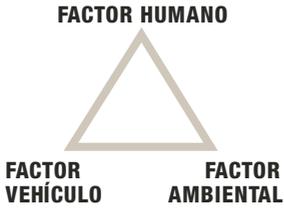




**LAS REGLAS
DE SU SEGURIDAD**



La conducción entendida como sistema consta de tres elementos básicos: el vehículo, la vía pública y el conductor. El proceso de conducción tiene múltiples dimensiones; depende de factores técnicos (vía y vehículo), de factores jurídicos que normalizan la circulación (leyes y códigos de tránsito) y de factores humanos (aptitudes y actitudes del conductor, su formación profesional sistemática y su maduración personal).

Además de la premisa fundamental de conducir atentamente y mantener el dominio del vehículo, del tiempo y del espacio para evitar los siniestros, como hemos explicado en otro capítulo. Veremos ahora lo que necesitamos, más allá de las condiciones, para circular con automóvil.

Las reglas legales para circular están dirigidas a todos los usuarios de la vía pública: peatón, pasajero, conductor, tracción a sangre, trabajadores en vía pública y agentes de fiscalización.

REQUISITOS PARA CIRCULAR

Desde un enfoque constitucional, ningún derecho es absoluto, sino que deben ajustarse a las leyes que los reglamentan. Por ello, la libertad de tránsito, como cualquiera de las libertades, no es absoluta. Debe ejercerse de manera que no perjudique al prójimo, de no invadir la esfera de libertad del otro. Por ello no existe el libre tránsito ni el libre estacionamiento ni se puede introducir en la convivencia cualquier máquina (sólo los vehículos homologados) ni andar por cualquier lugar o que cualquiera pueda manejar:



Si la Cédula Verde está vencida no impide circular en tanto no haya sido robada o falsificada o no se haya efectuado la transferencia en el RNPA al actual dueño. Su legítima tenencia faculta al uso legal del automotor, para el caso el vencimiento es una infracción leve.

EL CONDUCTOR DEBE PORTAR

Licencia Habilitante de la clase correspondiente.

Comprobante del seguro obligatorio.

La oblea de la VTV en vigencia.

Cédula verde de identificación del automotor.

Que el vehículo lleve las placas de identificación correspondientes en forma legible (no son legales los plásticos transparentes que las cubren).

No puede llevar a su izquierda o entre sus brazos a otra persona, bulto o animal ni permitir que otro tome el control de la dirección.

Todos los ocupantes deben usar correa de seguridad.

Los pasajeros no deben estorbar al conductor y su cantidad no debe exceder el número de ocupantes para los cuales el vehículo fue diseñado.

Los niños hasta los 10 años deben viajar en el asiento trasero (si lo hay) y los bebés no deben viajar en brazos sino en sillas especiales para tal fin, las que deberán estar firmemente sujetas al asiento (nunca utilizar las de colgar en el respaldo). En todos los casos, debe usarse el correa de seguridad.

6.2

EL CONDUCTOR DEBE PORTAR (CONTINUACIÓN)



La violación de alguno de estos requisitos impide circular hasta que se solucione el mismo; ello sin perjuicio de la sanción que pueda corresponder.

Que lleve el matafuego de 1kg, habilitado (donde rige la Ley 24.449 debe tener indicador de presión) sujeto dentro del habitáculo, y un par de balizas portátiles, de luz propia amarilla intermitente o el triángulo reflectivo rojo, ambos normalizados.

Sólo se admiten en los vidrios los aditamentos que tengan fines de identificación (oficiales o privados). Las calcomanías no van. El tonalizado de los vidrios (mal llamado polarizado) debe ajustarse a la norma IRAM, que no admite los tonos más oscuros que los originales de fábrica.

Tratándose de una motocicleta, que sus ocupantes lleven cascos normalizados y parabrisas o anteojos para el conductor.

La ley no ha incluido aún los vehículos propulsados por GNC (gas natural comprimido), que tiene reglas propias en cuanto al periodo de revisión técnica obligatoria del sistema de GNC o de los tubos de gas. No se puede circular estando vencidas tales revisiones, salvo que el vehículo no lo utilice, y funcione sólo con el combustible original, y siempre que no esté cargado el tubo de gas.

