil, penal o de otra índole.
El deber de humanidad y solidaridad se debe manifestar en las situaciones límites, considerando en todo momento que no se debe ir más allá de nuestros conocimientos y que, ante la posibilidad de producir un daño mayor, siempre es mejor abstenerse.

El auxilio de las víctimas es una obligación legal y moral, y ante la presencia de un siniestro, seamos o no partícipes, se debe:
Detener inmediatamente el vehículo, procediendo a la desobstrucción de la vía pública y al señalamiento del conflicto, colocando el sistema de balizas móviles. Si el siniestro ocurriese de noche se debe iluminar la escena de manera tal que los vehículos que lo hacen queden en forma transversal a la carretera y fuera de la misma, para evitar encandilar a otros conductores que circulan.

Parar el motor del vehículo o vehículos accidentados, quitando el contacto. Si esto no fuera posible, deberá hacérselo sacando los bornes de la batería. Lo importante es cortar el suministro de energía eléctrica. No encender fósforos y evitar que personas fumen en las inmediaciones. De esta manera se puede impedir un mal mayor al evitar que un vehículo se incendie.
En caso de encontrarse presente otras personas, se debe preguntar en voz alta si entre ellos se encuentra algún médico, quien podrá prestar el auxilio profesional oportuno.
Normalmente la persona que ha sufrido un siniestro y está herida corre el riesgo de sufrir un shock. Cuando se entra en ese estado las funciones de todo el cuerpo disminuyen, por ello se debe, como primera medida, tratar de tranquilizar a la persona lesionada, dándole confianza. No se le debe dar nada de tomar. Se debe cubrir a la persona con abrigos, mantas, etc. con el objeto de mantener el calor del cuerpo.
La persona debe permanecer postrada. No se debe permitir que curiosos o gente que se acerca impidan la debida circulación de aire.

Si está aprisionado, no deberá sacarlo con forcejeos o violencia, sino que se debe tratar de retirar objetos que lo oprimen. De no ser posible, deberá asistirlo en esa posición.
No debe moverse a la persona lesionada, especialmente si la misma no puede hacerlo o si se queja de dolor en la espalda o en el cuello. También debe impedirse que la persona se mueva. Se deben aflojar las prendas a la altura del cuello si estuvieren apretadas para facilitar la respiración. Si se trata de motociclistas no se debe intentar sacar el casco. En el caso de que éstos sean con visera volcable, sólo se debe levantar la misma para permitir mejor respiración.

Inmediatamente se debe dar urgente aviso a las autoridades sanitarias y policiales. Si se posee teléfono, se marcará:
911 Emergencias en general
100 para Bomberos.
101 para Policía.
103 para Defensa Civil
107 para Ambulancia.
Estos números son directos y totalmente gratuitos, por lo que su discado se puede realizar desde cualquier tipo de teléfono, sea fijo o móvil.

ESTADÍSTICAS

Los datos estadísticos sirven de muestra para tomar conciencia de la responsabilidad que se asume al conducir, y de los daños que se pueden evitar mediante una actitud segura y prudente al ingresar en el sistema de tránsito. Se debe entender que una conducta personal, afecta a este sistema de manera positiva o negativa y que de cada uno de nosotros depende que las cifras que se ven a continuación cambien.
Los siniestros de tránsito constituyen la primer causa de muerte en menores de 45 años, siendo el índice de siniestralidad mayormente comprendido entre las edades de 16 y 30 años.

El horario de mayor riesgo es el que abarca desde la 01:00 hs. a las 06:00 hs.
El día con mayor índice de siniestros es el DOMINGO.

Argentina ostenta uno de los índices más altos del mundo de siniestros de tránsito:
20 personas mueren por día.
7.700 muertes por año.
Más de 100.000 heridos anuales.

En los siniestros de tránsito los motivos principales son:
Fallas humanas: 80 %.
Fallas del vehículo: 6 %.
Fallas del camino: 6 %.
Otras: 8 %.

Las causas más importantes de siniestros o muertes consecuentes en nuestro país son:
1- Exceso de velocidad.
2- Ingestión de alcohol o drogas antes o durante la conducción.
3- Conducción nocturna o con fatiga.
4- Falta de uso del cinturón de seguridad.
5- Niños en el asiento delantero.
6- No uso de cascos en motocicletas, ciclomotores o bicicletas.
7- Violación de semáforo en rojo.
8- Circulación en contramano.
9- Falta de luces.
En motociclistas que no usaron cascos las lesiones producidas en la zona craneana son:
- Mortales: 70,5%.
- Graves: 21%.

El 72% de los siniestros que se producen con lluvia ocurren durante los primeros 30 minutos desde que comienza a llover.

LOS SINIESTROS GENERAN DAÑOS MATERIALES, ASÍ COMO COSTOS SANITARIOS Y ADMINISTRATIVOS PARA EL ESTADO.

ESTRELLAS AMARILLAS

I. Estrella Amarilla
Simboliza el recuerdo permanente de los familiares y amigos hacia la persona que ya no está. Además, es un llamado de atención para quienes transitan por la vía pública: nos recuerda que nuestros actos pueden definir nuestro destino o el de alguien más y que por ello, respetar las normas y conducir de manera responsable es una obligación que no puede desatenderse, ya que en ello nos va la vida.

