CASTELLICIUDAD

MANUAL DEL CONDUCTOR

MATERIAL PARA RENDIR EL EXAMEN TEÓRICO
PARA LAS CLASES D1 / D3

Oficina de Tránsito

Av. 25 de Mayo 205
Tel: (02245) 48 0059/311 INT 217

FRANCISCO
ECHARREN INTENDENTE

Material para rendir el examen teórico Clase D 1

En el presente manual vas a encontrar todo el material que se te podrá preguntar en el examen teórico para la categoría D1,

ALGUNAS ACLARACIONES

En el examen se te presentarán en forma digital un total de cuarenta (40) preguntas, y la modalidad de respuesta es la que se conoce como múltiple choice, es decir, se te dará un pregunta y deberás optar por una de las tres respuestas que se te plantearán, siendo sólo una la correcta.
El porcentaje mínimo para aprobar es de 80 %, debiendo responder correctamente treinta y dos (32) preguntas.

Por ejemplo:

La pregunta se plasma en la parte superior de la pantalla y las opciones de respuesta están identificadas con núme ros del 1 al 3.
En la pregunta del ejemplo la opción correcta es la 1, por lo que en el control remoto deberás presionar el botón identificado con el 1.

GENERALIDADES

Clase D.1. Automotores del servicio de transporte de pasajeros de hasta OCHO (8) plazas y los comprendidos en la clase B.1.

En el contexto general de la conducción cotidiana el usuario del transporte público representa un sector importante de la población, es por ello que los conductores de estos vehículos y especialmente los de taxis o remises deberán nutrirse de las herramientas necesarias a fin de dar respuesta efectiva y fundamentalmente segura a los ciudadanos que diariamente utilizan este servicio para trasladarse.

Dentro de este marco es imprescindible conocer para poder orientar y trasladar en forma segura y eficiente a quienes decidan utilizar el servicio de referencia.

(*) La concientización de la comunidad con respecto al cumplimiento de las normas de tránsito es el principal objetivo que se debe perseguir para combatir el problema de la inseguridad Vial. En ese sentido resulta de gran importancia la capacitación de conductores profesionales, ya que una tarea ineficiente por parte del Estado en estos aspectos atenta contra la legitimidad necesaria para demandar seriamente un compromiso por parte de la comunidad.
Es que el conductor de transporte público de pasajeros, es un hombre que tiene en su poder la responsabilidad sobre la integridad física de los usuarios del servicio, durante el trayecto que los mismos realicen. Es de vital importancia que los mismos tomen conciencia sobre el rol que cumplen y deben cumplir, para lograr que los pasajeros obtengan un viaje seguro y tranquilo, ampliando los márgenes de calidad del servicio prestado.

(*) Fuente: Manual del conductor Profesional ANSV

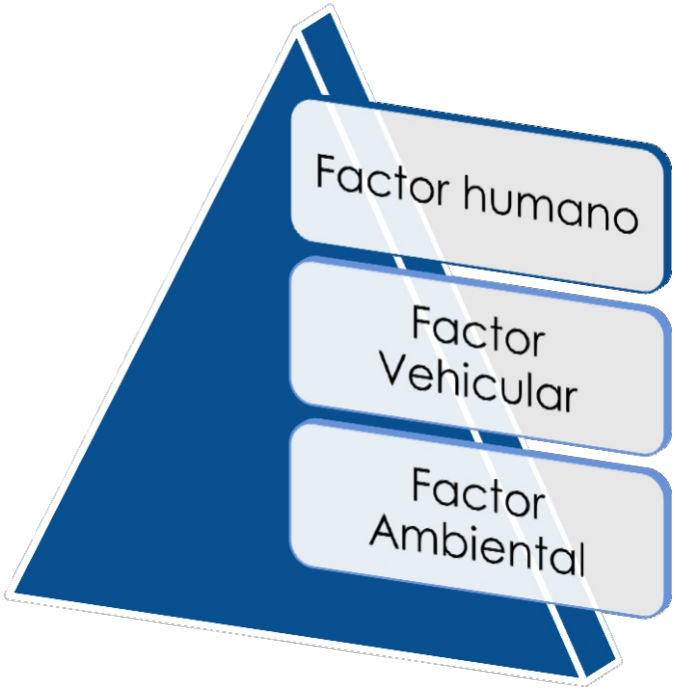
Aspectos Legales Introducción

ARTICULO 20.— CONDUCTOR PROFESIONAL. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.
Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria, los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determina.

- ***No puede otorgarse licen cia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años.***

- ***En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psico-físico, cada caso en particular.***

Marco Legislativo; Administración e Ingeniería de Transito; Prevención y evacuación de accidentes; Técnicas de conducción segura; conocimiento del automotor; Educación; Investigación y Accidentología Vial.
Las causas que provocan los accidentes de tránsito han sido analizadas y separadas en tres grandes grupos que conforman los vértices del llamado "Triángulo Accidentológico" o "Trilogía Vial". Estos son: el factor humano, el factor vehicular y el factor ambiental. Los tres factores concurren necesariamente, motivan y caracterizan el problema.
La ciencia de la accidentología vial se ha detenido pormenorizadamente en cada uno de ellos, para luego, sobre la base de los resultados obtenidos, aportar la posible solución a este grave problema.



Vértices de la Trilogía de la Seguridad Vial:

a) Factor Humano:

Se considera factor humano a la persona como peatón, pasajero y conductor, destacando su comportamiento en la vía pública y las condiciones psicofísicas y técnicas que hacen apto al conductor.
La Ley Nacional de Tránsito, en su Artículo 64, presume responsables de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción a la ley relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

A su vez, otorga al peatón el beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito.

b) Factor Vehicular:

Este factor está integrado por el móvil que circula por la vía pública, vehículo motor o tracción a sangre o tracción mecánica. El vehículo debe contar con una serie de requisitos de seguridad activa y pasiva para poder circular en perfectas condiciones de estado por la vía pública.
La seguridad activa refiere a todas aquellas condiciones en las que debe circular todo vehículo a fin de evitar la producción de siniestros viales y, consecuentemente, propiciar la conducción segura. Entre las exigencias que caracterizan a la seguridad activa del vehículo, se puede destacar al sistema de frenos, de iluminación y de aceleración, entre otros.
Por su parte, la seguridad pasiva ha sido planificada con el objeto de evitar daños en las personas, sea que se trate de conductores, pasajeros o transeúntes, una vez producido el siniestro vial, o caso contrario, atenuar las consecuencias. Entre los elementos que caracterizan este aspecto de la seguridad del vehículo se puede citar al cinturón de seguridad, los sistemas de airbag, el apoya cabezas, entre otros.
La citada Ley de Tránsito, en su Artículo 28, prevé la responsabilidad sobre la seguridad de los vehículos nuevos. Establece al respecto que todo vehículo que se fabrique en el país o se importe para poder ser liberado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activa y pasiva, de emisión de contaminantes y demás requerimientos, conforme las prestaciones y especificaciones contenidas en los anexos técnicos de la reglamentación.
También se establece para todos los vehículos que se fabriquen en el país o se importen una serie de condiciones de seguridad tanto activa como pasiva, requisitos para automotores y sistema de iluminación.
Con respecto al parque móvil usado, la norma considera que todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la Revisión Técnica Periódica y Obligatoria a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.

c) Factor Ambiental:

El factor ambiental está integrado por el ambiente, el clima, el camino, su estructura vial, el señalamiento de tránsito vertical, luminoso y horizontal.
Para ello, la legislación vigente determina la Estructura Vial, considerando que toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de personas discapacitadas.
El Decreto Nº 779/95 reglamentario de la Ley de Tránsito, en su Anexo L, se determina el Sistema de Señalización Vial Uniforme, el que comprende la descripción,

significado y ubicación de los dispositivos de seguridad y control de tránsito y la consecuente reglamentación de las especificaciones técnicas y normalización de materiales y tecnologías
de construcción y colocación y demás elementos que hacen a la calidad y seguridad de la circulación vial.

Responsabilidad de los factores de la Trilogía de la Seguridad Vial

Es tradicional considerar que el siniestro de tránsito es ocasionado por exclusiva responsabilidad del hombre, quien, como usuario de la vía pública, se descuida, no ha sido debidamente educado o bien vulnera las normas que son íntegramente conocidas por él, se ha demostrado que esto no es cabalmente así.

Es importante entender que el entorno influencia al ser humano en su desenvolvimiento diario y que existen muchos factores indirectos sobre los que el hombre no tiene control.
Es posible, por ejemplo, que una carretera que no reúna algunos de los atributos de seguridad desencadene un accidente, ya sea por encontrarse mal diseñada, mal señalizada o bien en mal estado y exceder el normal cometido de una persona prudente, educada y responsable.

