

Programa para suspensión de juicio a prueba y penas en suspenso de contraventores de tránsito

Contenidos Módulo II

**Dirección General de Seguridad Vial
Subsecretaría de Seguridad Urbana
Ministerio de Justicia y Seguridad
Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires**

CAPITULO 2: EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

Elementos de Seguridad

Los elementos de seguridad configuran una parte importante de las conductas saludables a llevar a cabo por los conductores para mejorar la convivencia del tránsito resultando más seguro y previsible.

A esta problemática han respondido las industrias automotrices desarrollando elementos de seguridad cada vez más efectivos. Por ejemplo al cinturón de seguridad se lo complementó con el apoya cabeza.

Hay que considerar que simultáneamente a la obligatoriedad del uso de estos elementos, es prioritaria la tarea de concientización sobre esta temática a fin de reducir la incidencia, severidad y mortalidad asociada a los incidentes de tránsito.

Elementos de seguridad de los automotores

Cinturón de seguridad

La Ley N° 2148 establece la obligatoriedad de poseer y utilizar cinturones de seguridad normalizados, con los anclajes correspondientes, de los tipos, en las plazas según lo reglamenta en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 (B.O. N° 28.080). Sólo exceptúa de la obligación del uso del cinturón de seguridad a los médicos o paramédicos cuando asistan enfermos en la parte trasera de las ambulancias y a los bomberos que no viajen en el asiento delantero de las autobombas.

Muchas de las heridas que se producen en incidentes 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 a la que se encontraban viajando. Si ninguna fuerza actúa sobre ellos para detenerlos, éstos impactarán contra cualquier elemento que encuentren en su trayectoria.

El cinturón de seguridad al restringir el movimiento aumentando la distancia de frenado del cuerpo, limita su desplazamiento hacia delante, evitando lo que se conoce como segunda colisión; la misma es la del cuerpo contra el interior del vehículo o la eyección del ocupante del habitáculo.

En los asientos delanteros el sistema de cinturones de seguridad utilizado es el de tres puntos (hombro – cadera - cadera), el mismo ofrece grandes ventajas en cuanto a la comodidad de su uso y eficacia en la reducción de víctimas mortales. Es indispensable que estos cinturones sean utilizados correctamente con la banda abdominal por encima de la pelvis, entre el muslo y el abdomen, y la bandolera por encima del hombro.

En los asientos traseros el sistema de cinturones de seguridad utilizado es el de dos puntos (cadera – cadera). La función que cumplen este tipo de cinturones es evitar la eyección de los ocupantes por las puertas y su desplazamiento hacia delante el cual podía causar daños a los ocupantes de los asientos delanteros.

La Ley N° 2148 también señala que los menores hasta los 4 años deberán viajar utilizando el dispositivo de retención infantil debidamente homologado, colocado en la posición correspondiente de la parte trasera del habitáculo de acuerdo a su tipo. Estos dispositivos de retención están diseñados específicamente para restringir el desplazamiento del cuerpo en un impacto. Asimismo establece la prohibición de transportar a menores de 10 años o mayores de esa edad pero de talla (altura) inferior

a 1,20 metros en los asientos delanteros; los mismos deben viajar en el asiento trasero utilizando el cinturón de seguridad correspondiente; a su vez, se prohíbe transportar bebés o niños en brazos en los asientos delanteros.

Las embarazadas deben utilizar el cinturón de seguridad, colocando la cinta de la cintura por debajo de su abdomen.

Las bolsas de aire (air bags) en el vehículo no sustituyen al cinturón de seguridad ni eximen de la obligación de su uso.

Debemos 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 por sobre objetos duros ni frágiles como bolígrafos o anteojos, que ante la fuerza de la desaceleración de un impacto podrían incrustarse en el cuerpo.
- Cuando en un vehículo se ha producido una colisión violenta es necesario cambiar todos los elementos vinculados al cinturón de seguridad, además de comprobar el estado de los anclajes.

Tipo de lesión	Conductor	Pasajero
Lesiones cerebrales	33%	56%
Fracturas craneales	18%	18%
Heridas faciales	45%	64%
Lesiones oculares	38%	40%
Fracturas faciales	6%	6%
Lesiones pulmonares	33%	58%

Porcentaje de reducción de lesiones por incidentes gracias al uso del cinturón de seguridad
Fuente: Department of transport, UK

Nuestra integridad al viajar tiene mucho que ver con la utilización de este dispositivo de seguridad, por ende, al cumplir con esta norma no sólo estamos evitando una posible multa, nos estamos protegiendo.

Como todo sistema, el tránsito está compuesto por un ambiente, y por los actores que interactúan en el mismo, interacción condicionada y regulada por normas y por valores. En este mismo sentido, el no cumplimiento de esta normativa le genera gastos al Estado cuando éste debe atender a los heridos o reparar los daños materiales, estos recursos son solventados por todos los ciudadanos y pueden ser utilizados con otros fines, lo que aumenta la necesidad de que el Gobierno intervenga sobre las conductas incorrectas.

Respecto al uso del cinturón de seguridad podemos referir algunos mitos, citaremos los más difundidos:

Mito: El conductor puede quedar atrapado por el cinturón de seguridad.

En realidad, la chance de morir es mayor si el conductor es eyectado. El cinturón de seguridad impide que el conductor sea lanzado a través del parabrisas y estrellarse con objetos externos. Usar el cinturón evita que los ocupantes del vehículo

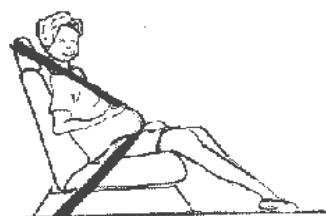
sufren golpes que puedan desmayarlos o paralizarlos, pudiendo de esta forma liberarse inmediatamente.

Mito: Para qué utilizar el cinturón, si uno puede emplear las manos.

A 50 km por hora, el impacto de un choque es brutal. Sus rodillas impactan contra la parte inferior del tablero, y los pies contra las pedaleras. El pecho y la parte superior del cuerpo lo hacen contra el volante y los mandos del vehículo, y finalmente la cabeza contra el parabrisas, pudiendo ser eyectado a través del mismo.

Mito: Las mujeres embarazadas no deben usar cinturón de seguridad.

La mujer debe proteger al útero grávido usando siempre el cinturón de seguridad de 3 puntos en el vehículo, cuidando que la banda horizontal de la correa pase por debajo de su vientre y la diagonal por arriba. De esta forma, tanto ella como su bebé estarán más seguros.



Mito: A los niños hay que llevarlos en la falda y en caso de incidente sostenerlo con los brazos.

Retener a un niño en dichas condiciones es muy complicado porque el impacto lo arrojaría con mucha fuerza.

La razón de proteger especialmente a los niños es que en un incidente ellos son los que sufren las heridas más graves.

Apoya cabeza

La Ley N° 2148 establece, la obligatoriedad de poseer y utilizar cabezales de seguridad normalizados, según lo reglamenta en la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 (B.O. N° 28.080).

Cuando un conductor sube a su vehículo, generalmente se coloca el cinturón de seguridad, pero difícilmente verifique si el apoya cabeza está colocado en la posición correcta. Esto se debe a que se cree que este elemento es para comodidad de los ocupantes del vehículo, cuando en realidad es un dispositivo de seguridad diseñado con el fin de contener el movimiento de la cabeza hacia atrás cuando se produce un impacto.