II. ¿Qué significa esta señal?
Esta señal indica el lugar donde murió una persona por un siniestro vial.

III. ¿Qué representa la Estrella Amarilla?
Las cinco puntas de la ESTRELLA AMARILLA representan los siguientes valores:
Memoria, Prevención, Ley, Justicia y Educación.

CATEGORÍA PROFESIONAL
Es requisito ser mayor de 21 años para las clases C-D-E, con un año de antigüedad mínimo con clase B.
Los primeros seis meses se es aprendiz y si conduce vehículos de seguridad o emergencias debe ir acompañado de un profesional experimentado.

TRANSPORTE DE CARGA

Camiones con y sin acoplados, articulados. Casas rodantes motorizadas.

Dimensiones

Los vehículos que transportan cargas deberán ajustarse a las siguientes medidas:
El ancho máximo entre sus partes más salientes será de 2,60 metros.
La altura máxima será en todos los casos de 4,10 metros.
La longitud máxima será, según sea:
-Un camión solo: 13,20 metros.
-Una combinación (tractor y semiacoplado en su conjunto): 18 metros.
-Un tren constituido por una unidad automotora y un acoplado (unidad no automotora): 20 metros.
-Un tren constituido por una combinación y un acoplado: 20,50 metros.
-Una unidad no automotora (acoplado): 8,60 metros.
En ningún caso un tren de vehículo estará constituido por más de dos enganches o por más de una combinación y una unidad (acoplado).

Carga

Deberán tener estampado en sus costados por la autoridad competente que expida el permiso de tránsito, y en un lugar bien visible, la tara y el peso máximo que están habilitados para transportar.
Se establece como peso máximo transmitido a la calzada por los vehículos de circulación vial, al indicado en los siguientes casos:
- Por eje simple:
Con ruedas individuales: 6 (seis) toneladas.
Con rodado doble: 10,5 (diez con cinco) toneladas.
- Por conjunto (tándem) doble de ejes:
Con ruedas individuales: 10,5 (diez con cinco) toneladas por eje.
Un eje con rodado doble y otro con ruedas individuales: 14 (catorce) toneladas; 9 (nueve) toneladas para el primero y 5 (cinco) para el otro.

Ambos con rodados dobles: 18 (dieciocho) toneladas; es decir 9 (nueve) toneladas por eje.
- Por conjunto (tándem) triple de ejes:
Con 2 (dos) de rodados dobles y el otro con ruedas individuales: 21 (veintiuna) toneladas; 8,5 (ocho con cinco) para cada eje de ruedas y 4 (cuatro) para el restante.
Todos de rodados dobles: 25,5 (veinticinco con cinco) toneladas; 8,5 (ocho con cinco) por cada eje.
En la práctica del pesaje se tendrá en cuenta lo siguiente:
- Se considera conjunto (tándem) doble de ejes cuando la distancia entre los centros de los mismos es mayor de 1.20 (uno con veinte) metros y menor de 2,40 (dos con cuarenta) metros.
- Se considera conjunto (tándem) triple de ejes cuando la distancia entre el centro de ejes extremos es mayor de 2,49 (dos con cuarenta y nueve) metros y menor de 4,80 (cuatro con ochenta) metros.
- Sin perjuicio de los máximos señalados para cada conjunto de ejes, se debe respetar el límite asignado individualmente a cada eje que conforma el mismo.
- Se admitirán las siguientes tolerancias:
De hasta 500 (quinientos) kilogramos en un solo eje o conjunto de ellos en el caso de vehículos simple (camión u ómnibus).
En los casos de una combinación (unidad tractora y semirremolque) o tren (camión o combinación con acoplado), de hasta 500 (quinientos) kilogramos para un eje o conjunto y de hasta 1000 (mil) kilogramos para la suma de todos los ejes que componen la formación.
- Reglamentariamente se determinarán las condiciones para el reemplazo de ruedas dobles por otra superancha.
El límite máximo de peso total transmitido a la calzada para cualquier formación normal de vehículos será de 45 toneladas, regulándose de acuerdo al tipo de vehículo el peso máximo para cada categoría.

En casos muy especiales la autoridad de tránsito o de Vialidad podrá acordar permiso de tránsito a vehículos que, cargados, excedan las dimensiones, peso, o cargas transmitidas a la calzada. Estos permisos serán válidos para un sólo viaje, con el itinerario que en los mismos se indiquen.

Carga sobresaliente, liviana y carga indivisible

Las cargas generales no podrán sobresalir de la parte más saliente del vehículo (carrocerías, guardabarros o puntas de ejes) en que son transportadas. Constituyen una excepción a esta regla las cargas livianas y las cargas indivisibles.

Las cargas livianas son aquellas en las cuales el volumen es mucho mayor en relación al peso que poseen, por ejemplo, envases vacíos, paja, lana, pastos, etc. Estas cargas podrán sobresalir: en zonas urbanas y suburbanas hasta 20 centímetros como máximo de cada lado del vehículo. Fuera de estas zonas hasta 20 centímetros como máximo y del lado derecho solamente.