Del mismo modo, es factible que durante la circulación de un vehículo a motor alguno de sus elementos de seguridad activa provoque un accidente y sorprenda a ese mismo hombre con una falla en su funcionamiento que éste no pudo prever, o bien los elementos de seguridad pasiva no atenuaron las lesiones que se hubieran podido evitar.
Al respecto, la Organización de las Naciones Unidas estableció la responsabilidad de cada uno de los factores en el Triángulo de la Seguridad Vial:

Sobre la base de los estudios realizados por la accidentología vial, se han propuesto distintas soluciones que reúnen a todas las disciplinas que deben intervenir para brindar una respuesta integral al problema. Al respecto, existen informes de la Organización de las Naciones Unidas, quien por intermedio de la Organización Mundial de la Salud, ha dedicado tiempo y estudios al tema conforme se desprende de su "Informe Mundial sobre la Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito".

La Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449 y sus normas modificatorias y reglamentarias regulan el uso de la v ía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la misma, como también, a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las condiciones viales, la estructura vial y el medio ambi ente, en cuanto fueren con causa del tránsito, quedando excluidos los ferrocarriles.

La mencionada ley fue sancionada el 23 de Diciembre de 1994 y promulgada parcialmente el 6 de Febrero de 1995. Su Decreto reglamentario Nº 779, por su parte, fue dictado el 20 de Noviembre de 1995.

El desconocimiento de la Ley o las Leyes y Decretos que regulan el Tránsito no representan un atenuante en la comisión de infracciones a las normas regulatorias.

Al respecto el Código Civil establece claramente este concepto al puntualizar lo siguiente;

ART. 20 Títulos Preliminares

Titulo 1 De las Leyes:

LA IGNORANCIA DE LAS LEYES NO SIRVE SE EXCUSA, SI LA EXCEPCIÓN NO ESTÁ EXPRESAMENTE AUTORIZADA POR LA LEY.

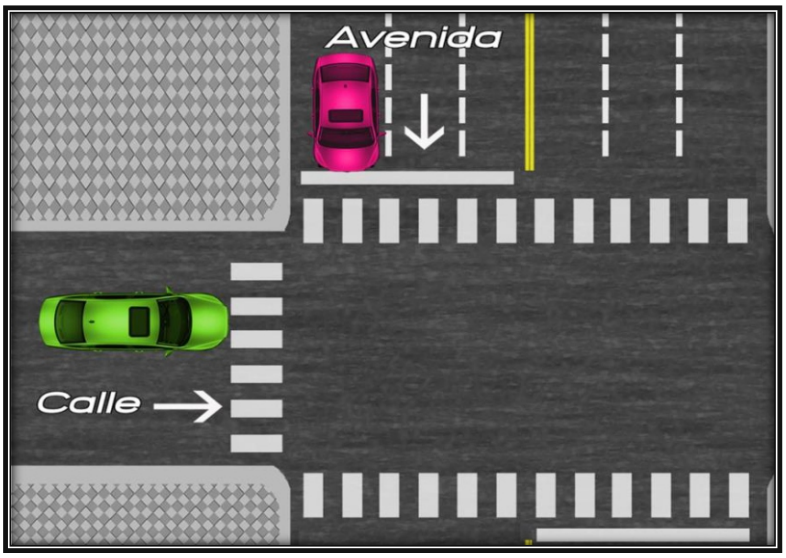
Disposiciones Legales Vigentes

1. PRIORIDADES

(Artículo 41 / Ley 24,449)
Una de las principales causas que conspira contra el correcto uso de la vía pública es la creencia de que las prioridades de paso deben respetarse por una cuestión de educación o bien de buenos modales.
Este tipo de situaciones generan no pocos inconvenie ntes en el ordenamiento cotidiano del tránsito, ya que en muchos casos nos encontraremos haciendo señales al conductor del otro vehículo para cederle el paso o realizar algún gesto para que aquel pase primero, si bien estos comportamientos no deberían gene rar inconvenientes si los ubicamos en el contexto del tránsito actual nos daríamos cuenta que son de muy difícil puesta en práctica en una buena cantidad de situaciones con las que nos encontramos todos los días.
Aún en estas circunstancias en muchos caso s sólo se habla de la prioridad de paso cunando debemos establecer las responsabilidades luego de un accidente vial
TODO CONDUCTOR DEBE CEDER SIEMPRE EL PASO EN LAS ENCRUCIJADAS AL QUE CRUZA POR LA DERECHA. ESTA PRIORIDAD ES ABSOLUTA.
SOLO SE PIERDE ANTE LAS SIGUIENTES CIRCUNSTANCIAS:

- **Señalización específica en contrario.**
- **Los vehículos ferroviarios**
- **Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su función.**
- **Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruz arla se debe siempre detener la marcha.**

- **Los peatones que cruzan lícitamente por la calzada por la senda peatonal o por una zona peligrosa señalizada como tal, debiendo el conductor detener el vehículo si es que pone en riesgo al peatón.**
- **Cuando se desemb oque de una vía de tierra a una pavimentada.**
- **Cuando se circule al costado de una vía férrea, 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 vehículos de tracción a sangre.

Si se dan varias de estas excepciones, la prioridad es según el orden que determina la Ley.

Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha.

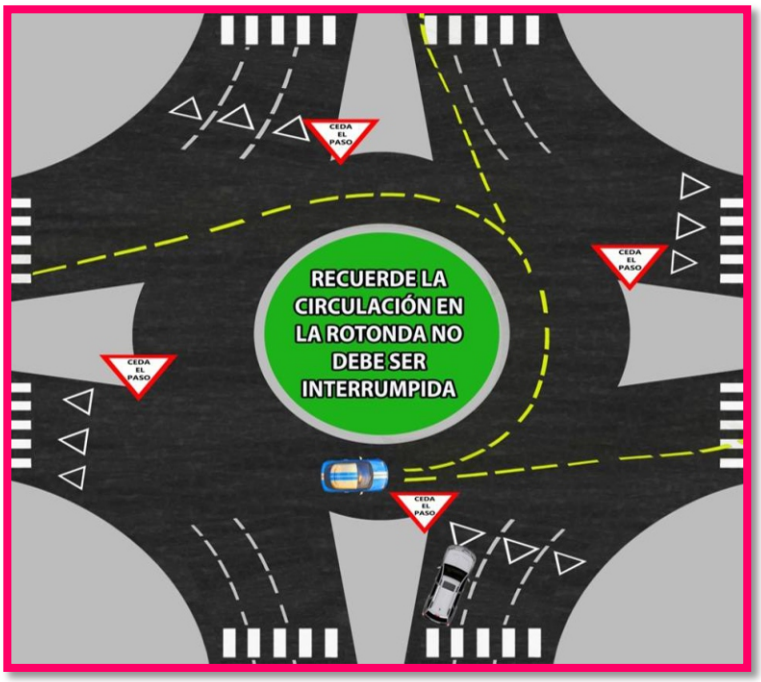
Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas Estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

LAS AMBULANCIAS U OTRO VEHÍCULO DE EMERGENCIAS TIENE PRIORIDAD DE PASO SOLO EN LOS CASOS EN QUE SE ENCUENTREN EN SERVICIO, es decir si no se encuentran en un servicio de emergencia les rigen las mismas prioridades que los vehículos particulares o convencio nales.

Giros y Rotondas

ARTICULO 43. Ley 24.449— GIROS Y ROTONDAS. Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:

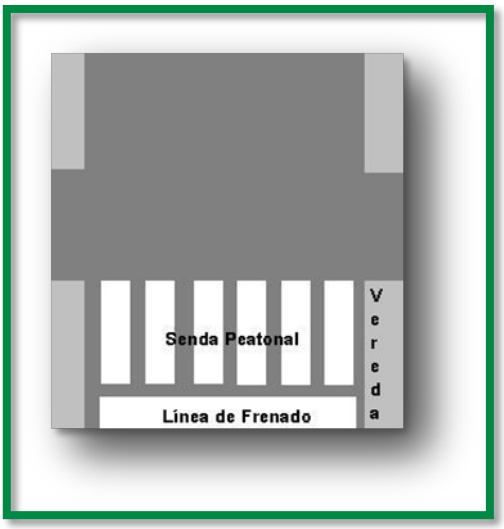
a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente,



que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;
b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.
c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada;
d) Reforzar con la señal manual cuando el g iro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista;
e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Ti ene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario.

SENDA PEATONAL

La Senda peatonal es el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta.



REGLAS DE VELOCIDAD

(Artículo 50 Y SIG. / Ley 24.449)
VELOCIDAD PRECAUTORIA. El conductor debe 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 densidad del tránsito, tenga siempre el tot al dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

VELOCIDADES DE CIRCULACION

Velocidad Precautoria

ARTICULO 50. Ley 24.449— VELOCIDAD PRECAUTORIA. El conductor debe 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 densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

VELOCIDAD MAXIMA.