Este elemento es el complemento del cinturón de seguridad. Cuando se produce una colisión, luego de que se produjo el movimiento del cuerpo hacia delante, al ser el tórax retenido por el cinturón de seguridad, el mismo retrocede. En este movimiento el cabezal de seguridad sujeta la cabeza, evitando que se produzca el "efecto látigo" (el cual produciría lesiones a nivel de la columna cervical).

El apoya cabeza se debe colocar de tal manera que la parte más elevada del mismo quede a la altura de la parte superior de la cabeza, permaneciendo la parte

central del mismo a la altura de la línea de los ojos. Si este dispositivo de seguridad no se encuentra colocado en su posición correcta, no sólo será poco efectivo para proteger a los ocupantes del vehículo, sino que puede aumentar el potencial de las lesiones.

Paragolpes, guardabarros y carrocería

La Ley N° 2148, establece la obligatoriedad de que los vehículos posean paragolpes delanteros y traseros, en la forma y con las dimensiones que establezca la reglamentación y guardabarros en correspondencia con sus ruedas.

Los mismos deben cumplir la función para la que fueron hechos, teniendo en cuenta uniformidad de dimensiones y alturas de paragolpes.

Cuando un vehículo viaja con una velocidad determinada, adquiere energía en forma de movimiento. Esta energía se llama “energía cinética”. La cantidad de energía adquirida va a depender de dos factores: la masa del vehículo (su peso) y la velocidad a la que este viaja. Su expresión matemática es:

$$Ec = \frac{1}{2} \times (m \times V^2)$$

donde:

Ec: energía cinética

m: masa del vehículo

V: velocidad del vehículo

[En esta fórmula se observa que la mejor manera de que una colisión no sea demasiado dañina es disminuir la velocidad (o sea, disminuir la energía)]

Como puede observarse la energía cinética será proporcional a la masa del vehículo y al cuadrado de su velocidad. Esto significa que, por ejemplo, si un vehículo duplica su peso, también se duplica su energía. Ahora, si un móvil duplica su velocidad, está **cuadruplicando** su energía.

Como se sabe, **la energía** no se crea ni se destruye; sólo **se transforma**. En el caso de un vehículo en movimiento, se puede decir que su energía cinética fue transformada por el motor partiendo de energía térmica provista por la combustión del combustible (energía química).

De la misma manera cuando el vehículo deba ser detenido, habrá que transformar esa energía cinética en otra forma, no asociada al movimiento. En la detención normal de un vehículo ese trabajo lo realiza el sistema de frenos, que transforma la energía en calor, mediante un trabajo de fricción, y lo disipa hacia el aire.

En una colisión, esta energía no es disipada por ningún elemento, entonces es absorbida por el vehículo y los elementos que participan de la colisión. Esta absorción se manifiesta principalmente como una deformación plástica (no elástica, sino como deformación permanente) del vehículo. Tomando en cuenta que los pasajeros de un vehículo son parte del mismo, es deseable que la estructura de un vehículo absorba la mayor cantidad de energía posible.

Es por esto que las carrocerías no se realizan en materiales demasiado rígidos, ya que esto sería mejor para la durabilidad del vehículo, en detrimento de la seguridad de sus ocupantes.

Matafuego (uno) y Balizas portátiles normalizadas (dos)

La Ley N° 24.449, establece que los vehículos deben poseer matafuego y balizas portátiles normalizados, excepto las motocicletas.

El matafuego será de 1 Kg. de peso, pero variará según la capacidad del vehículo. Tiene que estar reglado por las normas IRAM de seguridad. Se llevará dentro del habitáculo, sujeto y ubicado en un lugar accesible. No debe ir suelto en del habitáculo debido a que en caso de impacto todo lo que se encuentre en ella se transformará en un elemento riesgoso.

Las balizas portátiles pueden ser triangulares o cualquiera de una eficacia igual o superior. Estas deberán llevarse en un lugar accesible.

Espejos obligatorios

Son obligatorios el espejo retrovisor y el laterovisor izquierdo. Los espejos darán mayor visibilidad ampliando el campo de visión.

Vidrios tonalizados

La Ley N° 2148, establece que los vidrios de seguridad transparentes deben cumplir los requisitos establecidos en la norma IRAM-AITA 1H3-1. A los fines del control del grado de tonalidad, se deben distinguir a los ocupantes del vehículo a corta distancia.

Elementos de seguridad de los motovehículos

Casco normalizado

La Ley N° 2148, establece que los ciclomotores y las motocicletas deben estar equipados con casco antes de ser librados a la circulación. Agrega que:

“Todo conductor que circula en motovehículo está obligado a: (a) Llevar puesto un casco protector homologado o certificado, ajustado convenientemente a la cabeza, siendo responsable, además, de que su eventual acompañante cumpla también con dicha obligación”.

El casco deberá estar reglado por las normas IRAM de seguridad, en el caso de colisión deberá ser cambiado para su óptima función.

Asimismo, establece que los conductores de motovehículos deben utilizar gafas o antiparras, estas últimas independientes o como parte del casco de protección, si el vehículo no cuenta con parabrisas.

Los acompañantes también tienen que utilizar casco.

El casco reglamentario y correctamente usado protege de la siguiente forma:

- Distribuye la energía del golpe en una superficie mayor evitando que la energía se concentre en un espacio menor al llegar al cráneo.

- Por el mismo efecto absorbe parte de la energía del impacto, llegando menor cantidad a la cabeza por el mismo principio de absorción de energía del habitáculo de los automóviles.
- Por los mismos efectos anteriores, disminuye la velocidad de penetración de la fuerza (amortiguación).

El principal elemento de protección con que cuentan los usuarios de vehículos de dos ruedas es el casco.

Al igual que lo que ocurre con los cinturones de seguridad, llama la atención la profunda resistencia que genera una norma que protege la vida misma del que la debe implementar. En particular, en aquellas personas que, teniendo el casco, lo llevan colgando del brazo propiciando que una caída genere, además del daño cerebral, la doble fractura de dicha extremidad.

Pedalines y agarraderas

La Ley N° 2148 establece que los motovehículos (incluidos los ciclomotores) deben estar equipados con:

- Dos (2) pedalines rebatibles recubiertos con un elemento antideslizante, de entre diez (10) y quince (15) centímetros de largo, si corresponde, para uso exclusivo del acompañante.
- Agarradera no metálica, o cinta pasamanos fijada a cuadro o al asiento, para que el acompañante pueda asirse con ambas manos en aquellos motovehículos de más de cincuenta (50) centímetros cúbicos.

Espejos

La Ley N° 2148 establece que los motovehículos (incluidos los ciclomotores) deben estar equipados con dos espejos retrovisores situados uno a cada lado del manubrio, de forma tal que permita al conductor tener una visión hacia atrás no menor a setenta (70) metros.

Circulación de los motovehículos

La Ley N° 2148 establece que la circulación de los motovehículos debe ajustarse a las siguientes pautas:

- **Deben transitar por el centro de su carril**, sin compartirlo.
- No deben transitar entre filas contiguas de vehículos.
- Deben ajustar su comportamiento en adelantamientos y sobrepasos a lo establecido en general a todos los vehículos.
- **Les está prohibido circular en zigzag.**
- **Pueden transportar un acompañante**, siempre que cuenten con doble asiento. El acompañante debe sentarse en la misma posición que el conductor atrás de éste, y no deben impedir ni limitar sus movimientos (del conductor).
- Si el motovehículo no está diseñado para que lo utilicen dos personas cómodamente sentadas, no se debe llevar acompañante.