Una carga se denomina indivisible cuando la misma no puede contenerse dentro del vehículo y rebasa las dimensiones del mismo. Por ejemplo, si se transporta una maquinaria, caños, etc. En estos casos está permitido que sobresalgan sus partes laterales como máximo: 20 centímetros sobre el lado izquierdo y 40 centímetros sobre el lado derecho. En ningún caso el ancho total del vehículo y la carga podrán exceder los 2.60 metros. Hacia atrás podrán sobresalir 1 metro, siendo señalizada esta circunstancia con una bandera de 50 por 70 centímetros, a rayas oblicuas de 10 centímetros, rojas y blancas.

Cargas especiales

Los vehículos que transportan cargas insalubres -estiércol, animales muertos, desechos cárneos, residuos industriales no líquidos, etc.- deberán hacerlo en vehículos habilitados para ese objeto, con cierre hermético que no permita su derrame al transportarlo y su visión exterior durante el tránsito.

Los que transportan cargas volátiles -materiales para la construcción, productos agroganaderos, productos a granel, etc.- deberán hacerlo en vehículos construidos para tal fin, con cierre hermético que no permita su derrame en la vía pública al ser transportados.

Los que transporten residuos líquidos sólo podrán hacerlo en vehículos tanques construidos y habilitados para tal objeto.

Explosivos e inflamables

Podrán transportarse en envases de metal de consistencia probada y herméticamente cerrados.

Deberán poseer una conexión eléctrica entre su armazón metálico que arrastre por el suelo sin perder contacto.

Deberán llevar además las palabras "Peligro-Explosivo" pintadas o sobre un tablero colocado en la parte delantera y trasera y a cada lado del vehículo.

Está prohibido por parte de cualquier persona colocar, llevar o hacer que se coloque o transporte en tales vehículos cualquier herramienta metálica o cualquier pieza similar de metal en el piso o carrocería del vehículo, en forma descuidada y sin la debida precaución, para evitar la producción de chispas o roces por choque recíproco.

Dispositivos

En el caso de un enganche de acoplado, éste se hará mediante un sistema tipo rígido que permita en toda circunstancia conservar la huella del vehículo motor, con una tolerancia de 10 centímetros en las curvas de 10 metros de radio. Además del enganche rígido, habrá otro que eventualmente lo sustituya por rotura o desperfecto debiendo reunir condiciones de resistencia en relación con el peso arrastrado en movimiento.

Normalmente para este fin se utilizan dos cadenas, una a cada lado del sistema de enganche.

La longitud máxima de enganche entre camión y acoplado será de 3,10 metros, entendiéndose como tal la distancia desde el punto de sujeción del enganche del camión hasta el centro del eje delantero del acoplado.

Los vehículos acoplados o semiacoplados cuya carga exceda de 1.500 kilogramos deberán estar equipados con un sistema de frenos que pueda ser operado por el conductor del vehículo tractor, adecuado para producir en la conducción de ambos vehículos el cumplimiento de las condiciones de frenado establecido para los automotores.

Deberán circular manteniendo entre sí una distancia mínima de 100 metros, salvo para iniciar una maniobra de adelantamiento.

Límites de Velocidad

Los vehículos de transporte de carga, deberán llevar en la parte trasera sobre un círculo reflectante la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar.
En zona semiurbana se dispone una velocidad máxima:
Para camiones con o sin acoplado: 60 km/h.
Para transporte de Sustancias Peligrosas o residuos: 50 km/h.
En zona rural la velocidad máxima es:
Para camiones con y sin acoplado: 80 km/h.
Para Transporte de Sustancias Peligrosas o residuos: 80 km/h.

ESPECIAL

Tractores, maquinarias agrícolas, viales y especiales no agrícolas.

Disposiciones generales

Las maquinarias agrícolas o toda otra similar, por sus características especiales, deberán ajustarse a las siguientes disposiciones:
Deberán circular con un ancho máximo de 3,50 metros.
No podrán circular por zonas urbanas, salvo con permiso por habilitación especial en la cual se indicará la determinación de un itinerario fijo, para un sólo viaje y circulación en horas de menor intensidad de tránsito.
Deberán circular en horas de luz natural, nunca de noche.
La unidad motriz del convoy deberá estar equipada con frenos provistos por la fábrica en perfecto estado de funcionamiento, con espejo retrovisor plano a ambos lados de la misma, sistema limpiaparabrisas y matafuego.
La conducción de la misma deberá ser ejercida por personas habilitadas en la categoría respectiva.
Cada unidad motriz podrá enganchar hasta tres unidades. Los automóviles o pick-ups sólo podrán llevar una unidad enganchada.
En ningún caso el convoy formado podrá superar los 23,50 metros de largo, ni los 2.000 kilogramos de peso máximo por unidad enganchada.

Debido a sus condiciones especiales, se deben extremar los recaudos de seguridad en caso de detenciones forzosas; si se lo hace de noche las balizas portátiles retroreflectantes deberán colocarse de 50 a 60 metros de cada extremo del vehículo.

Sistema de luces

Cuando el automotor exceda los 11 metros de longitud llevará luces en cada costado del mismo, en línea horizontal a 1,20 metros del suelo separadas cada 4 metros a contar desde el faro delantero hasta el largo del vehículo. Las luces serán, del lado izquierdo verde y amarillo y del lado derecho rojas y amarillas, encendidas permanentemente en horas nocturnas, siendo las amarillas de acción simultánea intermitente cuando se acciona el sistema de giro.