- **Los límites máximos de velocidad son:**

En zona urbana:

- **En calles: 40 km/h;**
- **En avenidas: 60 km/h;**
- **En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos.**

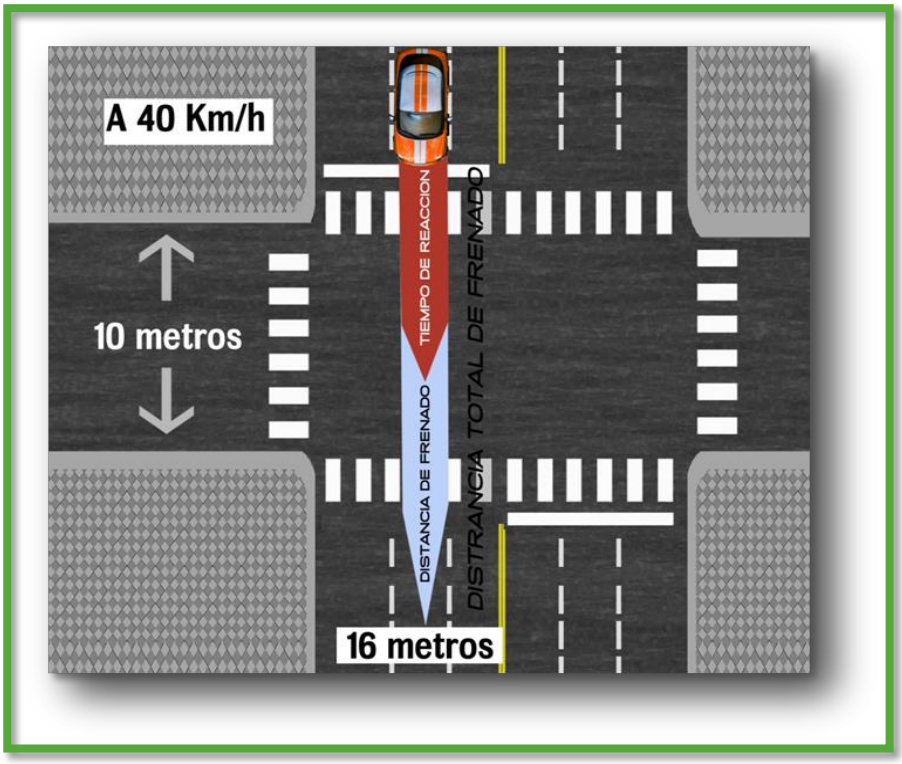
En zona rural:

- **Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;**
- **Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;**
- **Para camio nes y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;**
- **Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;**
- **En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles.**
- **En autopistas: para motocicletas y automóviles podrán llegar hasta 130 km/h.**

Límites máximos especiales:

- **En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h.**

Esto se explica claramente en la siguiente ilustración, ya que si excedemos el límite de velocidad establecido para las encrucijadas (bocacalles) estaríamos obviando una regla muy importante a la hora de detener efectivamente nuestro vehículo, que es la relacionada a la distancia de final y segura de frenado.



Por ejemplo: a 40 km/h son necesarios 16 metros para frenar el vehículo que conducimos, esto en condiciones óptimas, es decir, con asfalto seco, buenas condiciones del vehículo y por sobre todo con un conductor atento , por lo que si una intersección, bocacalle o encrucijada tiene una dimensión total y aproximada de 10 metros nos será imposible desde el punto de vista de la física poder detenernos con seguridad sin dañar a lo que se encuentre del otro lado de la encrucijada en cuestión, por ello es que la Ley determina esta velocidad prudente y segura de cruce en las encrucijadas sin semáforo, ya que además de la acción de frenar debemos sumarle el tiempo de reacción del conductor al momento de comenzar la maniobra, el que también se traduce en metros si es que pretendemos frenar en forma segura y eficaz.

- En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
- En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento.
- En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

LIMITES MINIMOS

- Se respetarán además los siguientes límites:
- En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía.
- En caminos y semiautopistas: 40 km/h, salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales.
- Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación.

Distancia de seguridad

La distancia de Seguridad es el espacio suficiente que debemos dejar para no chocar con el vehículo de adelante. Manteniendo una distancia adecuada nos permite utilizar menos los frenos y como consecuencia nos permite también aceleraciones bruscas y repetidas durante la circulación.

Una buena distancia de seguridad nos permite disponer de un mayor tiempo de reacción, aprovechando de esta manera todo el espacio del que disponemos para la realización de maniobras evasivas y tendientes a evitar un siniestro vial.

La ley de tránsito en su Art. 48 (Ley 24.449 y Modificatorias) determina en el inciso g que tenemos prohibido conducir a una distancia menor de la prudente con respecto

al vehículo que nos precede, no asignando un valor determinado a la misma, sin embargo existen parámetros internacionales que debemos tener en cuenta a la hora de respetar esa importante DISTANCIA DE SEGURIDAD.

Por otro lado la Ley Provincial 13.927) en el Decreto Reglamentario 532/09 hace referencia al art. 48 de la Ley 24.449, estableciendo, como norma aplicable, lo determinado por el art. 22 inciso g de dicha reglamentación.

"… La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos, de todo tipo, q ue circulan por un mismo carril, es aquélla que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, y que resulte de una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos…"

Esta incorporación a la Ley Provincial nos da cuenta claramente de la Importancia que la DISTANCIA DE SEGURIDAD tiene en la conducción diaria.

Ahora pasaremos a explicar la **REGLA DE LOS DOS SEGUNDOS:**

Elegimos un punto de referencia en la vía por donde veremos pasar al vehículo que nos precede (que es aquel que circula delante de nosotros, cuando ese vehículo pasa por ese punto de referencia contamos en forma pausada "… MIL CIENTO UNO, MIL CIENTO DOS…", lo que en tiempo representan DOS SEGUNDOS (aprox), si nuestro vehículo llega al punto de referencia antes de finalizar la cuenta esto significa que vamos muy cerca, en ese caso debemos desacelerar un poco (no bruscamente) y realizar el conteo nuevamente tomando otro punto de referencia, si por el contrario llegamos al punto de referencia después de nuestra cuenta es que vamos bien y a una correcta distancia de seguridad, esta técnica es aproximada y depende de cuán rápido o lento contemos, sin embargo como regla general es correcta y nos permitirá anticipar cualquier frenada o detención del vehículo de adelante sin que ello signifique colisionar con él.

Tiempo de Reacción

El tiempo que necesitamos para detenernos depende de nuestra velocidad, de las condiciones de la carretera, de las condiciones del vehículo y principalmente del grado de atención del conductor.

El tiempo de reacción promedio de un conductor es de ¾ segundo en promedio, esto es el tiempo desde que ve el peligro, levanta el pie del acelerador y pisa el freno.

Cada segundo que alejamos la vista de la calle es un segundo más que sumamos a nuestro tiempo de reacción, siendo estos muy importantes en ocasión de que se nos presente una emergencia.

Mediante la anticipación, junto con una adecuada distancia de seguridad, es posible reconocer las características del tránsito y sus potenciales situaciones, permitiendo contar con más tiempo de reacción ante posibles imprevistos derivados del entorno considerado. Advertir a tiempo las situaciones peligrosas y adoptar oportunamente medidas convenientes nos evitará la posibilidad de enfrentar situaciones riesgosas.

Para conducir en la vía pública sin ocasionar o sufrir accidentes debemos estar en buena condición física, en especial tener la capacidad de escuchar, ver o percibir cualquier peligro potencial. Todos necesitamos un lapso de tiempo para reconocer una situación y actuar en consecuencia.

Conducir en el tránsito actual implica tomar una gran cantidad de decisiones en un período muy corto de tiempo, esto es en promedio unas 80 decisiones por minuto en el medio de una complicación urbana. Si alguno de los pasos que realizamos es incorrecto o demasiado lento estaremos ante la posibilidad de, en algunos casos, sufrir una infracción de tránsito y en otros casos sufrir un accidente, cuya gravedad dependerá exclusivamente de la velocidad que desarrollemos.

Es importante tener en cuenta que cuando prestamos poca atención a las circunstancias que nos rodean nuestro tiempo de reacción aumenta considerablemente, ni que hablar si no nos encontramos bien físicamente, ocasiones estas en las que nuestro tiempo de reacción aumenta hasta el doble o más, dependiendo de la situación de que se trate.

El alcohol, las drogas o ciertos medicamentos hacen aumentar el tiempo de reacción, ya que aletargan nuestros sentidos, disminuyendo nuestra capacidad de reacción o distorsionando la realidad.

LA DISTANCIA DE REACCION + LA DISTANCIA DE FRENADO
ES IGUAL A LA DISTANCIA TOTAL DE FRENADO

ALCOHOLEMIA

El alcohol es otro de los factores de riesgo más frecuentemente implicados en los accidentes de tráfico, son muchas las muertes que se pueden evitar si todos hacemos un consumo responsable del alcohol y nunca conducimos bajo sus efectos. Por ejemplo, se ha llegado a calcular que de cada 100 accidentes mortales, el alcohol está implicado de uno u otro modo en entre 30 y 50 de ellos.
Todos sabemos que la conducción bajo los efectos del alcohol es peligrosa. Sin embargo, muy pocos conductores saben a qué riesgo se exponen exactamente cuando conducen de este modo. Muy al contrario, son muchos los mitos y las falsas creencias que circulan respecto al alcohol y la conducción.
Basándonos en una información adecuada debemos ser capaces de valorar el verdadero riesgo que va a derivarse de una conducción asociada al alcohol. Además, debemos ser conscientes de que si solemos beber y conducir, que el accidente se produzca es, nuevamente, una mera cuestión de tiempo.
Son muchos los esfuerzos que se hacen para acabar con este tipo de accidentes y son cada vez más duras las consecuencias legales que podemos recibir si bebemos y conducimos.