LAS INTERSECCIONES

Es donde ocurre la gran mayoría de los siniestros en zona urbana. Debido al riesgo que representan, es muy necesario acercarse a ellas con precaución y hacer un esfuerzo adicional de atención a lo que ocurre alrededor del cruce. Por lo dicho, las esquinas suelen tener una importante cantidad de elementos o dispositivos de control. El cruce natural, no controlado, casi ha desaparecido en las zonas de alto volumen de tránsito y queda sólo en los barrios y zonas alejadas de los grandes centros comerciales de la ciudad.

PARA ATRAVESAR UNA ENCRUCIJADA O CRUCE DE VÍAS DE CIRCULACIÓN

1. Estar preparado para frenar o, eventualmente, detener su vehículo
2. Mirar hacia ambos lados. Prestar atención al señalamiento (semáforo, carteles, marcas)
3. Estar prevenido del vehículo que lo sigue muy cerca, ¿podrá frenar a tiempo?
4. Disminuir la velocidad antes de entrar en la intersección y no mientras la cruza, puede ser tarde
5. Avanzar a velocidad reglamentaria cuando árboles u otros obstáculos impidan observar con seguridad las vías laterales

REGLA PARA INTERSECCIONES NO CONTROLADAS

En este sector (comprendido entre las “líneas de pare” o sendas peatonales) rigen las siguientes reglas

La prioridad de paso

No adelantar a otro

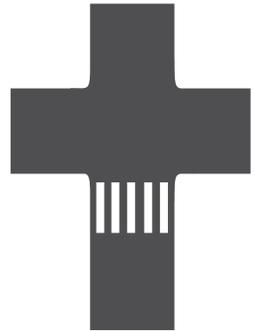
No se debe cambiar de carril

Ni se puede ir a más de 30 km/h

No detenerse



Ninguna de estas previsiones rige cuando la esquina está regulada por semáforo



OBSTRUCCIÓN DE BOCACALLES

No se debe ingresar a la intersección cuando no hay espacio después de ella, sea una esquina con semáforo o no. Esta es la causa más frecuente de congestión en las ciudades, provocando demoras, exceso de consumo y más

6.3



Quando la Ley obliga o prohíbe, lo hace por razones de seguridad técnicamente determinadas. Por su bien y el de los demás, respételas

contaminación. De la misma manera, es una falta grave. Con el semáforo en rojo, la detención debe hacerse antes de la línea de frenado o de la senda peatonal y luego no mover para nada el vehículo hasta que se encienda la luz verde. Cuando se reinicia la marcha (vuelve el verde), debe permitirse finalizar su cruce a quienes quedaron en medio de la encrucijada.

DERECHO DE PASO

¿Quién tiene derecho a pasar primero en una esquina?

EL QUE VIENE POR LA DERECHA.

Tratándose de conductores, el que recibe a otro por su derecha, en una intersección, debe cederle el paso siempre. Esta prioridad es absoluta y solamente se pierde ante los siguientes casos:



EXCEPCIONES A LA PRIORIDAD DE LA DERECHA:

1° La señalización específica en contrario (semáforo, cartel de "PARE" o "CEDA EL PASO").

2° Los del servicio público de urgencia, en cumplimiento de una emergencia.

3° Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Semiautopista sobre carretera común.

4° Los que circulan por una calle respecto a una avenida (zona urbana).(*)

EXCEPCIONES A LA PRIORIDAD DE LA DERECHA (CONTINUACIÓN)

5° Los peatones que cruzan por la senda peatonal o zona habilitada como tal.

6° Cuando rigen las reglas para rotondas (la prioridad es para el que circula dentro de ella).

7° Cuando desde un camino de tierra se ingresa a uno pavimentado.

8° Cuando se haya detenido la marcha.

9° Cuando se gira hacia otra vía transversal.

10° Cuando en ambas vías existan vehículos en fila, avanzará uno por vez de cada vía, alternativamente.

11° En zona rural, los que conducen animales o vehículos de tracción a sangre, salvo senda específica.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden indicado

El peatón es el principal protegido en la circulación urbana, es el usuario natural del espacio público, por sobre quien introduce máquinas u otros objetos peligrosos en la convivencia social, por ello goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, siempre que no incurra en una grave violación a las reglas de tránsito (cruzar donde no hay senda o con semáforo en rojo delante suyo).