Cuando se transporta carga que exceda el largo de la carrocería se colocarán otras dos luces delimitadoras rojas a cada lado de los extremos posteriores de la carga. Deberán ser visibles desde 200 metros en condiciones atmosféricas normales.

En disposición central superior, en línea horizontal separadas 20 centímetros unas de otras que establezcan las siguientes identidades:

Tren de vehículos: adelante 3 luces verdes, atrás 3 luces rojas.

Transporte de Pasajeros: adelante 4 luces celestes, atrás 1 roja y 2 celestes.

Transporte de Escolares: adelante 4 luces amarillas, atrás 1 amarilla y 2 rojas.

Circulación

En el caso de circular por vías multicarriles, se deberá circular únicamente por el carril derecho exclusivamente, utilizando el carril izquierdo solamente para el sobrepaso a otro vehículo.

En los caminos de tierra abovedados no se permitirá el tránsito de vehículos pesados hasta 3 días después de terminada una lluvia, salvo casos de excepción con debido permiso de la autoridad competente. Este permiso se otorga exclusivamente en los casos de artículos de consumo de primera necesidad y tiene carácter excepcional.

Los convoyes formados por una unidad motriz y enganche deberán transitar con rodados neumáticos, poseer balizas intermitentes eléctricas, y bandera reglamentaria de 0,40 por 0,70 metros, con bandas oblicuas de color rojo y blanco.
Deberán circular con un espacio no menor a 200 metros entre convoyes, no pudiendo estacionar sobre la vía pública durante su trayecto, salvo caso de fuerza mayor.
Las máquinas cosechadoras no podrán circular con las plataformas de corte colocadas, salvo para efectuar un cruce de ruta de un campo a otro.
En el supuesto de que el enganche agrícola esté compuesto por más de tres unidades, deberá ser acompañado en su parte posterior por un vehículo provisto de una luz amarilla giratoria elevada 2 metros desde el nivel del piso.

En caso de lluvia, y por su peso, no podrán transitar por calles de tierra hasta después de 3 días de haber cesado la misma.
Los vehículos con ruedas metálicas macizas, o los provistos de grampas, tetones, orugas o cualquier otro dispositivo metálico no podrán transitar por caminos o calles pavimentadas o mejoradas.
Deberán circular de acuerdo a las siguientes velocidades máximas:
Equipos agrícolas vacíos: 50 Km/h.
Equipos agrícolas cargados: 30 Km/h.

VEHÍCULOS DE EMERGENCIAS

-Los vehículos de Servicios Públicos de urgencia serán reconocidos de acuerdo a los colores característicos de sus luces sobre el techo de sus carrocerías. Estos 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.
-Ningún vehículo no autorizado puede usar ni tener señales sonoras no reglamentarias (sirena). La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas, con la máxima moderación posible y sólo en el caso de emergencia.

-Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de los vehículos de emergencia en tales circunstancias.
-Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intente resolver
-Los vehículos de emergencia tendrán habilitaciones técnicas especiales y no excederán los 15 años de antigüedad.
-Los límites de velocidades máximas no rigen para las ambulancia en estado de emergencia.
-Con las señales de advertencia reglamentaria activa tienen siempre prioridad de paso ambulancias, móviles policiales y bomberos
-En cruce de calles la prioridad le corresponde a una ambulancia que este circulando en estado de emergencia con sus correspondientes dispositivos de emergencia encendidos:
-La tolerancia de alcohol en sangre para un conductor profesional es 0,0 gr/l
-Toda persona aspirante a ser un conductor profesional entre los requisitos, deberá presentar el certificado de antecedentes penales emitido por el organismo de reincidencia criminal y carcelaria.
-La edad mínima para acceder a una licencia con clase profesional es de 21 años y la máxima es de 65 años.
-La negativa del conductor a realizar la prueba de alcoholemia, constituye falta grave y presunción de alcoholemia positiva.

TRANSPORTE DE PERSONAS
Taxímetros y remises. Transporte de pasajeros urbano, interurbano, escolar y niños. Vehículos de emergencia.

Capacidad
Por seguridad, no podrá otorgarse licencia profesional a personas que hayan cumplido 65 años o renovarse a los que se hayan jubilado en el servicio de transporte.

Dispositivos

Los vehículos habilitados para el servicio de autotransporte de corta, media y larga distancia, turismo y de carga deberán estar portados con dispositivos que permitan el control inmediato por la autoridad de aplicación de la siguiente información, entre otros:
Total de kilómetros recorridos durante el viaje.
Número de paradas y tiempo utilizado en las mismas.
Registro de las infracciones cometidas durante el recorrido.
Totalizador de tiempo de viaje y relación con kilómetros recorridos.
Identificación del dominio del vehículo y del conductor cuando el mismo sea conducido por más de una persona.
Alarma sonora y lumínica que advierta las infracciones de velocidad al conductor.
En la parte trasera deberán llevar sobre un círculo reflectante la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar, y una inscripción de similares características en el interior de la unidad.
Deberán llevar, en disposición central superior, en línea horizontal, separadas 20 centímetros una de otra, que establezcan las siguientes identidades:
Tren de vehículos: adelante 3 luces verdes, atrás 3 luces rojas.
Transporte de pasajeros: adelante 4 luces celestes, atrás 1 roja y 2 celestes.
Transporte de escolares: adelante 4 luces amarillas, atrás 1 amarilla y 2 rojas.