Alcohol y Conducción

La alcoholemia representa el volumen de alcohol que hay en la sangre y se mide en gramos de alcohol por cada litro de sangre (g/l) o su equivalente en aire espirado.
Cualquier alcoholemia por pequeña que sea, puede alterar tu capacidad de conducir, incrementando el riesgo de accidente.
Aún por debajo del límite legal, el riesgo de accidente puede verse ya incrementado.
Por ello, lo mejor es evitar conducir después de haber consumido cualquier cantidad de alcohol.

La única tasa realmente segura es 0,0 g/l.

- **A partir de 0.15 gr. Por litro de sangre:**

  Disminuyen los reflejos y el riesgo de un siniestro se incrementa en un 20%.

- **Desde los 0,20** las distancias comienzan a apreciarse falsamente y el riesgo de perder el control del vehículo ya es del 50%.

- **Con un valor de 0,30** comienza a subestimarse la velocidad de circulación, con lo que se duplica la posibilidad de generar un siniestro vial.

- **A partir de un valor de 0,8** se advierte tal perturbación en el comportamiento del conductor que el potencial riesgo se multiplica por 4,5. Hasta ese límite, la conducción es considerada riesgosa y si se detecta una presencia de alcohol por encima de ese valor, ya pasa a ser evaluada peligrosa, para sí y para terceros.

- **Con 1,20 de alcohol en sangre** , los efectos sobre el conductor son de una fuerte fatiga y pérdida de la visión y el riesgo se multiplica por 9.

- **A un valor de 1,50** , el estado es de embriaguez notoria. En este último caso, el riesgo se multiplica por 16.

El alcohol es un claro factor de riesgo en la conducción, relacionado con un elevado número de accidentes de tráfico en rutas y en ciudad. Por ello, para lograr mayor seguridad en las vías públicas, es fundamental que conozcamos todos los aspectos del consumo de bebidas alcohólicas y su relación con la conducción de vehículos.
La mayoría de las veces en las que un conductor determinado bebe y conduce no suele acabar sufriendo un accidente. Por ello, es muy fácil que dicho conductor llegue a pensar que no hay peligro y repita este comportamiento.
La presencia de alcohol en sangre distorsiona la percepción y la conducta, retarda las decisiones y conduce a comportamientos erróneos.
Se debe estar consciente del riesgo que trae conducir bajo los efectos del alcohol, por mínimo que este sea, transmitiendo una falsa sensación de seguridad, con un alto riesgo a causa de la baja percepción del riesgo.
El bebedor social, es decir, quien bebe moderadamente en fiestas o reuniones, cree que no es peligroso, sin embargo es quien más riesgo tiene para si y para los otros habitantes de la vía, produciendo siniestros inexplicables para personas que habitualmente conducen muy bien.
Aunque dos personas beban la misma cantidad de alcohol es muy poco probable que alcancen la misma tasa de alcoholemia o que lo hagan en el mismo momento. Incluso si es una misma persona la que toma alcohol en dos días distintos, la tasa de alcoholemia que alcance también puede variar.
Las personas menores de 18 años y los mayores de 65 son más susceptibles a los efectos indeseables del alcohol, por lo que muy común que tengan un notable deterioro de sus capacidades psicofísicas a la hora de conducir.

De todos modos, la cantidad de alcohol consumida, aunque es el factor determinante, no es el único que se debe considerar para evaluar la aptitud para conducir de un individuo.

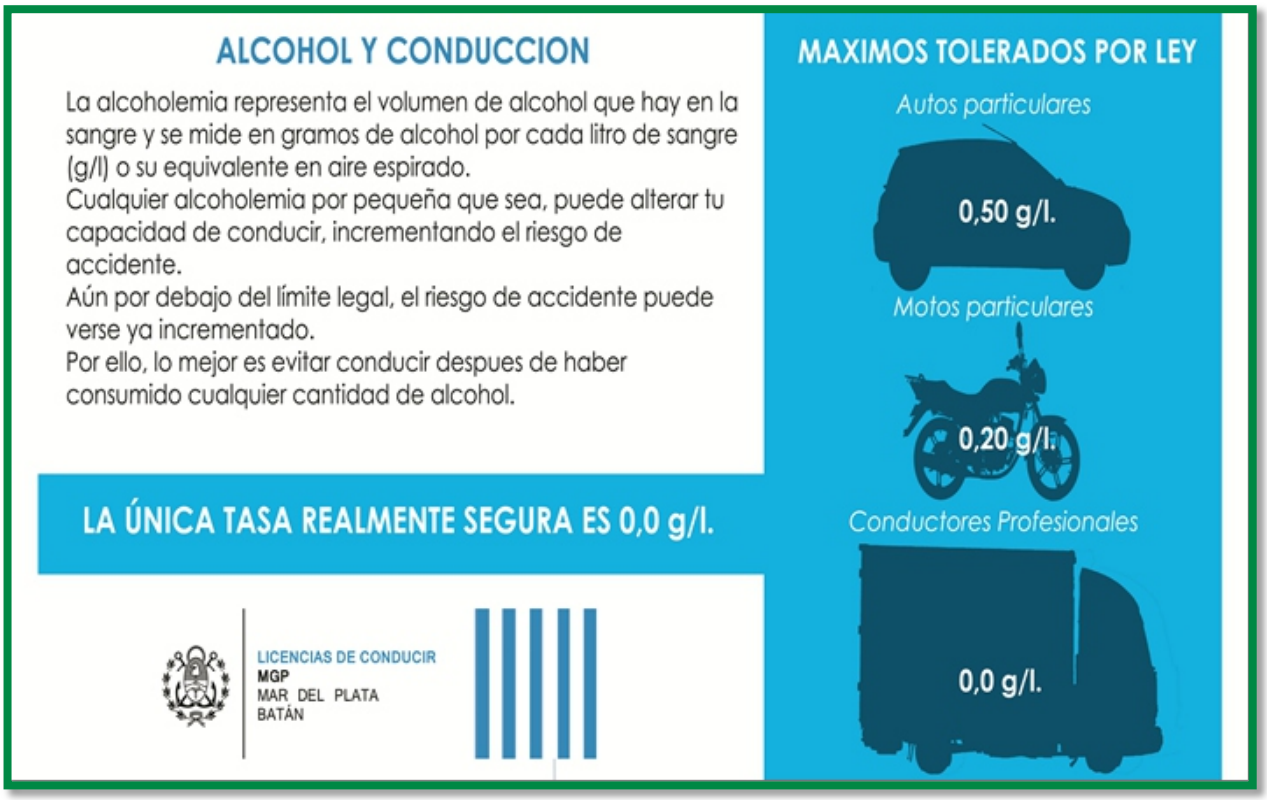
- **CONTEXTURA FÍSICA**
- **LA EDAD**
- **EL SEXO**
- **LA HABITUALIDAD EN LA INGESTA**
- **EL TIPO DE BEBIDA**

- **EL TIEMPO QUE SE TARDO EN CONSUMIRLA.**
- **SI SE ACOMPAÑO LA INGESTA CON COMIDA.**
- **SI SE REALIZO ACTIVIDAD FÍSICA PREVIAMENTE O POSTERIOR A LA INGESTA.**

Todos estos factores hacen que sea complejo definir un valor a partir del cual determinar si alguien está ó no en condiciones de conducir, por ello, la exigencia de cero alcohol en sangre que ya rige para los choferes profesionales, tanto de transporte de pasajeros como de carga parece ser el camino más adecuado y seguro.

ASPECTO LEGALES

En nuestro país la tolerancia de alcohol en sangre es 0.5 m/l para automovilistas, 0,2 m/l para motociclistas y 0 m/l para transportes de cargas y pasajeros.
La autoridad de fiscalización deberá retener a los conductores cuando se vean sorprendidos en evidente estado de intoxicación, alcohólica o cualquier otra circunstancia que disminuya sus condiciones psicofísicas normales.
Esta retención no podrá ser superior a las doce (12) horas, La fiscalización que se hace en la vía pública podrá contar con el apoyo de las fuerzas de seguridad (policía) y poseer equipamiento homologado.



Si da positivo se precederá al secuestro del vehículo y a la retención de la licencia de conducir. La negativa a realizarse la prueba constituye una falta grave.

- En caso de negarse el conductor a realizar la prueba de alcoholemia o toxicológica será presunción de que se encuentra en situación de resultado positivo
- En caso de comprobarse que el conductor se encuentra ebrio o drogado el vehículo será secuestrado y sólo podrá ser restituido por el Juez de Faltas
- En caso de comprobarse que el conductor se encuentra ebrio o drogado será sancionado con una inhabilitación de seis meses como mínimo, reteniéndosele la licencia

Uso del teléfono celular

El uso de la telefonía celular afecta la conducción ya que impide la atención del conductor durante el manejo. De esta forma, no se puede estar atento a las acciones de uno y tampoco a lo que hacen los otros conductores y/o 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 al costado de la vía o en donde sea oportuno.