- No llevar acompañante si el mismo debe viajar en una posición tal que interfiera en la conducción o control del vehículo.
- **Deben circular en todo momento con las luces encendidas.**
- Deben circular con todas sus ruedas en contacto con la calzada y **con ambas manos sobre el manubrio.**
- Tienen **prohibido circular por aceras ni por áreas reservadas exclusivamente a peatones.**
- El conductor debe mirar hacia el frente y debe tener una pierna de cada lado del motovehículo, de modo de tener pleno dominio de los mecanismos de conducción.
- Tienen prohibido remolcar o empujar a cualquier otro vehículo. Asimismo, tienen prohibido circular asidos a otro vehículo o enfilados inmediatamente tras otros automotores.
- Los conductores de motocicletas y ciclomotores, tienen prohibido llevar acompañantes menores de dieciséis (16) años.

Asimismo, establece lo siguiente:

“Los ciclomotores, motocicletas y ciclomotorizados pueden transportar equipajes, bultos u otros objetos siempre que se encuentren firmemente asegurados al vehículo, no afecten su estabilidad ni dificulten su conducción y sólo si sus dimensiones no sobresalen de los extremos del manubrio o de su longitud.

En los motofurgones, las dimensiones de la carga no deberán sobresalir de los límites de la caja transportadora”.

La mayor probabilidad de ser una víctima fatal en un incidente de tránsito tiene que ver con que:

- La motocicleta es un vehículo que tiene un “equilibrio precario”, un simple roce puede desestabilizarlo.
- Estos vehículos, a excepción del casco, no poseen medidas de protección para el conductor (éste es su propia carrocería).
- Poseen una gran aceleración lo que hace que muchas veces aparezcan imprevistamente ante el resto de los participantes del tránsito.
- Nada retiene al conductor o al pasajero, por ello, en caso de choque a velocidades imprudentes, nada evita que ambos salgan despedidos con suma violencia.

Una manera segura de manejar, o sea, conduciendo a una velocidad prudencial y respetando las normas, puede reducir esta mayor propensión a sufrir lesiones importantes.

Criterios de seguridad de peatones

El peatón es un sujeto activo del tránsito que va a pie por la vía pública¹, incluye a los niños, impedidos o a todas aquellas personas que circulan por la vía pública utilizando aparatos especiales, no comprendidos en las definiciones de vehículos (sillas de ruedas, cochecitos, patines, o patinetas, etc.).

¹ Definición extraída de la Real Academia Española.

El peatón debe dirigir inteligentemente su desplazamiento para evitar dañarse, dañar o ser dañado.

Sin embargo, la legislación le reconoce al peatón una situación especial en mérito a que se encuentra en desventaja, ya que carece de la protección que representa la carrocería del vehículo y sufre todas las consecuencias de un posible impacto en su propio cuerpo.

Por ello todas las legislaciones ponen mayor acento en los conductores de vehículos, a quienes se les exige un nivel superior de atención y diligencia, la obligación de circular a la velocidad adecuada y mantener siempre el control del vehículo, entre otras exigencias y obligaciones. Todo esto, lo hacen sin perjuicio de que los peatones deban ser educados para la circulación, que entiendan que no es razonable justificar todos sus comportamientos, y que en caso de faltas graves, debe concretarse la denominada “culpa de la víctima” (artículo 1111 Código Civil “El hecho que no cause daño a la persona que lo sufre, sino por una falta imputable a ella, no impone responsabilidad alguna”) que le priva del resarcimiento total o parcial del daño padecido.

La mayoría de las víctimas fatales causadas por incidentes de tránsito en la Ciudad de Buenos Aires corresponde a peatones. Queremos destacar dos aspectos que inciden en la gravedad de este problema. Por un lado, el comportamiento de los conductores, quienes en forma generalizada no respetan la prioridad del peatón. Es importante que los conductores tomen conciencia de la importancia de respetar siempre la prioridad de los peatones, teniendo en cuenta las situaciones en las que un peatón puede cometer un error o distracción (conducción defensiva).

Asimismo, los incidentes con peatones provienen a veces de faltas cometidas por éstos. Deben respetar las normas ya que el incidente que puede derivar de su violación puede ocasionarle graves daños. En este punto, hay que entender que la imprevisibilidad en el comportamiento de los peatones constituye una conducta peligrosa para su propia integridad.

Señalización de maniobras

Es obligatoria la señalización de todas las maniobras. Además de la iluminación de la vía de circulación, el sistema de luces que poseen los vehículos está destinado a este fin; o sea, el mismo permite la comunicación entre los vehículos (y también entre los vehículos y los peatones), pudiendo mediante sus luces indicar sus movimientos. La ley N° 2148, establece que los automotores deberán poseer los siguientes dispositivos de iluminación:

- Faros delanteros de luz blanca o amarilla en no menos de dos pares, con luz alta (larga) y baja (corta).
- Luces de posición que indiquen, junto con los faros delanteros, las dimensiones del vehículo y el sentido de la marcha. Estas luces deberán poseer las siguientes tonalidades: delanteras de color blanco o amarillo; traseras de color rojo; cuando por el largo del vehículo las exija la reglamentación deberán poseer luces laterales de color amarillo; y cuando por el ancho del vehículo las exija la reglamentación deberán poseer luces indicadoras diferenciales de color blanco.
- Luces de giro intermitentes de color amarillo, delanteras y traseras. En los vehículos que establece la reglamentación, deben llevar otras a sus costados.
- Luces de freno traseras de color rojo, las mismas deben encenderse al accionarse el pedal de freno antes que éste actúe.
- Luces para la placa de identificación de dominio (patente) trasera.
- Luces de retroceso de color blanco.
- Luces de balizas intermitentes de emergencia que incluyan a las luces de giro.
- Sistema de destello para las luces delanteras.

En el caso de los motovehículos, a excepción de los ciclomotores, deben poseer:

- En la parte delantera: un faro principal de color blanco, con luz alta y baja. El mismo deberá accionarse automáticamente con el encendido del motor. Asimismo, deberán poseer dos luces de giro.
- En la parte trasera: dos luces de giro de color ámbar, las cuales deberán estar montadas en forma simétrica. Una o dos luces que emitan luz roja. Uno o dos dispositivos reflectantes de color rojo. Una luz indicadora de frenado que emita luz roja. Una luz blanca para iluminación de la placa de identificación de dominio (patente).
- Los motovehículos que estén provistos de caja de carga o tengan acoplados un sidecar, deben llevar dos luces de color blanco, las cuales cumplen la función de indicar el ancho del vehículo.

En el caso de los ciclomotores esta ley establece que deben poseer:

- En la parte delantera: un faro que permita una buena visualización a una distancia no menor a treinta (30) metros.
- En la parte trasera: una luz roja visible desde una distancia de sesenta (60) metros y un reflectante de igual color. Una luz de color blanco para la iluminación de la placa de identificación (patente). Dos luces de giro de color ámbar, las cuales deberán estar montadas de manera simétrica.