Circulación

En vías con dos o más carriles deberán circular únicamente por el carril derecho exclusivamente, utilizando el carril izquierdo sólo para el sobrepaso a otro vehículo.
Se debe respetar, en todos los casos, la prioridad absoluta de los Servicios Públicos de urgencia, cediendo el paso y liberando la circulación de emergencia.
En caso de cruzar un paso a nivel, se debe detener el vehículo, mirar hacia ambos lados, y cruzarlo a una velocidad de 20 km/h, y en cambio. Esta velocidad se reduce si el cruce es efectuado de noche.

Servicio de transporte

El sistema de paradas alternadas -lugar de ascenso y descenso de pasajeros- regirá entre las 5 y 21 horas, salvo caso de lluvia.
El lugar de ascenso y descenso de pasajeros se hará al borde de la acera, en los lugares autorizados para tal fin.
Se dejará de levantar pasajeros que esperan en los lugares permitidos, cuando la capacidad de la unidad esté colmada.
En los servicios urbanos, se podrá llevar pasajeros de a pie, pero sólo en proporción igual al número de asientos.
En el caso de servicio interurbano se podrá llevar pasajeros a pie sólo en casos excepcionales y hasta un 25 % de la capacidad de asientos.
En los servicios interurbanos las unidades estarán dotadas de dos conductores cuando los recorridos excedan los 200 kilómetros.

Se debe recordar que:

Los menores de 6 años no abonan pasaje.
Los pasajeros no podrán llevar consigo animales vivos.
Los conductores y pasajeros no podrán fumar dentro de la unidad.
El transporte puede apartarse de su recorrido o hacer abandono de este en el caso de un siniestro donde fue participante y llevar los accidentados a asistencia hospitalaria.
Cuando el servicio queda interrumpido por desperfectos mecánicos o intransitabilidad por lluvia el conductor debe arbitrar los medios para que el pasajero llegue a destino o en su defecto devolver el dinero correspondiente.

Datos de referencia

La ciudad de Los Toldos y las localidades de Baigorrita y Zavalia se encuentran sobre la Ruta Provincial 65 que atraviesa el partido de Sur (9 de Julio) a Norte (Junín)
La Ruta Provincial 64 atraviesa el partido de Sureste (Bragado) a Noroeste (Lincoln) pasando por las localidades de San Emilio y La Delfina.
Las avenidas principales de la ciudad de Los Toldos son: San Martín, 6 de Agosto y su continuación Manuel Belgrano, Coliqueo y su continuación Manuela Molina, José Hernández, y Paso.

Lugares de Esparcimiento:

-Balneario Municipal RP N° 65 KM 121

Plazas:

Rivadavia, Cooperación, Sarmiento, B° Juan Domingo Perón y B° Juan El Bueno.

Museos

-**Museo Hux del Monasterio Benedictino**

Monasterio Benedictino. Ruta 65.

-**Museo de usos y costumbres "Cosas del siglo pasado"**

Paraje San Francisco.

-**Museo Histórico Rural Municipal de San Emilio**

Estación de tren San Emilio

-**Museo Histórico Ygnacio Coliqueo**

Cuartel II.

-**Museo del cine "Linterna Mágica"**

Mitre 841.

-**Museo provincial Casa Evita**

Eva Perón 1025

Ubicación de principales establecimientos públicos:

1. MUNICIPALIDAD DE GENERAL VIAMONTE. Mitre y Belgrano.
2. HOSPITAL MUNICIPAL. Paso e/ 6 de Agosto y Tapera de Díaz.
3. CAPS "JUAN EL BUENO". Mendoza y Buenos Aires.
4. CAPS "CUARTEL SEGUNDO". Camino Real Escuela N° 6.
5. ESCUELA DE EDUCACIÓN ESPECIAL N° 501. Camino Real Escuela Hogar
6. ESCUELA DE EDUCACIÓN TÉCNICA N° 1.San Martín e/J.Newbery y Storni.
7. ESCUELA NORMAL NACIONAL. Gral. Urquiza e/ Libertad y Uruguay.
8. JUZGADO DE FALTAS. 6 de Agosto e/ Dean Funes y Saens Peña.

9. JUZGADO DE PAZ. Alem 548. E/ Simón Bolivar y Alte. Brown
10. RESIDENCIA PARA PERSONAS MAYORES "CARMEN SIMÓN COLIQUEO". Pueyrredón y Pdre. Infanzón.
11. ESCUELA HOGAR. Camino Real Cuartel II.
12. JARDIN MATERNAL MUNICIPAL. Dorrego y Alberdi.
13. BOMBEROS VOLUNTARIOS. Eva Perón y Rivadavia.
14. ESTACIÓN DE POLICÍA COMUNAL. Italia e H. Irigoyen.
15. TERMINAL DE OMNIBUS. Rivadavia y Avellaneda.
16. ESTACIÓN DE FERROCARRIL. Diagonal Güemes y Alem.
17. CORREO ARGENTINO. Avellaneda e/Dorrego y España.
18. SECRETARIA DE SEGURIDAD. Rivadavia y Avellaneda.
19. COMISARIA DE LA MUJER. España e/ S. Bolívar y Alberdi
20. CEMENTERIO MUNICIPAL. Al finalizar calle Passo.
21. COLEGIO "SAN JOSÉ". Rivadavia y Avellaneda.
22. HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE. Av. San Martín y Monteagudo.
23. MUSEO "CASA EVA PERÓN". Belgrano y Eva Perón.
24. ANSES. Av. San Martín e/Alem y Dorrego.
25. CENTRO DE DIA.- O'Higgins 56. E/ San Martín e Italia
26. CASA DE LA PROVINCIA. Italia y Monteagudo
27. UNNOBA. Mitre y España
28. SUM JUAN EL BUENO. Buenos Aires E/ Mendoza y San Luis
29. CIC JUAN DOMINGO PERÓN. Balbín E/ Los Ceibos y Los Jacarandaes.
30. GIMNASIO SAN JOSÉ. Belgrano y Alberdi
31. BANCO PROVINCIA. San Martín y Manuela Molina
32. BANCO NACIÓN. Mitre y Manuela Molina.
33. COMANDO DE PREVENCIÓN RURAL. Sobre ruta 65 Km 122