Legislación Vigente

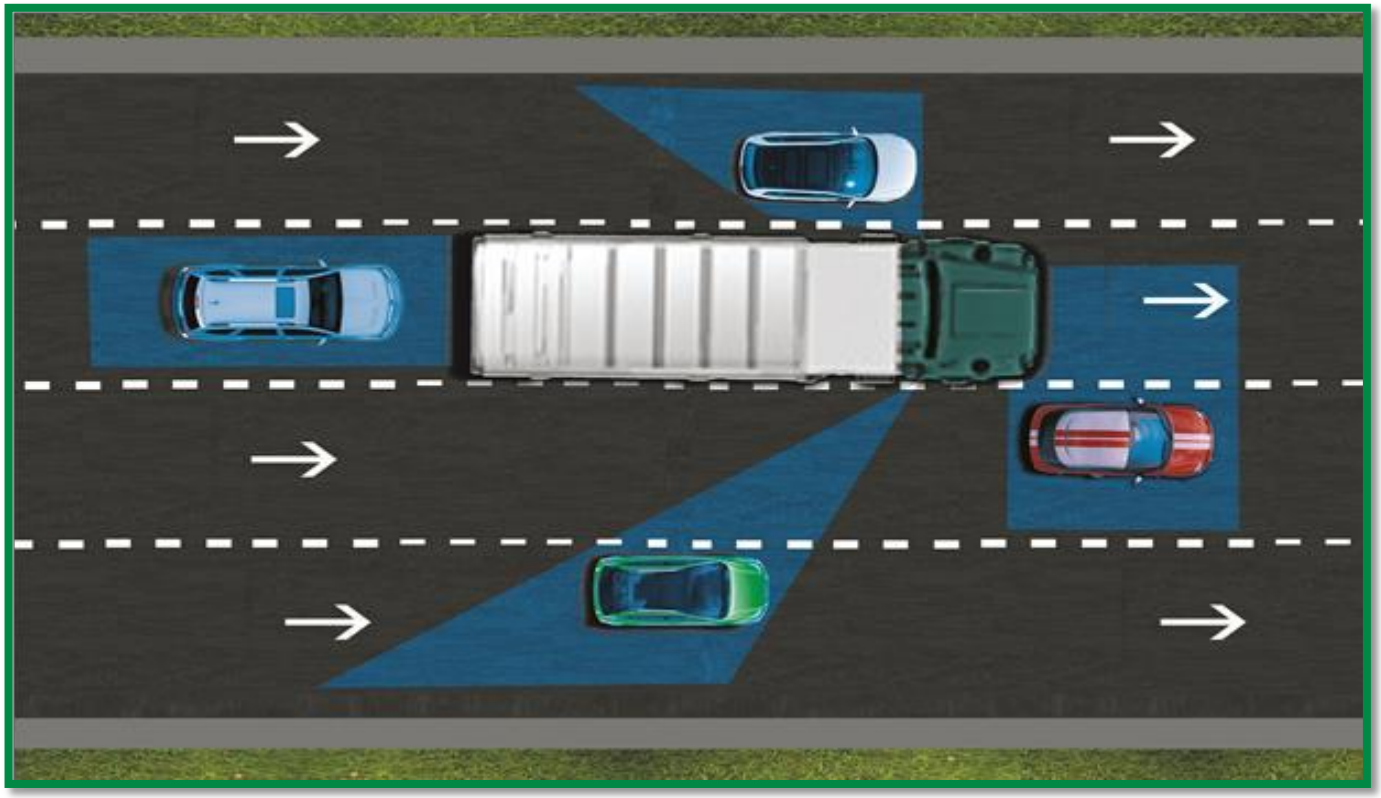
Está terminantemente Prohibido durante la circulación…

Art. 48 LEY24.449 inc. x) Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua;

PUNTOS CIEGOS DE UN CAMION

Conocer los puntos ciegos de un camión o un ómnibus es importante para nosotros, ya que no están destinados a los conductores de camiones, sino a los conductores de vehículos menores.
Dicha información está destinada a no ponernos en ellos y así evitar la posibilidad de un siniestro.
La altura donde se encuentra la cabina, sumado a la convencionalidad de los espejos retrovisores, es decir, a la falta de espejos convexos, hacen que el conductor de un camión no posea una visión completa de la calzada dejando un área considerable de punto ciego, donde no existe posibilidad alguna de percibir objetos a sus costados.

En este gráfico, mostramos cuáles son las áreas ciegas del camión, donde se aprecia la nula visión trasera y la gran dificultad para divisar vehículos de menor porte, incluso si están paralelos o cerca de la cabina.



Hidroplaneo

Los neumáticos constituyen un elemento esencial en la seguridad activa de nuestro vehículo, por tal motivo es conveniente no descuidarlos y prestar especial atención a su estado, de ellos depende gran parte de nuestro éxito al realizar determinado tipo de maniobras, y muy especialmente aquellas tendientes a evitar un accidente.

Tengamos en cuenta que las ruedas son las únicas partes de nuestro vehículo que entran en contacto directo con el suelo, dependiendo de ellas para lograr confort de marcha, estabilidad y potencia de frenado.

La presión, y el estado del dibujo son aspectos muy importantes y a tener muy en cuenta para garantizarnos que nuestros neumáticos cumplen correctamente con su función.

La Legislación vigente determina que la profundidad del dibujo nunca debe ser inferior a 1,6 milímetros en la banda más ancha e la rodadura.

Adelantamiento

(Artículo 42 / Ley 24.449)

EL ADELANTAMIENTO A OTRO VEHICULO SIEMPRE DEBE HACERSE POR LA IZQUIERDA.

- El que sobrepase deberá constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo. y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando;
- Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso.
- Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral.
- Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento.

- El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad.
- Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso.
- Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente.

EXCEPCIONALMENTE PODRÁ ADELANTARSE POR LA DERECHA CUANDO:

- El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda.
- En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta

Ahora Hablemos de la Ley y de las Responsabilidades que tenemos como conductores y usuarios de la Vía Pública al momento de utilizarla.

Al respecto, la Ley 24.449 establece:

ARTICULO 39.— CONDICIONES PARA CONDUCIR Los conductores deben:

a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53.

b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.

Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

ARTICULO 53.— EXIGENCIAS COMUNES Los propietarios de vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga, deben tener organizado el mismo de modo que:

a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte.

CAMPO VISUAL Y VELOCIDAD

La mayor parte de la información que recibimos mientras conducimos la recibimos por medio de nuestros ojos.

La zona que abarca la vista es el llamado campo visual, que puede estar afectado por factores tales como:

- El diseño del vehículo.
- Las condiciones climáticas.
- El tránsito, la velocidad de circulación.
- El estado físico del conductor.

No siempre se toma en cuenta la significación que el uso de un adecuado
Campo visual tiene para una conducción segura.

En las intersecciones puede haber escasa visibilidad y se requiere mayor campo visual exigiendo un adelantamiento prudente.

Otros vehículos, objetos o vegetación que impidan la visión: ramas de árboles, puestos de ventas, etc. Edificaciones, columnas, postes. Carteles publicitarios. Falta de iluminación propia o del ambiente.

En zona rural la visibilidad depende del alcance de las luces propias

La velocidad y el Campo Visual

Al aumentar la velocidad disminuye la percepción de los objetos a los lados: a los 40 km/h el campo visual se reduce a 100 grados, y a 100 km/h el campo visual disminuye a 50 grados, aproximadamente.

En ese sentido, durante la conducción es de gran importancia mantener un adecuado campo visual, mediante:

- La mirada hacia adelante a suficiente distancia (unos 200 metros).
- La modificación constante del campo visual, mirando detrás del vehículo, por los espejos retrovisores interiores y exteriores.
- Una mirada atenta, alternativamente a mayor o menor lejanía, que permite contemplar de forma más amplia la circulación de la vía.
- Se debe mantener una posición adecuada, tanto de los espejos retrovisores como de los asientos del vehículo, y es recomendable no obstaculizar la visión con diversos elementos o vidrios que impidan la visual a los automóviles que circulan detrás.

El desplazamiento de peatones y conductores implica distintas velocidades de circulación, y estas distintas velocidades generan distintos espacios, lo que hace que se generen intereses contrapuestos de unos y otros, el peatón tiene sus intereses, el conductor otro, el transportista o el conductor profesional otro , etc, haciendo que el fenómeno de la conducción sea una tarea compleja e impredecible, y esto

implica desigualdades en los distintos tipos de usuarios, ya que no todos tiene las mismas características propias de su distinta condición, como por ejemplo los menores en el tránsito, los que representan un punto a tener en cuenta, especialmente cuando nos referimos al campo visual, ya que no tienen el mismo campo visual que un adulto, es decir 180º, por el contrario, un menor tiene un campo visual de aproximadamente 110º por lo que es una condición que como conductores debemos tener en cuenta, principalmente cuando se aproximan a una encrucijada y van a cruzar una intersección, ya que esta limitación, propia de su edad, impide en varias oportunidades tener una real dimensión de los peligros a los que pueden estar expuestos en los laterales, debiendo los conductores adaptar sus conductas para evaluar y posteriormente evitar cualquier situación de riesgo.