Los conductores de los vehículos que circulen en la vía pública deben hacerlo con las luces bajas, de posición y las luces de iluminación de la placa de identificación de dominio (patente) encendidas cuando la luz natural no sea suficiente o cuando las condiciones de visibilidad o del tránsito lo requieran. A su vez, y sin perjuicio de ello, los conductores deberán observar las siguientes pautas:

- El uso de las luces bajas es obligatorio en las siguientes arterias:
 - Av. Intendente Cantilo.
 - Av. Leopoldo Lugones.
 - Av. Gral. Paz.
 - En todas las autopistas.
- Las luces altas sólo deben utilizarse como luz de guiñada. A su vez, la luz de guiñada debe utilizarse en los pasos a nivel y para advertir sobrepasos.
- Las luces intermitentes de emergencias o balizas deben utilizarse para indicar que el vehículo se encuentra detenido o la ejecución próxima de la maniobra de detención, de estacionamiento, o de cualquier maniobra riesgosa.
- Las luces rompenieblas deben utilizarse únicamente para sus fines propios.
- Las luces de freno, giro y retroceso deben utilizarse para sus propios fines.

Queda prohibido el uso en los vehículos de cualquier luz que no esté contemplada en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad autónoma de Buenos Aires (Ley N° 2148), o que induzca a error al resto de los conductores.

Giros

Cuando un conductor lleve a cabo la maniobra de giro para cambiar de arteria de circulación, se deben observar las siguientes pautas:

- En arterias de sentido único de circulación para los giros hacia ambos lados, y en arterias de doble sentido de circulación para girar hacia la derecha, se debe circular treinta (30) metros antes por el carril disponible más cercano a la acera del lado hacia el cual se desea girar.
- En intersecciones de arterias de doble sentido de circulación sin semáforos o con señalización luminosa de giro, para realizar giros hacia la izquierda, debe ceñirse previamente al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al tránsito de sentido contrario, y ejecutar la maniobra sin atravesar dicho eje.
- En todos los casos, debe reducirse la velocidad paulatinamente antes de realizar el giro, y efectuar la maniobra a una marcha moderada.

Adelantamiento y sobrepasos

La Ley N° 2148 define “adelantamiento” como la *“maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación sin necesidad de cambiar de carril”*.

Por otra parte, la maniobra de sobrepaso es definida como la *“maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación, **cambiando de carril**”*.

Ambas maniobras, adelantamiento y sobrepaso, deben realizarse siempre por el carril ubicado a la izquierda del vehículo al que se desea adelantar o sobrepasar. Se

podrá adelantar o sobrepasar, excepcionalmente, por el carril ubicado a la derecha en dos casos: cuando el vehículo que precede al nuestro indique con claridad la intención de girar o detenerse a la izquierda, o cuando se produce un embotellamiento y la fila de la izquierda no avanza o es más lenta que la de la derecha.

Para poder realizar dichas maniobras, el conductor deberá observar que la línea de delimitación de carriles sea de trazo discontinuo; asimismo, también deberá comprobar que el carril izquierdo se encuentre libre y disponga de una distancia suficiente para realizar la maniobra sin riesgos. Luego, antes de iniciar la maniobra, se debe advertir al otro vehículo la intención de adelántarlo o sobrepasarlo; esto se hará por medio de destellos de las luces frontales. Una vez hecho esto, el conductor del vehículo a adelantar deberá responder a nuestra indicación; si el mismo coloca el giro derecho nos indica que podemos adelántarlo, si coloca el izquierdo nos estará impidiendo dicha maniobra.

Ante la respuesta positiva del vehículo al cual se desea adelantar (giro derecho del mismo), se deberá iniciar la maniobra poniendo el giro izquierdo, indicando de esta manera que se saldrá a ese carril. Una vez adelantado el vehículo, deberá colocarse el giro derecho, indicando así que se regresa a ese carril.

En el caso de que varios vehículos quieran adelantar a otro, tiene la prioridad para realizar esta maniobra el auto que circula inmediatamente detrás del vehículo al cual se quiere adelantar, y así sucesivamente.

La maniobra de adelantamiento se efectuará de a un vehículo por vez, debido a que está prohibido adelantar a una fila de vehículos. Del mismo modo, no se podrá realizar la maniobra de adelantamiento en puentes, túneles, curvas, bocacalles, pendientes y pasos a nivel.

Los camiones y maquinaria especial deberán facilitar el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente.

Conducción con niebla

Cuando se atraviesa un banco de niebla debe disminuirse la velocidad de acuerdo a lo que nos indique la señalización horizontal; esta señalización corresponde a una serie de triángulos o "v" invertida, que apunta en el sentido del tránsito, en el centro de cada carril.

Cuando desde el vehículo en marcha, a primer golpe de vista, solo se llegue a distinguir una sola "v" invertida, se deberá circular a una velocidad máxima de 40 km/h; si se llegan a distinguir dos "v" invertidas, se deberá circular a una velocidad máxima de 60 km/h; y si se distinguen tres "v" invertidas, se deberá circular a la velocidad máxima permitida. En el caso de que no se logre distinguir ninguna "v" invertida, o en el caso de que no se encontrara esta señal, deberá circularse a una velocidad precautoria.

Debido a que un banco de niebla implica una situación de alto riesgo en la conducción, está prohibido detener el vehículo en la banquina.

En este tipo de situación es muy importante tener en cuenta el uso de las luces. Debido a que la niebla está compuesta por pequeñas gotas de agua en suspensión, no deberán usarse las luces altas, ya que de esta manera se formaría delante del vehículo un espejo, la luz se reflejaría, lo que conlleva al autoencandilamiento del conductor. Si el vehículo posee faros rompeniebla es conveniente el uso de los mismos, debido a que ofrecen una visibilidad adicional gracias a la altura a la cual se encuentran colocados (se encuentran colocados por debajo de los faros reglamentarios, y a esa altura la niebla es menos densa) y al color de los mismos, estos son amarillos, la longitud de onda de este color es menor, lo cual incrementa su

propagación en la niebla, dando como resultado una mejor visión. Si el vehículo no posee este tipo de luces, se deberán utilizar las luces bajas y de posición.

En situación de niebla no deben utilizarse las balizas, ya que la función de las mismas es la de indicar la detención del vehículo, pudiendo confundir a los otros conductores y provocarse un incidente.

Es aconsejable que en esta situación el vehículo sea visible para el resto de los conductores, para esto es aconsejable encender la luz las luces del interior del vehículo.

Encandilamiento

La Ley N° 24.449 establece el uso obligatorio en autopistas y en zonas rurales, de las luces altas durante la noche; el encandilamiento está prohibido. Por lo tanto, en caso de que haya un vehículo delante o que se aproxime por el carril contrario, se deberán cambiar las luces altas y por las bajas.

Es importante tener presente que de noche la pupila se dilata para poder absorber la poca luz que hay en el ambiente; entonces, si un conductor recibiera de golpe la luz alta de otro vehículo la misma lo cegaría. Esta ceguera dura entre 4 y 7 segundos, en los cuales dicho conductor estará manejando ciego, de esta manera puede provocarse una colisión entre los vehículos.

“Conducir a cien (100) kilómetros por hora implica recorrer una distancia de, aproximadamente, treinta (30) metros en un segundo, por lo que en caso de encandilamiento se recorrerían de ciento veinte (120) a doscientos diez (210) metros a ciegas”².

² Manual del Conductor; pág. 19. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Subsecretaría de Tránsito y Transporte.

Velocidades

La Ley N° 2148 establece los límites máximos de velocidad para la circulación de los vehículos.