En las cocheras, garajes o playas de estacionamiento se está sujeto también a las reglas de circulación. Cuando ingresan en la vía pública, el peatón conserva siempre su prioridad, sin perjuicio de las señales sonoras-luminosas que se deban colocar.

En el resto del país, la avenida tiene igual jerarquía que la calle, por lo tanto también se aplica la prioridad del que viene por la derecha.

Los dos errores principales que cometen los conductores respecto al derecho de paso son:

ASUMIR QUE EL OTRO CONDUCTOR
LE CEDERÁ EL PASO.

NO CEDER NUNCA EL PASO A OTROS.

Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que lleve acoplado y el otro no.



EN INTERSECCIONES CON SEMÁFORO, NO SE APLICAN LAS REGLAS COMUNES

No rige el límite de velocidad de 30 km/h

Ni la prioridad de paso del de la derecha

Ni la prohibición de adelantarse

Ni la de no cambiar de carril

Si la velocidad de coordinación de la onda verde es superior a 60 km/h, tampoco rigen los límites máximos para zona urbana

NO SE DEBE SUPERAR LA VELOCIDAD DE COORDINACIÓN SEMAFÓRICA

VÍAS CON SEMAFORIZACIÓN COORDINADA

Un semáforo aislado sólo regula el paso de una encrucijada otorgándole cierto orden y seguridad. En tanto que una vía con varios semáforos mejora la seguridad, pero entorpece enormemente la fluidez si no están coordinados.

Esto no es fácil en vías de doble mano.

En cambio, si se regula la onda verde, coordinando la fase de apertura sucesivamente sobre la misma mano, de manera que se pueda mantener una marcha constante a cierta velocidad, le estamos dando, virtualmente, características de autopista, ya que, teóricamente, no tendría, ningún tipo de interrupción ni obstáculo.

Claro que eso es en el caso hipotético e ideal de que todos seamos absolutamente respetuosos de las reglas de circulación.

No hay que desesperar por mantenerse dentro de la onda verde. Si el semáforo cambia a rojo, no apurar la marcha para continuar en ella, esto es causa de graves accidentes. En todos los casos, la detención debe hacerse antes de la línea de frenado y, si no está, antes de la senda peatonal, que siempre existe aunque no esté demarcada. A partir de aquí no se debe mover el vehículo, ya que comienzan su cruce los peatones, a quienes hay que dejar que terminen de hacerlo, aunque vuelva la luz verde. Tampoco hay que avanzar si del otro lado de la bocacalle no hay espacio para ubicarse, podríamos quedar obstruyendo el cruce. No se debe girar a la izquierda en vías de doble mano, cuando hay semáforo por tratarse de una maniobra muy riesgosa.



LA INFRACCIÓN DE 'SEMÁFORO EN ROJO' SE CONFIGURA SÓLO CUANDO SE INGRESA AL CRUCE CON LUZ ROJA. ES DECIR, SI ÉSTA YA ESTABA ENCENDIDA CUANDO SE SOBREPASA LA LÍNEA DE FRENADO. Si se cruza esa línea con luz amarilla, aunque cambie inmediatamente, no es falta.

ADELANTAMIENTO

Antes de sobrepasar a otro vehículo que marcha en su mismo sentido, debe pensarlo bien, evaluando riesgos vs. beneficio. Si decide hacerlo, mantenga una distancia segura del mismo hasta que inicie la maniobra. Si va muy cerca, no podrá ver las condiciones del camino más adelante, esto es importante en caso de intentarlo con un vehículo alto. Esta es la primera causa de siniestros fatales, especialmente en zona rural, donde cualquier choque frontal resulta con muertos. Las rutas de doble mano son de alto riesgo, sobre

todo porque allí se produce la mayor cantidad de siniestros en ocasión de sobrepaso mal realizado.



NUNCA ADELANTE

Más de un vehículo por vez.

Al que así lo indica, delante suyo, con luz de giro izquierda.

En proximidades o sobre puentes, túneles, cuestras, cruces, curvas u otra interrupción.

Sobrepasando carriles marcados con líneas continua.

En cruces a nivel de vías ferroviarias.