HOSPEDAJES

La Cercana de Paula

Cuartel II a 2, 5 km del centro de la ciudad.

La Casona de Don Julio

Alsina 641 entre Coliqueo y Uruguay

Rancho "La Salamanca"

Sobre RP n°65

Hospedaje "La Tortuga"

Sarmiento 325 entre Alberdi y Eva Perón

SEÑALIZACIÓN

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.

Otras señales lumínicas
- 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 riesgos de la ruta o camino y acerca de todas trazo continúo o discontinuo se aplicarán una u otra.

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 siniestro. 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.
- De Peligro: éstas son de forma triangular, con el vértice del ángulo menor hacia arriba, de fondo color blanco, símbolo en negro, y borde color rojo. Se distinguen de las demás señales indicando un peligro inmediato. Ante su advertencia se deben extremar los recaudos de seguridad para poder seguir circulando.
- De Reglamentación: éstas son de forma circular, de fondo color blanco, con símbolos negros, borde rojo, con o sin bandas cruzadas; o azules con símbolo de color blanco. Estas señales determinan imperativamente la conducta a seguir, y su incumplimiento provocará seguramente una sanción.

De acuerdo a sus colores indicarán:
- Restricción: Son de fondo color blanco con borde color rojo y símbolo en negro. Señalan una limitación, por ejemplo, velocidad máxima 40 km/h. o peso máximo admitido, etc.
- Prohibición: Son iguales a las de restricción pero son atravesadas con una franja roja, de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo, como "tachando" el símbolo, es decir, prohibiendo aquello que se señala en el mismo. Por ejemplo, prohibido estacionar, prohibido girar en U, etc.
- Permisión: Son de fondo azul con símbolo de color blanco. Indican la posibilidad de una maniobra permitida o reglamentada. Por ejemplo, estacionamiento permitido, permitido girar a la izquierda, desviación obligatoria, circulación permitida sólo en ese sentido, giro obligatorio, etc.

Señalización Horizontal

En cuanto a las señales horizontales -marcas sobre el pavimento- éstas consisten en bastones o líneas trazadas de diversas formas. Su interpretación es la siguiente:
-Línea de trazo continuo (Prohíbe): Son de color blanco. Su significado es que no se debe circular sobre ellas, ni trasponerlas.
-Línea de trazado discontinuo (Permite): Son de color blanco. Se permite trasponerlas para cambiar de carril o adelantarse.
-Doble línea de trazo continuo y discontinuo (Prohíbe y Permite): Operan para ambas manos de circulación y comprenden la suma de las dos anteriores, es decir, conforme de qué lado se encuentren para el conductor, la línea de trazo continúo o discontinuo se aplicarán una u otra.
-Doble línea de trazo continuo (Prohíbe): Son de color amarillo. Significa que no se puede trasponer ni circular sobre ella de ninguna de ambas manos.
-Sendas peatonales (Limitan): Son de color blanco, generalmente pintadas en las esquinas. Indican zonas reservadas para el cruce de peatones. Su forma puede ser cebreada, en líneas continuas o rectángulos a cierta distancia.
-Líneas de frenado (Limitan): Son de color blanco. Se ubican antes de la senda peatonal a una cierta distancia de esta y con el fin de que los vehículos conozcan su limitación de avance ante el cruce peatonal.
-Flechas de sentido de circulación o maniobra (Permiten u Obligan): Indican la posibilidad de realizar una determinada maniobra, por ejemplo, una permisión de giro, obligatoriedad de continuar, etc.
-Demarcación de calzada antes de un cruce ferroviario (Prevención): Alertan de la presencia de un cruce ferroviario o paso a nivel.
-Líneas oblicuas (Previenen): Avisan o anticipan la presencia de obstáculos en la vía pública, canalizando las corrientes circulatorias. Está prohibido circular sobre ellas.
-Cordones pintados (Prohíben): Son generalmente de color amarillo, y reemplazan o complementan las señales verticales de reglamentación. Por ejemplo, prohibición de obstruir garajes o cocheras, prohibición de estacionar a vehículos no autorizados, etc.