- En las **vías rápidas** el máximo es de 100 km/h para todos los vehículos, con excepción de los transportes de carga y de pasajeros de más de 3500 kilos de peso bruto, para los cuales la máxima es de 80 km/h.
- En las calzadas centrales de la Av. Gral. Paz entre Autopista Ingeniero Pascual Palazzo y Av. 27 de Febrero la máxima es de 80 km/h.
- En las **avenidas** el máximo es de 60 km/h; con excepción de las avenidas Figueroa Alcorta, del Libertador, Brigadier General Juan Facundo Quiroga y Costanera Rafael Obligado, en las cuales la velocidad máxima será de 70 km/h.
- En las **calles y colectoras** de vías rápidas el máximo es de 40 km/h.
- En **pasajes** el máximo es de 20 km/h.
- Cuando un vehículo circule por una **calle**, en los **cruces de bocacalles** (encrucijadas) **sin semáforos** la velocidad precautoria no podrá superar los 30 km/h.
- Cuando un vehículo circule por una **avenida**, en los **cruces de bocacalles** (encrucijadas) **sin semáforos** la velocidad precautoria no podrá superar los 40 km/h.
- En los **cruces de calles peatonales** se deberá cruzar a paso de hombre.
- En los **pasos a nivel**, aun en aquellos con barrera abierta, se hará a marcha precautoria, la misma no podrá ser superior a 20 km/h.
- En proximidad de **establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de público**, durante los horarios de ingreso y egreso, se deberá circular a velocidad precautoria, la misma será igual a la velocidad mínima establecida para el tipo de arteria correspondiente.

Las velocidades marcadas por la ley pueden ser modificadas por la señalización de un cartel (señal restrictiva). En ese caso los conductores deberán atenerse a lo que la señalización vertical indique. Es decir que la señal tiene prioridad sobre lo que consigna la norma. Lo mismo ocurre con la autoridad de tránsito competente la tiene sobre lo indicado en dichas señales.

Los límites máximos establecidos por la ley N° 2148 no rigen para los vehículos de fuerzas de seguridad, defensa civil, bomberos, salvamento y asistencia sanitaria, como así también los vehículos que se encuentren en servicio de emergencia, siempre que se encuentren en estricto cumplimiento de los servicios para los cuales se encuentran destinados. Dichos vehículos deberán advertir su presencia mediante el uso de la sirena y de sus balizas distintivas.

Como límites mínimos de velocidad se determina a la mitad de los límites máximos establecidos para cada tipo de arteria.

Es necesario, para lograr un tránsito más seguro, tener presente que la velocidad máxima establecida en las distintas vías de circulación no es garantía de seguridad. Siempre debe circularse a una **velocidad precautoria**. Se entiende como velocidad precautoria aquella que *el conductor de cualquier vehículo debe mantener,*

“teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la arteria, el estado de la calzada, el clima y la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no

*entorpezca la circulación. De no ser así, deberá abandonar la vía pública o detener la marcha en un lugar permitido”.*³

Cuando se habla de velocidad, surge también el tema de la distancia de seguridad o de frenado. La misma es la distancia que debe mantener el conductor entre su vehículo y el que circula delante de él, es el espacio libre necesario que permitirá que el vehículo en caso de tener que frenar bruscamente, pueda hacerlo sin colisionar con el vehículo que circula delante.

La distancia de seguridad dependerá de varios factores: la **velocidad** del vehículo, las condiciones de adherencia y frenado, las condiciones de visibilidad, del **tiempo de reacción del conductor**, de la fuerza de frenado (aceleración de frenado), etc.

El tiempo de reacción del conductor es el que transcurre entre el momento en el que este se percata de que el vehículo que lo precede frena y el instante en que él activa el freno de su vehículo y éste último comienza a actuar. El tiempo de reacción dependerá de los reflejos de la persona, de su edad, de su estado físico, de posibles sustancias que la persona haya ingerido, etc.

Es muy importante tener siempre presente que a mayor velocidad, mayor deberá ser la distancia de seguridad entre los vehículos. *“Hay una cosa que es segura: cuanto más rápido maneje, más tardará en detener el vehículo. Cuando tiene que parar rápidamente, su velocidad puede significar la diferencia entre la vida y la muerte”*⁴.

Todo conductor de un vehículo de cualquier tipo, durante la circulación, debe mantener una distancia prudencial mínima con el vehículo que lo precede en el mismo carril, que resulte de una separación en tiempo de por lo menos dos segundos (2”).

³ Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2007

⁴ *Manual del Conductor*, pág. 24. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Subsecretaría de tránsito y Transporte; 2006.

Prioridades de paso

La Ley N° 2148 establece, que los conductores están obligados, en cualquier circunstancia, a ceder el paso:

- A peatones o a personas que se trasladen en sillas de ruedas que cruzan la calzada por la senda peatonal o en zonas destinadas a ello.
- A los vehículos ferroviarios.
- A los vehículos de emergencia o en servicio de emergencia en cumplimiento de sus funciones.
- Cuando lo indique el agente de tránsito.
- En encrucijadas sin semáforo de arterias de distinta jerarquía, a los vehículos que circulan por la arteria de más importancia, siendo el orden de prevalencia el siguiente: avenida, calle, pasaje.
- A los vehículos que desean incorporarse a la circulación desde el lugar donde estaban estacionados o detenidos sobre la misma arteria, o desde un garaje, playa de estacionamiento o estación de servicio, sólo si el tránsito se encuentra interrumpido por cualquier razón.
- En encrucijadas sin semáforo de arterias de igual jerarquía, a aquellos que cruzan desde su derecha, excepto:
 - Señalización específica en contrario.
 - Se circule por el costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel.
 - La regla especial para rotondas (tiene prioridad de paso el que circula a su alrededor sobre el que intenta ingresar, debiendo ceder esta prioridad al que egresa, excepto señalización en lo contrario. La circulación alrededor de las rotondas será ininterrumpida, sin detenciones, y dejando la zona central no transitable de la misma a la izquierda).
 - Si el que cruza desde la derecha detuvo su marcha.
 - Si el que viene desde la derecha no desea cruzar, sino girar para ingresar a la arteria.
 - Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este inciso.

Aún teniendo la prioridad de paso, los vehículos no podrán ingresar en una intersección o en un cruce peatonal, si el caudal de tránsito en la arteria por la cual los vehículos se encuentren circulando puede detenerlos e impedir u obstruir la circulación transversal de los demás vehículos.

Por último, durante la circulación debe facilitarse el reingreso a la circulación de los vehículos de transporte colectivo de pasajeros luego de que los mismos hayan realizado su detención en las paradas correspondientes.

Estacionamiento y detención

Según la Ley N° 2148 se considera estacionamiento permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin su conductor por más tiempo del necesario para ser considerada como detención. Autoriza el estacionamiento de las siguientes maneras:

- En forma paralela al cordón de la acera correspondiente, en una sola fila, debiendo estacionarse a una distancia de aproximadamente veinte (20) centímetros del cordón y dejando el espacio suficiente entre vehículos que permitan la maniobra. Esta forma general es la que rige en aquellos lugares donde el estacionamiento está permitido y en ausencia de demarcación o señalización indicativa de otra forma.
- A cuarenta y cinco grados (45°) respecto del cordón de la acera correspondiente, dentro de los sectores demarcados.
- A noventa grados (90°) respecto del cordón de la acera correspondiente, dentro de los sectores demarcados.