En los tramos de rutas con doble línea amarilla central, o continua de su lado.

MANIOBRAS PARA UN ADELANTAMIENTO SEGURO

Reglas generales	1. Debe hacerse por la izquierda, salvo: si el de adelante indica que va a girar o detenerse sobre ese lado, o en una congestión su fila es más rápida, o va por una autopista.
	2. Debe tener buena visibilidad y seguir el orden que tienen en la ruta, de uno por vez.
	3. Advierta con luces de giro: izquierda al inicio y derecha al retomar. Pida paso adelante.
	4. Nunca cruce las líneas amarillas dobles, o cuando sólo una es continua y está de su lado.
	5. Tampoco lo haga si hay más o menos cerca, una curva, cuestra, cruce o cualquier interrupción.
	6. Con niebla, lluvia, fuertes vientos o nieve, trate de no hacerlo. Y si lo hace, maximice las precauciones.
	7. Cuando quiera avisar al de atrás que puede pasar: prenda la luz de giro derecha.
El que sobrepasa	Antes
	1° Calcule, según largo y velocidad del otro y la que Ud. puede lograr, si podrá superarlo.
	2° Cerciórese que tiene suficiente "tiempo y espacio" para completar un sobrepaso seguro: que el carril que utilizará (de contramano) este libre de obstáculos, atrás y adelante.
	3° Observe los retrovisores, no olvide los "ángulos ciegos", alguien puede estar queriendo pasarlo.
	4° Prenda la luz de giro izquierda, espere unos 5 segundos antes de salir, manténgala hasta que termine de adelantarse.
Durante	
5° Advierta al de adelante su intención de pasarlo con destello de luces frontales o, si está en zona rural, con un toque de bocina.	

MANIOBRAS PARA UN ADELANTAMIENTO SEGURO (CONTINUACIÓN)

El que sobrepasa	Durante	6° Su “pique” y velocidad deben ser suficientes para sobrepasar con seguridad al que lo precede. Conviene tener aceleración en reserva, por alguna eventualidad. Sólo durante esta maniobra de sobrepaso se puede exceder el límite legal máximo de velocidad.
	Después	7° Retome la derecha cuando el vehículo sobrepasado aparece en su retrovisor interno, con la luz de giro derecha encendida. Adecue la velocidad, sin frenar, ni por debajo de la que traía el otro.
El adelantado	Debe, advertida la intención de ser sobrepasado, facilitar la maniobra, manteniendo la derecha y la velocidad y, eventualmente, reduciéndola o corriéndose a la banquina si es consolidada. Esto último deben hacer periódicamente, en vías angostas, los vehículos lentos.	

AUTOPISTAS

Son obras de alta ingeniería con características y condiciones que permiten viajar rápido, descansadamente y con mayor seguridad. Pero deben tenerse en cuenta algunas pautas, porque un siniestro aquí puede adquirir enormes dimensiones. Antes de utilizarla programe el viaje, asegúrese de que su vehículo se encuentre en buen estado y con los aprovisionamientos completos.



LOS MAYORES RIESGOS PROVIENEN

Del cruzamiento brusco de carriles: la monotonía y amplitud de la autopista, como la falta de programación del viaje, pueden llevar a distracciones que después nos exigen buscar rápidamente la salida y “cortar” de manera abrupta varios carriles. Nunca cambie más de uno por vez,



**AUTOPISTA
CARACTERÍSTICAS**

Sin cruces a nivel.
Manos separadas físicamente.
Sin accesos directos.
Carriles aceleración/desacelerac.
Velocidades diferenciales.
Carril derecho: transportes.
Carril izq.: sólo adelantamiento.

NO PUEDEN CIRCULAR

Peatones
(Salvo senda especial).
Bicicletas y autopropulsados
(salvo senda especial).
Carretones y maquinaria especial
Animales y jinetes.
Carros y tracción a sangre.
Ciclomotores y cuatriciclos.
Automotor que remolque a otro.
Vehículos que no puedan superar
Los 65 km/h de velocidad.

NO SE DEBE:

Estacionar, ni en la banquina.
Detenerse voluntariamente.
Dar nunca marcha atrás.
Cambiar abruptamente de carril.
Adelantarse en carril
auxiliar/ramal.
Operar con carga y descarga.
Hacer controles manuales de
tránsito.

todo porque allí se produce la mayor cantidad de siniestros en ocasión de sobrepaso mal realizado.