REGIMEN DE SANCIONES PREVISTAS (LEY 24.449 y MOD. Ley 13.927 y Decreto Reg. 532/09

Recordemos algunos aspectos generales, y tengamos en cuenta que, la garantía de la libertad de tránsito es un derecho que todas las personas tienen y que radica en la posibilidad de circular libremente por todo el territorio de la REPUBLICA ARGENTINA, sin embargo para poder gozar de este beneficio debemos adecuar nuestro desempeño al transitar en la vía pública a las disposiciones vigentes que en esa materia quedan dispuestas en pos del respeto al otro, y en términos de la conducción de un vehículo ese respeto se refiere a la obligación de todo conductor de conocer y respetar las distintas leyes y reglamentos que dentro de nuestro país tienden a una mejor y más segura conducción.
Es por ello que en ocasión de no respetar esas disposiciones podremos ser pasibles de las distintas sanciones que en la materia quedan redactadas en las Leyes vigentes. Quedando en muchos casos a disposición del juez o autoridad competentes, recordando, además, que solo podrán impedirnos la libre circulación cuando al hacerlo pongamos en riesgo cierto la Seguridad Vial.
En el siguiente cuadro podremos observar algunos ejemplos que nos indicaran los casos en que se podrá retener al conductor o a nuestra licencia de conducir:

RETENCION DEL CONDUCTOR:

- Cuando el conductor esté en estado de intoxicación severa por estupefacientes o alcohol o se presuma el mismo.
- Se de a la fuga habiendo participado en un siniestro o hubieran cometido algunas de las siguientes faltas de tránsito:

- Que transporten valores bancarios o postales por el tiempo necesario para su acreditación y el labrado del acta respectiva si así correspondiera.
- Que sean conducidos transportando un número de pasajeros superior para el cual fue construido el vehículo. Una vez labrada el acta, el vehículo podrá circular pero sólo con las personas que tenga capacidad el vehículo.
- Que sean conducidos y propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinarias especiales por lugares que no estén habilitados para esos vehículos.

RETENCION PREVENTIVA–BOLETA DE CITACIÓN DEL INCULPADO

- En los supuestos de comisión de algunas de las faltas graves, la Autoridad de Comprobación o Aplicación retendrá la licencia para conducir a los infractores y la reemplazará con la entrega en ese mismo acto, De la Boleta de Citación al Inculpado. Dicha boleta habilitará al inculpado para conducir sólo por un plazo máximo de treinta (30) días corridos contados a partir del día de su confección. La Autoridad de Comprobación remitirá la licencia y el acta de infracción al funcionario que corresponda.
- Dentro de los 30 días corridos, el infractor deberá presentarse ante el funcionario designado y podrá optar por:
- 1. Pagar la multa, en forma voluntaria.
- 2. Ejercer su derecho de defensa.

SANCIONES

La amonestación consiste en una advertencia, reprimenda, llamado de atención, con miras a evitar que se procure su repetición.
La multa es la sanción que se aplica con mayor asiduidad en materia de infracciones, pero presenta el inconveniente de no resultar igualitaria, dado que repercute de distinta manera según el patrimonio del infractor, así pues quien posea un mayor poder adquisitivo no verá esto como un inconveniente a tener en cuenta, más allá de la molestia de la situación.
La inhabilitación es la pérdida del privilegio de conducir cualquier vehículo o sólo una clase de ellos, sólo por sentencia de la Justicia Ordinaria o la de Faltas, por un determinado lapso o en forma definitiva.
En las dos primeras reincidencias, el juez contravencional puede inhabilitar, pero es obligatorio que lo haga a partir de la tercera falta grave. También tiene facultades para hacer valer “eximentes”, “atenuantes” o “agravantes”
(p. ej.: abusar de la calidad de funcionario). Es reincidente quien comete una nueva falta grave habiendo sido sancionado por otra, dentro de los 2 años previos.
Son faltas graves las que resulten atentatorias a la seguridad de las personas o bienes; obstruyan gravemente la circulación o contaminen el ambiente.

a) carecer de habilitación para conducir, por no haberla tramitado o bien estar inhabilitado para obtenerla.
b) organizar o participar en picadas.
c) violar la luz roja de un semáforo, luego de la tercera reincidencia.
d) cruzar un paso a nivel con barreras bajas o con la luz roja encendida.
LA RETENCION NO PUEDE SUPERAR EL TIEMPO NECESARIO PARA LABRAR LAS ACTUACIONES O BIEN EN EL PRIMER CASO RECUPERE SU ESTADO NORMAL.
NUNCA PUEDE SER MAYOR A DOCE (12) HORAS.

RETENCIÓN DE LA LICENCIA

- Estén vencidas
- No se ajusten a los límites de edad correspondientes.
- Cuando estén vencidas por cambio de datos no denunciados oportunamente.
- Cuando hayan sido adulteradas.
- Cuando exista una evidente adulteración en función de los requisitos exigidos por la Ley.
- Cuando sea notoria una evidente disminución en las aptitudes psicofísicas del titular de la misma (con excepción de los discapacitados debidamente habilitados)
- El titular de la licencia se encuentre inhabilitado o suspendido para conducir.

RETENCIÓN DE LOS VEHÍCULOS

- Cuando no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentarias, labrando, además, un acta contravencional.
- Que sean conducidos por personas no habilitadas para el tipo de vehículo que conducen, con habilitación suspendida o bien que no tengan la edad reglamentaria establecida.
- Que circulen excedidos en peso, en dimensión o en infracción a la ley sobre transporte de carga o de sustancias peligrosas, ordenando la desafectación y verificación técnica del vehículo.
- Que presten servicio de pasajeros o de carga sin el permiso correspondiente exigidos para cada caso. La autoridad de aplicación ordenará la paralización preventiva del servicio, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo. El transportista será responsable por los pasajeros y terceros damnificados.
- Que estén mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad, o los que ocupen los lugares de los servicios de emergencias, o de servicio público de pasajeros.
- Que estén abandonados en la vía pública y los que por haber sufrido algún deterioro no puedan circular y no fueran reparados de inmediato, serán trasladados a depósitos que indiquen la autoridad de comprobación, donde luego les serán entregados a sus titulares o quienes acrediten la tenencia.

El arresto no redimible, cuya gravedad como sanción sólo encuentra justificación en el alto riesgo y la absoluta irresponsabilidad e inconsciencia de quien incurre en una falta que merezca esta pena: conducir intoxicado, sin licencia o inhabilitado, "participar en picadas", cruzar un paso ferroviario con barreras bajas, fugarse luego de participar en un siniestro y ser doble reincidente en violar las indicaciones del semáforo.
Concurrencia obligatoria a cursos especiales de educación y capacitación para el uso correcto de la vía pública, cuya aprobación redime de la multa y su incumplimiento la triplica. Con este tipo de sanción se trata de potenciar el efecto educativo preventivo de la disminución de pena y de incidir culturalmente en la trasgresiones y negligencias.

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

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

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

PENAL

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

CIVIL

Es la obligación de reparar el daño que hayamos causado en circunstancia de la circulación. Es esencialmente "refleja", o sea que otro puede asumir ese compromiso, normalmente un asegurador. Los seguros, en general, Protegen el patrimonio del asegurado o de sus herederos, pero no es el caso de los obligatorios, que cumplen una función social, como el de responsabilidad civil hacia terceros, destinada a "proteger" a las víctimas de un siniestro.

Que hacer en caso de un Siniestro Vial

Para la Ley un accidente de tránsito es todo hecho que produzca un daño a una persona como consecuencia de la circulación vial. (CAPITULO V, art. 64 / Ley 24.449)
El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

OBLIGACIONES. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:
a) Detenerse inmediatamente;
b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;
c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;
d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

RECUERDEN: LA SINIESTRALIDAD VIAL ES PREVENIBLE Y EVITABLE.

Se presume responsable de un siniestro al que carecía de prioridad de paso, realizó mal el adelantamiento o cometió una infracción relacionada con la causa de la colisión, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aún respeta ndo las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente no lo hicieron (la ley no sólo no protege el abuso del derecho, sino que lo sanciona).

EN CASO DE SER PARTÍCIPE O ESTAR INVOLUCRADO EN UN SINIESTRO VIAL UD. DEBE:

1.- DETENERSE EN FORMA INMEDIATA Y SEGURA

Debe hacerlo en lugar seguro. Trate siempre de "achicar el riesgo", no incrementar el siniestro ni crear obstáculos para el socorro. Si está en carreteras rápidas, aléjese lo más que pueda. Trate de no dejar el vehículo sobre la calzada ni en la banquina.
Nunca se dé a la fuga, eso empeora su situación procesal o contravencional y su responsabilidad.

2.- BALIZA:

Colóquelas para que queden visibles para quien deba advertir la presencia irregular de su vehículo. Lo puede hacer otro. En caminos, del lado del tránsito, desde 50 a 150 metros antes para evitar sorpresas de los que se acercan.