Al momento de estacionar un vehículo, el conductor del mismo debe tomar las siguientes:

- Detener el motor y colocar el freno de estacionamiento.
- Cuando se estacione en pendientes ascendentes, fijar el frente de las ruedas directrices orientándolo hacia el centro de la calzada; en el caso de pendientes descendentes, el mismo se orientará hacia el cordón de la acera.
- Los vehículos con marchas manuales deben quedar con la primera velocidad colocada en las pendientes ascendentes, y con la marcha atrás en las descendentes.
- Los vehículos con caja automática deben colocar la palanca en posición de estacionamiento.

La Ley N° 2148 establece, con carácter general, las siguientes normas de estacionamiento para las arterias de la ciudad de Buenos Aires:

- Prohibición general de estacionamiento de vehículos junto a ambas aceras los días hábiles entre las 7 y las 21 horas en las avenidas con doble sentido de circulación, con excepción de la Av. 9 de Julio, la Av. Perito Moreno y las calzadas centrales de las avenidas Leandro N. Alem, Paseo Colón y Sáenz, en las cuales la prohibición rige todos los días durante las 24 horas.
- Prohibición general de estacionamiento de vehículos junto a la acera izquierda los días hábiles entre las 7 y las 21 horas en avenidas con sentido único de circulación.
- Prohibición general de estacionamiento de vehículos junto a la acera izquierda todos los días durante las 24 horas en las calles con sentido único de circulación.

En el caso de las calles o avenidas de doble sentido de circulación, ambas aceras se consideran como acera derecha.

- Prohibición general de estacionamiento:

- En doble fila.
- En las esquinas, entre su vértice ideal y la línea imaginaria que resulte de prolongar la ochava, como así también sobre la demarcación horizontal de sendas peatonales o líneas de pare.
- En el interior de túneles y en los puentes; dicha prohibición rige tanto para la zona de acceso como de egreso de los mismos, hasta una distancia que será establecida en cada caso por la Autoridad de Aplicación.
- En los pasajes, en toda su extensión, junto a ambas aceras.
- A menos de cincuenta (50) metros a cada lado de los pasos ferroviarios a nivel
- En los sectores de parada para detención de transporte colectivo de pasajeros y taxis.
- En aquellos lugares que se encuentren señalizados, según determine por norma legal el Gobierno de la Ciudad.
- En los sectores de ingreso y egreso de vehículos a la vía pública. Esta prohibición alcanzará inclusive el estacionamiento en el tramo de la acera opuesta, frente a los mismos, cuando el ancho de la calzada resulte insuficiente para las maniobras de ingreso y egreso de vehículos. En caso de estar permitido el estacionamiento junto a la acera donde está ubicada la entrada de vehículos y también el ancho de la calzada resulte insuficiente para maniobrar, la prohibición general se amplía a un metro a cada lado del ancho de la entrada.
- Frente a las entradas de locales de espectáculos públicos, en los horarios en que se realicen funciones en ellos.
- Frente a la entrada de los edificios donde funcionen Comisarías y Cuerpos de Bomberos. Esta prohibición alcanzará inclusive al estacionamiento en la acera opuesta, frente a los mismos, cuando el ancho de la calzada resulte insuficiente para las maniobras de los vehículos afectados al servicio.
- Frente a los vados o rampas para personas con necesidades especiales.
- Sobre las sendas para ciclorodados.
- En el frente de la totalidad del predio donde funcionen salas velatorias habilitadas según las normas vigentes, entre las 8 y las 22 horas. En ningún caso tal prohibición excederá los límites del citado terreno y no podrá superar los quince (15) metros aún cuando el mismo tenga una longitud mayor.
- Frente a las bocas de entrada de los subterráneos.
- Junto a las aceras correspondientes de los tramos de arterias donde existan carriles exclusivos para algún tipo de vehículo, en el horario de funcionamiento de los mismos.
- A menos de diez (10) metros a cada lado de:
 1. La entrada de hospitales, sanatorios, clínicas y centros que presten servicios de salud.

2. La entrada de escuelas, colegios y facultades en horas de clase.
3. La entrada de los templos en horas en que se celebren oficios o ceremonias.
4. La entrada principal de los hoteles con permiso de uso concedido que posean treinta (30) o más habitaciones y no presten servicios de albergue por horas.
5. La entrada de instituciones bancarias durante el horario de atención al público.
6. La entrada de sucursales de empresas de correo, durante su horario de funcionamiento.
7. La entrada perteneciente a sedes de instituciones legalmente constituidas de personas con necesidades especiales.
8. Las conexiones para provisión de agua por camiones cisterna que se encuentren frente a los hospitales, las que deberán estar claramente demarcadas.

Además agrega algunas disposiciones particulares, a saber:

- Prohibición de estacionamiento o detención durante las 24 horas de vehículos, cuando no lo hicieran por circunstancias de la circulación o por causas de fuerza mayor, en las avenidas Intendente Cantilo y Leopoldo Lugones, en las calzadas centrales de la Av. Gral. Paz y en todas las autopistas;
- Prohibición de estacionamiento en la vía pública durante las 24 horas de ómnibus, microómnibus, camiones, casas rodantes, acoplados, semiacoplados y maquinaria especial.

Tanto para las motocicletas como para los ciclomotores rigen las mismas normas de estacionamiento que para todos los automotores, a excepción de los lugares en los cuales existan sectores demarcados especialmente para dichos vehículos, en los cuales sólo podrán estacionarse ellos.

Respecto a la detención, la Ley N° 2148 la define como la permanencia sin movimiento de un vehículo junto a la acera por un tiempo estrictamente necesario para casos de:

- Control de tránsito realizado por autoridad competente,
- Ascenso o descenso de pasajeros,
- Carga y descarga.

No se considera detención a la permanencia sin movimiento en un sector de la vía pública de un vehículo por circunstancias de la circulación o por causas de fuerza mayor.

La detención en doble fila está prohibida, excepto como detención previa a la maniobra de estacionamiento. La detención sólo puede realizarse junto al cordón de manera paralela a éste, siempre que la misma esté permitida (mediante señalización).

La circulación marcha atrás está prohibida, sólo se puede realizar en dos casos:

- Cuando no sea posible hacerlo hacia delante ni cambiar el sentido de la marcha mediante la realización de un giro.
- Para realizar maniobras complementarias de detenciones y estacionamientos.

Cuando un vehículo se disponga a circular marcha atrás debe advertir previamente esta maniobra utilizando las luces de baliza, y la misma debe efectuarse a baja velocidad. Antes de realizarla, el conductor debe cerciorarse que la maniobra no resulta peligrosa para los demás usuarios de la vía. Al realizar la maniobra de marcha atrás se debe adoptar la máxima precaución posible, y el recorrido que se realice debe ser el mínimo e indispensable, deteniendo el vehículo instantáneamente si se aproxima otro vehículo, persona u animal, o si lo exige la seguridad, desistiendo de realizar la maniobra si es necesario.

Sistema de estacionamiento medido:

A modo informativo, se transcribe las disposiciones que establece el Código de Tránsito al respecto:

- a) El sistema debe aplicarse sólo en arterias de la zona céntrica y excepcionalmente en otros sectores barriales de la Ciudad donde la demanda lo justifique.
- b) Sólo puede aplicarse los días hábiles entre las 7 y las 21 horas y los sábados de 9 a 13 horas.
- c) Se puede optar por alguna de las siguientes metodologías de aplicación: autorización a personas que efectúen la venta de tarjetas y el control de los horarios o, en su defecto, dispositivos que permitan verificar el tiempo restante respecto de lo efectivamente abonado.
- d) En el caso de la utilización de dispositivos de control, los mismos deben permitir el abono de fracciones horarias de quince (15) minutos.