General Viamonte Municipio

SEÑALES

Estrella Amarilla

SEÑALES DE INFORMACIÓN

Señales de información turística y de servicios

SEÑALES DE ORIENTACIÓN

Señales de nomenclatura, destinos y distancias

General Viamonte Municipio

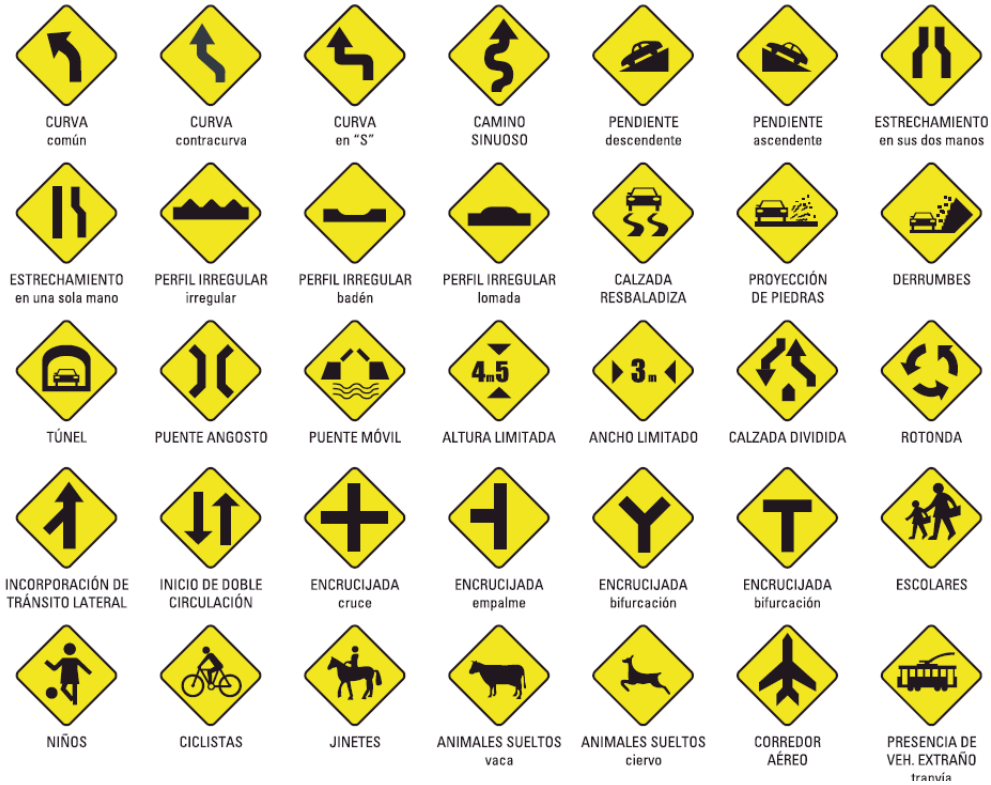
Señales sobre características de la vía

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

SEÑALES DE PREVENCIÓN

Señales sobre características de la vía



CURVA común | CURVA contracurva | CURVA en "S" | CAMINO SINUOSO | PENDIENTE descendente | PENDIENTE ascendente | ESTRECHAMIENTO en sus dos 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 | ESCOLARES

NIÑOS | CICLISTAS | JINETES | ANIMALES SUELTOS vaca | ANIMALES SUELTOS ciervo | CORREDOR AÉREO | PRESENCIA DE VEH. EXTRAÑO tranvía

PRESENCIA DE VEH. EXTRAÑO tractor | PRESENCIA DE VEH. EXTRAÑO ambulancia | VIENTOS FUERTES LATERALES | FLECHA DIRECCIONAL | PROXIMIDAD DE SEMÁFORO | PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA pare | PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA paso

PROXIMIDAD DE SEÑAL RESTRICTIVA otras | CURVA PRONUNCIADA | EMPALME | EMPALMES CONTRARIOS SUCESIVOS

Señales de fin de la prevención

FIN DE PREVENCIÓN (Ej) | FIN DE PREVENCION (Ej)

General Viamonte Municipio

SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN O PRESCRIPCIÓN

Señales de restricción

Señales de prohibición

SEÑALES DE PELIGRO

Señales de advertencia de máximo peligro

Señales de prioridad

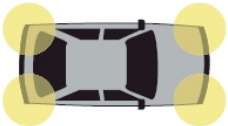
SEÑALES TRANSITORIAS

SEMÁFOROS

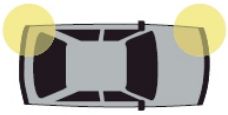
Significado de las luces del semáforo y su equivalencia con la señal manual del agente de tránsito

General Viamonte Municipio

Señales luminosas



EMERGENCIA
Cuatro luces amarillas intermitentes, indican la detención del vehículo.



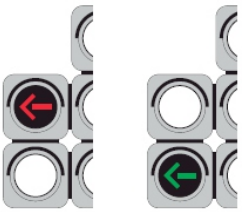
DE GIRO
Dos luces amarillas intermitentes, indican el lado a girar.

DESTELLO
Dos luces blancas frontales encendidas advierten la presencia.

RETROCESO
Una luz blanca encendida, indica que el vehículo está retrocediendo.