Preste atención a la señalización de salidas y busque la suya con anticipación. Ya debe estar en el carril derecho cuando empiece la desaceleración. Si pierde la oportunidad de efectuar bien la maniobra de salida, continúe hasta la próxima.

De adelantamientos mal hechos: la poca costumbre a las altas velocidades determina que los cálculos de distancia sean deficientes y se produzcan roces que terminan en accidentes al intentar corregir la maniobra o detenerse.

De las frenadas bruscas: en virtud de la alta velocidad, toda frenada debe efectuarse sin precipitación y progresivamente. Esto refuerza la necesidad de mantener la distancia de seguridad respecto del vehículo que lo precede.

De la alta velocidad: potencia cualquier problema y agrava sus consecuencias. Viaje a la velocidad en la que se sienta cómodo y esté acostumbrado, sin exceder los límites legales. Asegúrese de que su vehículo le responderá bien y que podrá dominarlo en cualquier situación.

Acostúmbrese a utilizar correctamente la secuencia de señales y marcas que lo guían. Esto otorga mayor margen de seguridad y facilita la circulación a los demás.

Al ingresar en la autopista debe ceder el paso el que circula por ella. Sobre el carril de desaceleración y el ramal de conexión, no debe adelantarse a otro. Úselo para tener tiempo de adaptarse a la menor velocidad del camino o zona urbana a la que accede.

SEMIAUTOPISTAS O AUTOVÍAS

Son carreteras cuyas características las sitúan entre un camino común y la autopista.

Si bien los límites de velocidad son más bajos y la prioridad de paso es absoluta, debe tener especial cuidado en los cruces y, fundamentalmente, en los accesos secundarios, donde las apariciones resultan siempre imprevistas.

Después de viajar muy rápido cierto tiempo, suele distorsionarse la apreciación de velocidad. Por ello, mire el velocímetro para ajustarla correctamente al medio al que ha accedido. Este ajuste requiere varios minutos para adaptarse.

DISTANCIA DE SEGURIDAD ENTRE VEHÍCULOS

Es el espacio suficiente como para frenar sin chocar al vehículo de adelante, si éste tiene algún problema y se detiene bruscamente. Necesariamente, esa separación debe medirse en tiempo, ya que varía según la velocidad, además de la dificultad para calcularla.

Internacionalmente se utiliza la regla de los “dos

SEMIAUTOPISTA O AUTOVÍA

Velocidad máxima 120 km/h y mínima 60 km/h.

Es “virtualmente” una autopista, con iguales prohibiciones, aunque puede tener:

Cruces a nivel (generalmente resueltos con rotonda).

Sendas para peatones y tracción a sangre (señalizadas o diferenciadas).

Accesos directos (desde predios frentistas).

Ausencia de carriles de aceleración/desaceleración.

6.8



“segundos”, que incluye su tiempo de reacción frente al imprevisto sin importar la velocidad que desarrolle. Debe mantener esa separación del vehículo que lo precede. Una forma práctica de calcularlo es repetir mentalmente una palabra en la que se tarde 2 segundos para decirlo o, simplemente, CUENTE PAUSADAMENTE HASTA TRES. Cuando circule detrás de un vehículo observe cuando éste pase por un punto fijo (poste, señal, marca en la calzada) y empiece a contar o repetir la palabra. Si llega antes de terminar al punto de referencia, es que está muy cerca del otro. Levante, entonces, el pie del acelerador para aumentar la distancia. Repita la prueba cada tanto.

GIROS Y ROTONDAS

GIROS

Doblar en una esquina es algo relativamente fácil, pero hay conductores inseguros que lo hacen mal, entorpeciendo la fluidez o provocando siniestros. Para hacerlo bien, observe:

Si existe señalamiento que pueda prohibir el giro o condicionarlo. De no ser así:

Al acercarse al cruce, encienda la luz de giro correspondiente. No espere el último momento.

Por lo menos 30 metros antes, tome el carril más próximo al giro que quiere realizar. Si no lo hizo a tiempo, continúe y hágalo en el siguiente cruce.