3.- LLAME A EMERGENCIAS
Lo antes que pueda al 911 o comunique de la forma que sea a la asistencia pública, policía o bomberos. En nuestra ciudad 107.
4.- CORTE EL CONTACTO DE LOS VEHICULOS (CORTE LA ENERGÍA)
Si quedó en la zona del siniestro o comenzó a prenderse fuego la unidad, debe desconectar de inmediato la batería. Puede ser manual o automático.
Todos los automotores deben tener uno de estos dispositivos (por ley). El más simple va en el borne de aquella.
5.- PRESTAR EL AUXILIO QUE ESTE A NUESTRO ALCANCE
Respecto a los heridos. No los mueva si no es necesario. No está obligado a ser héroe, pero sí a conservar la calma con el máximo esfuerzo. Haga lo que le indique el médico o la autoridad, cuando ellos se hayan presentado en el siniestro.
EXTINTOR de fuego: los reglamentarios que van en los vehículos son muy útiles para combatir un principio de incendio. Debe extraer el precinto de seguridad, dirigir la boca de salida a la base del fuego, accionar y agotar el contenido, que se va en pocos segundos, desde 5" en los de 1 kg a unos 17/20" en los más grandes.
6.- SUMINISTRAR SUS DATOS
Los contenidos de su Licencia de Conductor y del seguro a las otras partes involucradas y a la autoridad interviniente. Si estas personas no estuvieran presentes, tales datos debe adherirlos a los otros vehículos intervinientes.
Anote toda información que pueda sobre involucrados y circunstancias, le serán de utilidad a usted, al sumario y al seguro. El formulario que llena en la aseguradora o a través del sumario, aporta a la base de datos para la estadística accidentológica que lleva el Estado con el fin de diseñar y aplicar políticas de prevención de siniestros. Esto también lo beneficia.

Si no participaste del siniestro recordá:

No te detengas, si no hacemos falta, no seamos curiosos y mucho menos disminuyamos la velocidad, esto último puede ocasionar otro siniestro, si queremos hace algo realmente útil llamemos a Emergencias, es mejor que reciban varios llamados denunciando el hecho a que no reciban ninguno, no supongamos que otra persona lo hará.

Si viajas por una ruta o camino interior y nos encontramos con un vehículo Siniestrado y constatamos que nadie ha intervenido debes prestar ayuda; Estacioná en un lugar seguro, llamá a Emergencias y Señalizá el Lugar para que otros conductores estén alertados de la presencia de un Siniestro en la Ruta o camino.
Luego Dirigite a los ocupantes del vehículo para hacer una rápida evaluación de la situación e informar a las Autoridades que acudan al lugar.
Y mientras llegan el primer y fundamental paso es transmitir calma a las víctimas y recordá , si el herido o accidentado es un motociclista NUNCA le saques el casco, esta es tarea que deberá hacer personal médico o especializado con la finalidad de no agravar la situación sanitaria del herido o accidentado.

Si existe fuego en los vehículos y no se encuentran los bomberos en el lugar, tratar de apagar el mismo por medio del extintor de polvo de nuestro vehículo.
Ahora que hemos tomado un rápido contacto con la situación indicaremos que, sin demora, se solicite ayuda para que lleguen los servicios de apoyo necesarios.
La atención a los lesionados, igual que las otras fases de la intervención, deberá realizarse sin precipitación y de forma metódica, utilizando todo el tiempo necesario de forma que NUNCA se pase a la siguiente fase sin la seguridad de que la estabilización del lesionado es la correcta y no perjudicará su estado durante el traslado.
Es necesario que comprendamos que si no estamos debidamente capacitados para realizar tareas de reanimación o primeros auxilios es conveniente que ayudemos de otra forma, transmitiendo calma, señalizando o simplemente acompañando a los heridos o involucrados en el siniestro, una mala maniobra por desconocimiento puede traer consecuencias mayores que las que ya tenían los partícipes del siniestro vial.

ANEXO 1

En este Anexo vas a encontrar toda la información que podrá serte tomada, además de la ya descripta en páginas anteriores, en el Examen Teórico y que hace referencia a los lugares de la Ciudad que debemos saber si conducimos un transporte público.

- Hospitales
- Centros de Salud
- Clínicas
- Museos
- Terminales de transporte público de pasajeros
- Centros de entretenimiento (teatros-Cines)
- Lugares característicos.

Y cualquier otro lugar que resulte e interés y que pueda ser utilizado por los usuarios del Transporte Público de Pasajeros de nuestra Ciudad.

En esta sección encontrarás las direcciones de los sitios mencionados, tendrás que determinar un recorrido, lo más seguro y directo posible de un punto al otro de la ciudad.

Aquí un caso:

Se te presentará un punto de la ciudad, por ejemplo La Nueva Terminal Ferroautomotora y desde allí hacia el Hospital Interzonal de Agudos, debiendo hacerlo sobre la base de tres opciones posibles en la que determinará una de ellas como la más directa a fin de trasladar al pasajero en el menor tiempo posible, por supuesto, respetando todas las indicaciones y reglamentaciones vigentes en materia de tránsito.

Lugar de partida:
Terminal Ferroautomotora
Lugar de llegada
Hospital Interzonal General de Agudos (HIGA)
Posibles recorridos:
Opción 1: Av. Luro, por esta hacia Av. Champagnat y luego por esta hacia Av. Juan B. Justo.
Opción 2: San Juan, por esta hacia Av. Libertad, por esta hacia Av, Jara y luego Juan B. Justo
Opción 3: Av. Luro, por esta hacia calle San Martín y por esta hacia Av. Jara y luego girar hacia Av. Juan B. Justo.

En la pregunta del ejemplo el examinado optará por la Opción 1 (respuesta correcta, debie ndo presionar, en su control digital el número 1)

Es importante y aconsejable que consultes un plano actualizado de la Ciudad de Mar del Plata y Batán (NO FORMA PARTE DEL PRESENTE MATERIAL) a fin de completar tus conocimientos sobre las calles, Avenidas, pasajes, etc. Dicha consulta resulta fundamental ya que en el presente encontrarán lugares de referencia con sus correspondientes direcciones pero no las calles o el modo de llegar a ellos, pudiendo al momento del examen ser evaluado en la forma de dirigirse a los mismos

HOSPITALES:
HIGA (Hospital Interzonal general de Agudos)
Av. Juan B. Justo y Tres Arroyos
Hospital Materno Infantil
Alvarado y Santa Fe
Hospital Español
Calle San Luis nº
Hospital Privado de Comunidad
Córdoba 4545
Clínicas/Sanatorios Privados
25 de Mayo
25 de mayo 3542 (entre España y XX de Septiembre)
Colón
Av., Colón 3629 (casi esquina xx de Septiembre)
Pueyrredon
Jujuy 2156 (casi esquina Av. Colón)
De fractura y Ortopedia
Av Independencia 1475
Sanatorio Belgrano
Belgrano 4329
Sanatorio Avenida
Lamadrid 3048
Clínica del niño y de la Madre
Av. Colón 2749
Sanatorio EMHSA
Av. Juan B. Justo 1774
Clínica Privada de Ojos
Salta 1415
Clínica Privada de Ojos Santa Lucía
Jujuy 1466
Clínica Mitre
Av. Luro 4636

Centros de Salud (CAPS)

Centro N°1 .....Av.Colón 3294
I.R.E.M.I.....San Martín 3752
Libertad.....Leguizamón 552
Newbery ..... Moreno 9375
2 de Abril.....Cisneros esq. Falconier
9 de Julio.....9 de Julio 7850
Aeroparque ..... Calle Mugaburo esq. Pelayo
Alto Camet..... Cura Brochero Nro. 7100 y los Helechos
Antártida Argentina .....Calle 479 Quintas de Peralta Ramos
A.P.A.N.D.....Monseñor Zabala y Santa Cruz
Belisario Roldán..... Rauch Bis 3131 / 35
Centenario .....Tierra del Fuego Nro. 3116
Colonia Barragán .....Ruta 2 Km. 385
Colonia Chapadmalal .....U.T Chapadmalal - Detrás de la Capilla
Don Emilio..... Canesa 1642
El Boquerón..... Ruta 88 Km. 23
Est. Camet.....J. P. Camet E/La Laura y Rivadavia (Ruta 2 Km.393)
Est. Chapadmalal ..... Calle 9 E/ 24 y 26
Faro Norte.....Sánchez de Bustamante 3460
Las Américas.....J. N. Fernández (ex 202) 360
Las Heras.....Heguilor 2750
Meyrelles.....Alejandro Korn 2279
Parque Hermoso.....Calle 206 y Calle 1
Ing. N.Miconi - Parque Independencia .....Autopista J. Newbery 3575
Santa Rita .....Guanahani 7751

Centros de Atención Primaria 24 hs.