Señales de tránsito

Hay dos tipos de señalamiento en la vía pública: el vertical y el horizontal. Dentro del señalamiento vertical encontramos los carteles y los semáforos.

Carteles

Hay carteles de cuatro tipos: de *prevención*, de *reglamentación* (de restricción y de prohibición), y de *información*.

Las señales de **prevención** son los rombos amarillos. Estas advierten al conductor

“acerca de la proximidad de una circunstancia o variación de la normalidad de la vía que puede resultar sorpresiva o peligrosa a la circulación. No imparten directivas, pero ante una advertencia se debe adoptar una actitud o conducta adecuada”⁵.

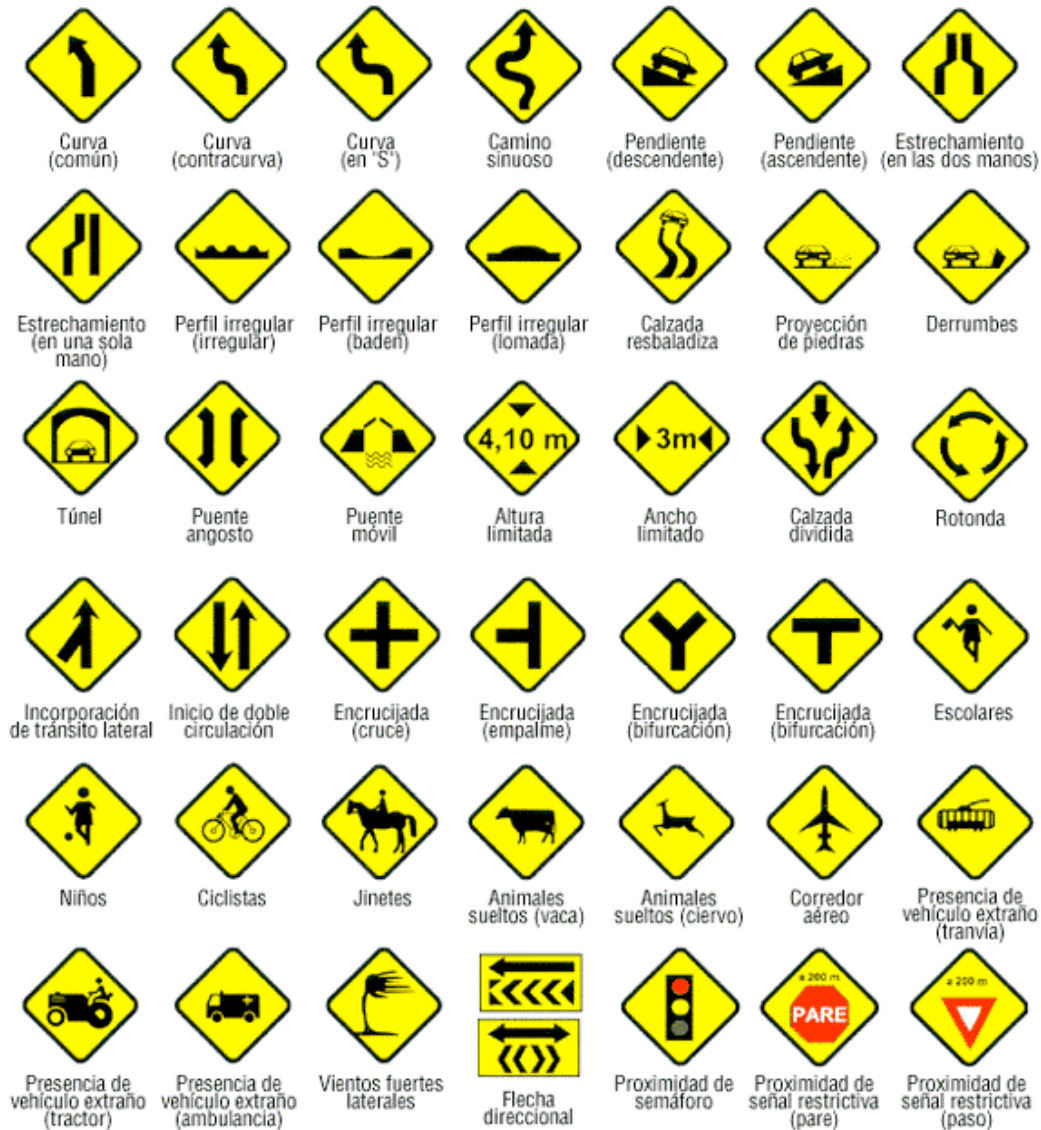
La única excepción a esto último, son las señales de advertencia de máximo peligro, que son los triángulos rojos con el vértice hacia abajo.

Señales de Advertencia de Máximo Peligro



⁵ Decreto 779/95 Reglamentación Ley N° 24.449, Anexo L “Sistema de señalización vial uniforme”.

Señales Preventivas sobre características de la vía



Las señales **reglamentarias** o **prescriptivas** son los círculos con borde rojo y fondo blanco. Estas señales

“transmiten órdenes específicas de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas, creando excepción a las reglas generales de circulación”⁶.

El incumplimiento de las mismas es sancionado.

Este tipo de señales se dividen en señales de **prohibición** (estas tienen una banda roja que las atraviesa) y de **restricción** (estas restringen, acotan las posibilidades de lo que se puede hacer en la vía pública).

Entre estas señales también encontramos las de **prioridad**, entre las cuales se destaca la de **Pare** por ser la única señal con forma octogonal; asimismo, también se

⁶ Ídem 4.

destaca la señal de **Ceda el paso** por ser la única con forma de triángulo con el vértice para abajo.

Frente a una señal de **Pare**, la conducta que se debe seguir cuando se está manejando un vehículo es **detener el vehículo completamente**, o sea, reducir la velocidad del mismo a cero. Su equivalente en señal luminosa es el semáforo titilando en color rojo (esta señal nos indica que estamos frente a un cruce peligroso y debemos detener la marcha).

Frente a una señal de **Ceda el paso**, la conducta que se debe seguir cuando se está manejando un vehículo es **disminuir la velocidad del mismo** tanto como sea necesario, mirar y luego continuar la marcha. Su equivalente en señal luminosa es el semáforo titilando en color amarillo (esta señal nos indica que estamos en presencia de un cruce peligroso que debemos disminuir la marcha).