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

Flechas de giro



FLECHA ROJA
Prohibido girar

FLECHA VERDE
Permitido girar

Semáforo peatonal

FIGURA EN VERDE
Puede realizar el cruce

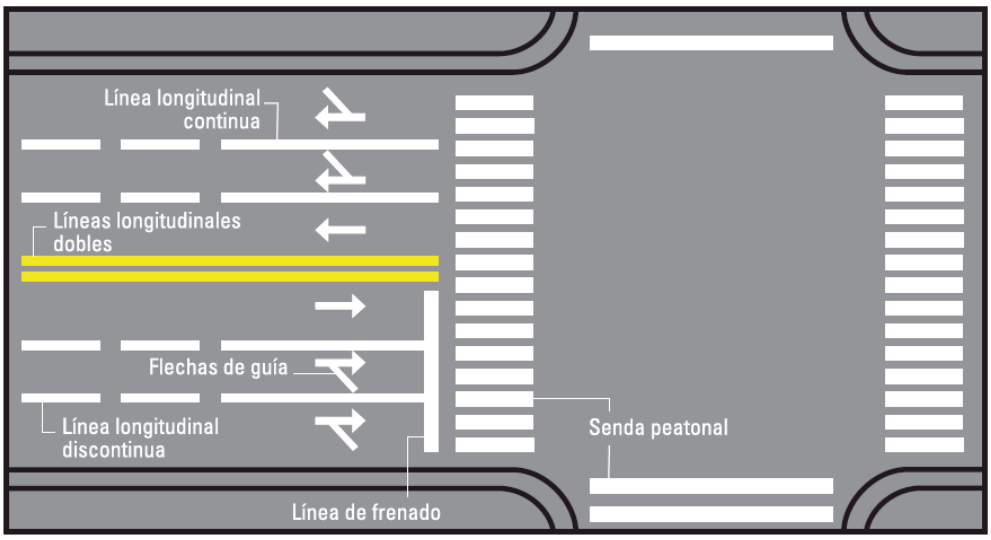
FIGURA EN ROJO
No cruzar

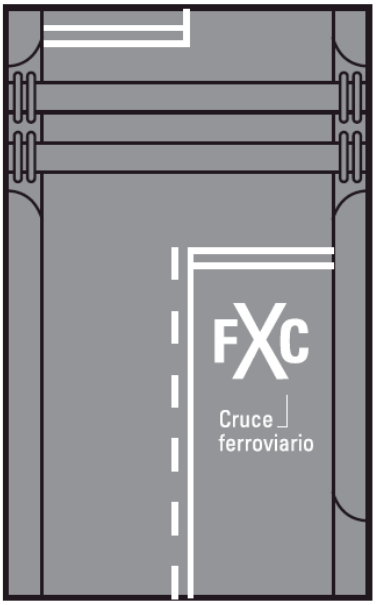
Cruce ferroviario

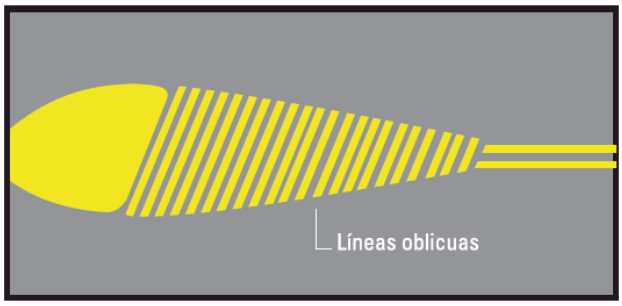
LUZ ROJA
No efectuar el cruce

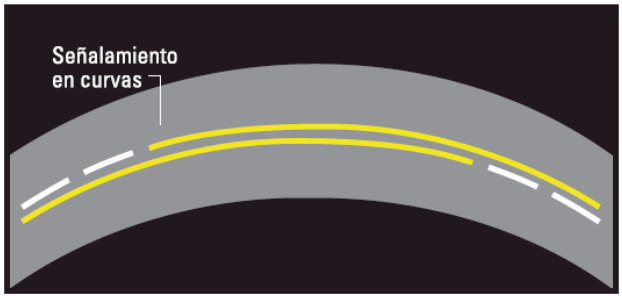
MARCAS EN EL PAVIMENTO

Señalización horizontal




FXC
Cruce ferroviario


Líneas oblicuas


Señalamiento en curvas

40
TRÁNSITO RESPONSABLE
RESPETÁ LAS NORMAS

Fuentes:

·Ley Nacional de Tránsito N° 24.449

·Curso Nacional de Educación Vial Digital (Consejo Federal de Seguridad Vial – Agencia Nacional de Seguridad Vial)

·Ley Provincial de Tránsito N° 13.927

·Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires, Ley N° 11.430, Decreto Reglamentario 2719/94, con las modificaciones introducidas por leyes N° 11.768 y 12.564.

·Manual del Conductor de la Provincia de Buenos Aires, IF-2019-33097300-GDEBA-DPPYSVMGGP

·Asociación Civil "Luchemos por la Vida", textos editados por el Dr. Alberto J. Silveira. Manual Instructivo de Tránsito, autor Daniel Zuccarelli.

·CESVI ARGENTINA, Centro de Experimentación y Seguridad Vial.

·ORDENANZA NRO. 3416 Anexo I - Código de Ordenamiento de Tránsito y Seguridad Vial del partido de General Viamonte

OFICINA DE LICENCIAS DE CONDUCIR
Rivadavia 233 – Los Toldos / Teléfono: **02358 - 444609 / Whatsapp: 2358 - 400073**

Atención:
Lunes a viernes de 6 a 14Hs.