Centro Nº2	Guanahani 4546
Batán	Calle 145 esq. 132
Belgrano	Calle 222 (Carmen de las Flores) 1493 esq. 33 (Soler)
El Martillo	Génova 6657
Ameghino	Av.Luro 10052
La Peregrina	Ruta 226 Km. 17
Playas del Sur	Calle 11 360 (e/8y10)

Información de Interés

Dirección de Protección Sanitaria
Rivadavia 3782
Depto de Zoonosis
Hernandarias 202
Central de Vacunas
Av. Colón 3294

TURISMO/MUSEOS/ATRACCIONES

Archivo Museo Histórico Municipal Don Roberto T. Barili. Villa Mitre (Museos Municipales)
Lamadrid 3870
Casa del Puente - Museo Casa Sobre El Arroyo, Obra del Arq. Amancio Williams(Museos Municipales)
Matheu 3993
Centro Cultural Victoria Ocampo. Villa Victoria(Museos Municipales)
Matheu 1851
MAR - Museo de Arte Contemporáneo(Museos Provinciales)
Av. F. U. Camet
Museo Casa Bruzzone(Museos Privados)
Marie Curie 6193
Museo Municipal de Ciencias Naturales Lorenzo Scaglia(Museos Municipales)
Av. Libertad 3099
Museo Municipal José Hernández(Museos Municipales)
Ruta 226 15
Licencia de Conducir
DISTRITO DESCENTRALIZADO "EL GAUCHO":
Juan B. Justo 5665.
Atención al Público: de Lunes a Viernes de 8.15 a 14.00 horas.
2) Distrito Descentralizado CETAC
Moreno 4263
3) Distrito Descentralizado AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO:
Santa Fe 2205
4) Distrito Descentralizado Vieja Usina (Puerto):
Ayolas 3670
5) DELEGACIÓN BATAN
Ruta 88 esquina Arturo Illia
6) Distrito Descentralizado COPETEL
Av. Constitución n° 5151

Transporte

Estación Ferro Automotora
San Juan 1473

Aeropuerto
Aeropuerto Internacional de Mar del Plata "Astor Piazzolla" Ruta 2 Km. 398,5

Avenidas Troncales

La siguiente es una enumeración de las principales avenidas de nuestra ciudad, todas de doble sentido de circulación, en forma parcial o en la totalidad de su traza.

Av. Mario Bravo	**Doble sentido de Circulación**
Av. Fortunato de la Plaza	**Doble sentido de Circulación**
Av. Juan B. Justo	**Doble sentido de Circulación**
Av. Colón	**Doble sentido de Circulac ión hasta calle Mitre, luego se circula en sentido hacia la costa**
Av. Luro	**Doble sentido de Circulación hasta calle Mitre , luego se circula hacia la costa**
Av. Libertad	**Doble sentido de Circulación**
Av. Constitución	**Doble sentido de Circulación**
Av. Estrada	**Doble sentido de Circulación**
Av. Edison	**Doble sentido de Circulación**
Av. Independencia y su continuación Av. Antártida Argentina	**Doble sentido de Circulación**
Av. Juan H. Jara y su continuación Av. Polonia	**Doble sentido de Circulación**
Av. Champagnat	**Doble sentido de Circulación**
Av. Arturo Alió	**Doble sentido de Circulación**

Anexo II Señalamiento Vial

NOTA: en el presente anexo encontrará distintas señales de tránsito de uso en el territorio de la REPUBLICA ARGENTINA, debemos aclara en este punto que si bien no son todas las disponibles, aquí encontraremos las de uso más cotidiano, haciendo la correspondiente división entre los distintos tipos.

SEÑALES DE TRÁNSITO

Las circulaciones vehiculares y peatonales deben ser guiadas y reguladas a fin de que puedan llevarse a cabo en forma segura, fluida y ordenada. A través de la señalización, se transmite a los usuarios de las vías, la forma correcta y segura de circular con el propósito de evitar demoras y sobre todo riesgos innecesarios.

El marco jurídico y legal tiene su base en el Decreto 779/95, Reglamentario de la Ley 24.449, el manual Interamericano de dispositivos para el control del tránsito y las distintas normas que mantiene vigente la Dirección Nacional de Vialidad.

Existen distintos tipos de señales, lo que nos permite agruparlas de la siguiente manera:

SEÑALES PREVENTIVAS

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

Estos letreros son amarillos con letras o símbolos negros y regularmente tienen forma de diamante

SEÑALES REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS

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

Son de color rojo y el mensaje o símbolo es de color negro.

Entre ellas debemos mencionar:

- Señales de prohibición
- Señales de restricción
- Señales de prioridad
- Señales de fin de prescripción

SEÑALES DE INFORMACIÓN

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

Estas señales informativas tienen formas y medidas que dependerán de las condiciones de visibilidad de la ruta y de la magnitud de la velocidad que tenga la vía.

Sus colores son fondo verde y letras y símbolos en color blanco. Y otras son de fondo azul con fondos blancos o íconos de color negro .

Estas señales informativas indican, por lo general, orientaciones de las rutas, kilómetros, ciertos lugares de interés, hospitales, estadios, centros o plazas de armas, sitios históricos, etc.

Entre ellas podemos diferenciar:

- Nomenclatura vial y urbana. Destinos y distancias
- Características de la vía
- Información turística y de servicios
- Educativas y anuncios especiales

SEÑALES O SEÑALAMIENTO TRANSITORIO

Señalizan la ejecución de trabajos de construcción y mantenimiento en la vía, o en zonas próximas a las mismas, siendo su función principal lograr el desplazamiento de vehículos y personas de manera segura y cómoda, evitando riesgos de accidentes y demoras innecesarias.

Estas señales son de color anaranjado e indican los cambios ocasionales en la vía, o la presencia de trabajadores y maquinarias en la misma

- Señales de prevención
- Señales de Información
- Vallas
- Conos
- Tambores
- Delineadores
- Marcas Horizontales
- Dispositivos Luminosos
- Barandas canalizadoras de tránsito

SEÑALES REGLAMENTARIAS O PRESCRIPTIVAS
40
LIMITE DE VELOCIDAD MAXIMA
MANTENGA SU DERECHA
3
LIMITACION DE ANCHO
4m
LIMITACION DE ALTURA
SEÑALES DE PROHIBICION
NO GIRAR A LA IZQUIERDA
CONTRAMANO
PROHIBIDO ADELANTAR
NO AVANZAR
PROHIBICION DE CIRCULAR BICICLETAS
NO ESTACIONAR NI DETENERSE
NO ESTACIONAR
SEÑALES DE PRIORIDAD
PARE
CEDA EL PASO
LICENCIA DE CONDUCTOR
MGP
MAR DEL PLATA
BATÁN

SEÑALES PREVENTIVAS SOBRE LAS CARACTERISTICAS DE LA VIA
ESCOLARES
ROTONDA
PERFIL IRREGULAR BADEN
PERFIL IRREGLAR
PERFIL IRREGULAR LOMADA
CURVA
CURVA CONTRACURVA
CURVA EN "S"
CAMINO SINUOSO
ESTRECHAMIENTO EN LAS 2 MANOS
ESTRECHAMIENTO EN UNA SOLA MANO
FIN DE CAMINO DIVIDIDO
INICIO DE CAMINO DIVIDIDO
INICIO DOBLE CIRCULACION
CALZADA RESBALADIZA
ENCRUCIJADA CRUCE
PUENTE
LICENCIA DE CONDUCTOR
MGP
MAR DEL PLATA
BATÁN

SEÑALES DE INFORMACION TURISTICA Y SERVICIOS
SERVICIO TELEFONICO
TAXI
PUESTO SANITARIO
ESTACIONAMIENTO
ESTACION DE SERVICIO
MUSEO
CORREO
AEROPUERTO
SEÑALES SOBRE LAS CARACTERISTICAS DE LA VIA
ESTACIONAMIENTO PERMITIDO
DIRECCIONES PERMITIDAS
ESQUEMA DE RECORRIDO
DESVIO POR CAMBIO DE SENTIDO
CAMINO O CALLE SIN SALIDA
CAMINO O CALLE SIN SALIDA

SEÑALES TRANSITORIAS
CONOS
TERMINA CONSTRUCCION
FIN DE LA CONSTRUCCION
DESVIO
DESVIO
CARRETERA DE UN SOLO CARRIL
CARRETERA DE UN SOLO CARRIL
CALLE EN CONSTRUCCION
CALLE O RUTA EN CONSTRUCCION O CERRADA
EQUIPO PESADO EN LA VIA
BANDERILLERO
HOMBRES TRABAJANDO
EN LA BANQUINA
TRABAJANDO EN LA BANQUINA
LICENCIA DE CONDUCTOR
MGP
MAR DEL PLATA
BATÁN

El presente ha sido confeccionado sobre la base de datos relevados de distintas fuentes Oficiales:
Manual de conductor (Pcia. De Buenos Aires)
Manual del Conductor (Agencia Nacional de Seguridad Vial)
Fuentes propias

LICENCIA DE CONDUCTOR

MGP

MAR DEL PLATA

BATÁN

Alejandro G. Saavedra
Coordinador Área Accidentología y Educación Vial
Ilustraciones: Juan Pablo E. Fernández de Landa
División Licencias de Conducir
Accidentología y Educación Vial