Señales Restrictivas



Señales de Prohibición



Señales de Prioridad

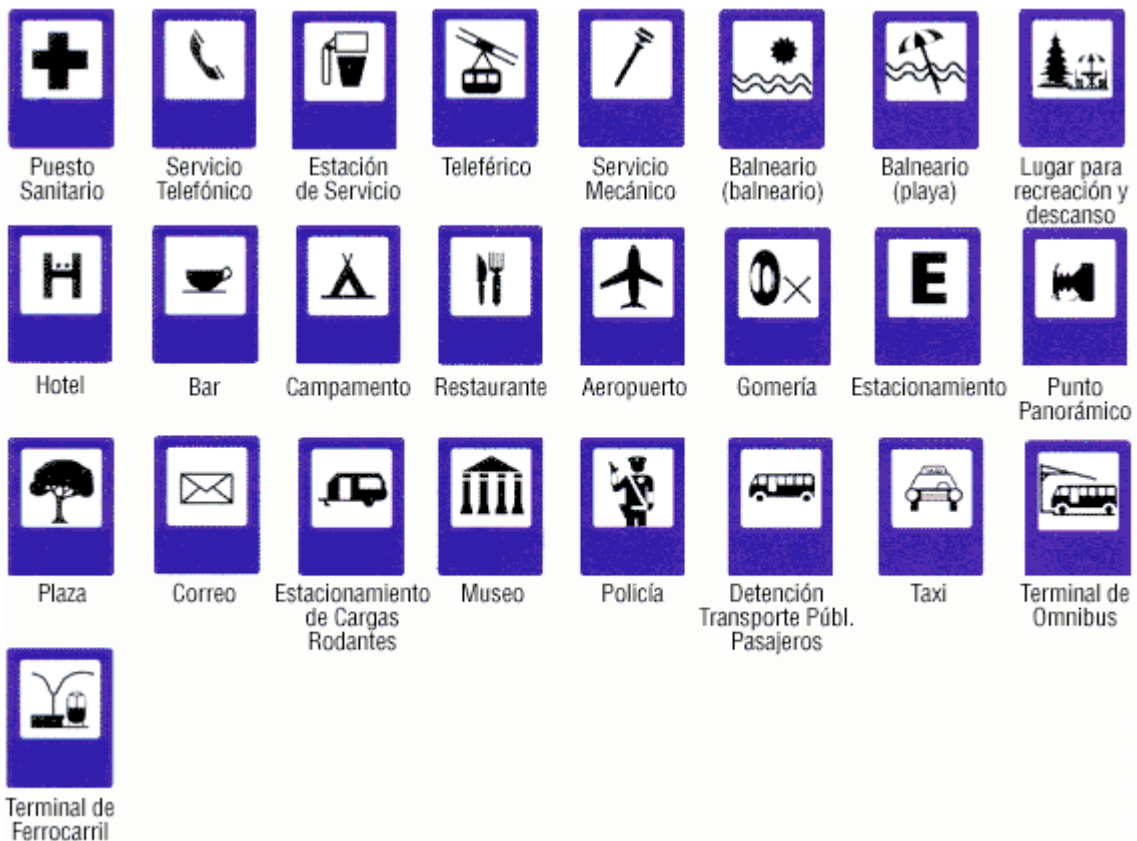


Las señales de información

“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”⁷.

⁷ Ídem 4.

Información turística y de servicios



Nomenclatura vial y urbana. Destinos y Distancias



Sobre las características de la vía



Las señales **transitorias** advierten

“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”⁸.

Son transitorias porque van a estar un tiempo previniendo una situación determinada, pero un vez que esta acabe serán removidas.



Semáforos

Otro tipo de señales verticales son las luminosas

“las mismas son señales con luz propia, continua o intermitente, destinada al usuario de la vía pública, que tienen por finalidad transmitir órdenes o prohibiciones que modifican las reglas generales para el caso, advertir determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación, mediante la

⁸ Ídem 4.

*utilización de colores, flechas o figuras específicas con ubicación y formas predeterminadas. Estas señales están controladas por dispositivos manuales o automáticos de tecnología mecánica o electrónica*⁹.

Hay de distintas clases: semáforos de tres tiempos, con giro a la izquierda, semáforos peatonales, ferroviarios, etc.

Respecto de las conductas que los vehículos deben seguir en intersecciones semaforizadas, la Ley N° 2148 establece lo siguiente:

- Con luz verde a su frente, avanzar.
- Con luz roja, detenerse antes de la senda peatonal o de la línea demarcada a ese efecto.
- Con luz amarilla, detenerse en caso que no alcance a transponer la encrucijada antes de la luz roja.
- Con luz intermitente amarilla, efectuar el cruce con precaución.
- Con luz intermitente roja, detener la marcha, reiniciándola sólo cuando tenga certeza de la inexistencia de riesgo alguno.
- Con luz intermitente roja de la señal ferroviaria o cuando comienza a descender la barrera, detenerse.
- No rigen las normas comunes sobre el paso en encrucijadas.
- En intersecciones semaforizadas de arterias de doble sentido de circulación está prohibido girar a la izquierda, excepto si existe señal luminosa específica que lo permita.

Señales horizontales

*“Las marcas viales o demarcación horizontal son las señales de tránsito demarcadas sobre la calzada, con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas”*¹⁰.

Las demarcaciones horizontales serán de color blanco o amarillo (excluyendo el pintado de cordones o la aplicación de tachas reflectivas u otras). Son de color blanco: las marcas transversales, leyendas, números y símbolos, y también las marcas longitudinales. El color amarillo es utilizado para definir la separación de corrientes de tránsito de sentido opuesto en arterias de doble sentido de circulación con calzada compuesta de varios carriles, líneas de barreras y zonas de obstrucciones.

Algunas de estas señales son:

- Las líneas blancas discontinuas. Estas dividen los carriles de igual sentido de circulación. Las mismas pueden ser traspuestas por los vehículos.
- Las líneas longitudinales continuas. Estas dividen los sentidos de circulación opuestos en las arterias de doble mano. Las mismas no pueden ser traspuestas por los vehículos.
- La senda peatonal. Hay de distintos tipos, puede ser: cebrada; líneas continuas (paralelas); líneas discontinuas. La senda peatonal indica la zona de cruce que está reservada para los peatones. Delante de las mismas, de

⁹ Ídem 4.

¹⁰ Ídem 4.

acuerdo al sentido de circulación, se halla la línea de pare (esta es una línea transversal blanca), la cual no debe ser traspuesta ni siquiera con la carrocería del vehículo.

- Las flechas guía. Las mismas indican el sentido de circulación del carril y anticipan los giros permitidos en la encrucijada próxima.
- La señal de carril exclusivo para transporte de pasajero es un rombo blanco vacío junto a una doble línea continua; esta última no puede ser traspuesta, por el carril que así queda delimitado sólo pueden transitar vehículos de transporte de pasajeros.
- El carril preferencial para vehículos de emergencia se encuentra señalizado en el carril correspondiente mediante un rombo con una E dentro.
- La isleta funciona como canalizadora del tránsito, anticipando la presencia más adelante de un obstáculo (monumento, plazoleta, etc.). Esta prohibido circular sobre la isleta, como así también detenerse sobre la misma (tampoco puede ser usado por los peatones como senda peatonal). Debido a que está indicando una situación de riesgo, la isleta siempre debe estar despejada.

Por último, dispone, el pintado de los cordones, con las siguientes pautas:

- Cuando los cordones constituyan un obstáculo imprevisto para la circulación, se pintarán de blanco para indicar de esta manera su presencia.
- Los cordones pintados de color amarillo indican la prohibición de estacionar durante las 24 horas; en estos lugares está permitida la detención de vehículos.
- Los cordones pintados de color rojo indican la prohibición de estacionar y detenerse durante las 24 horas.
- Los cordones pintados de color anaranjado indican los lugares destinados al estacionamiento exclusivo de ciclomotores y motovehículos.
- Los cordones pintados de color rojo y blanco a rayas con escudo oficial indican la existencia de una boca de incendio y, en consecuencia, la prohibición de estacionar y detenerse durante las 24 horas, aun cuando en el resto de la cuadra estuviera permitido el estacionamiento.