Disminuya la velocidad paulatinamente antes de efectuar la maniobra (máximo 30 km/h).

CON MALAS CONDICIONES CLIMÁTICAS U OTRAS CIRCUNSTANCIAS ADVERSAS, SE DEBE AUMENTAR LA DISTANCIA DE SEGURIDAD Y DISMINUIR LA VELOCIDAD POR DEBAJO DE LOS LÍMITES HABITUALES

Permita el paso de peatones si están cruzando cualquiera de las dos bocacalles.

Si el giro es a la izquierda, tiene prioridad de paso el vehículo que viene en sentido contrario. Pero en vías semaforizadas de doble mano está prohibido este giro, salvo señal que lo permita.

Refuerce con la señal manual cuando el giro sea para entrar en una vía de poca importancia o en un predio frentista: con brazo extendido, si es a izquierda, y doblado, si es a derecha.

Los giros a la izquierda, aún permitidos siempre son peligrosos, más en vías de doble mano. También en las de una mano: siempre puede haber alguien tratando de adelantarse. EVÍTELOS.

ROTONDAS

Tienen reglas propias, especiales: la zona central no transitable (plaza, monumento) debe quedar siempre a la izquierda. La circulación debe ser continua. Aquí la prioridad de paso la tiene el que circula por ella sobre el que intenta ingresar (aunque siempre viene de la derecha), pero debe cederla ante el que egresa, salvo señalización en contrario.



CRUCES FERROVIALES A NIVEL

Es un caso de interrupción de la normalidad vial, de características especiales, que ha sido regulado detalladamente.



Señalización de cruce a nivel de varias formas:

Con señales preventivas: cuadrado amarillo de advertencia y triángulo blanco de borde rojo (entre 100 y 300 metros antes), marcas sobre la calzada (entre 15 y 120 metros antes) y la Cruz de San Andrés (sobre el cruce). Barreras levantadas equivalen al verde del semáforo.

No obstante las señales, mire y escuche siempre, antes de cruzar las vías.

Señales prescriptivas: luz roja intermitente, timbre y barreras bajas (equivalen al rojo del semáforo), indican la imposibilidad de cruzar las vías.

SIN SEÑALES DE ESTA ÚLTIMA CATEGORÍA, SE DEBEN CRUZAR LAS VÍAS DE LA SIGUIENTE FORMA

La velocidad de paso no debe ser superior a 20 km/h.

Deben trasponerse las vías en segunda velocidad, sin efectuar cambios de marcha y en forma paralela a la calzada.

En ningún caso debe detenerse sobre las vías ni a 5 m. de ellas, mucho menos estacionar.

No se debe ingresar a la zona de vías, si no hay lugar del otro lado para salir.

Cuando se perciba la proximidad de un tren, aunque las señales no se activen: no pasar.

La prioridad, obviamente, es del ferrocarril. En caso de siniestro la presunción es a su favor.

Si están las barreras bajas o en movimiento o la luz o timbre activados: no se debe cruzar. Hay que detenerse sobre la derecha de la calzada y antes de la barrera y, si no

la hay, a más de 5 metros de la vía férrea. Tampoco se debe cruzar si desde la zona ferroviaria se hacen señales de advertencia (por ej.: persona con banderín o similar). Barreras subiendo/bajando equivale a luz amarillas del semáforo.

ESTACIONAMIENTO

EN ZONA URBANA DÓNDE Y CÓMO PUEDE ESTACIONAR

A la derecha de la vía, paralelo a la acera (salvo señalización que disponga otra forma).

Dejar espacio aproximado de 50 cm. entre vehículos (recomendado: a 20 cm. desde el cordón).

Detener el motor. Dejar el auto sin cambio de marcha conectada y cerrado, con alarmas si tiene, y freno de mano accionado.

NO SE DEBE ESTACIONAR NI PUEDE AUTORIZARSE EL MISMO

Donde se afecte la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o se tapen señales.

En las esquinas, delante de las líneas imaginarias de prolongación de la ochava.

Sobre la vereda, rieles, calzada o sendas para peatones o bicicletas.

Diez metros antes y después de una parada del transporte de pasajeros.

Diez metros a cada lado del acceso a hospitales, escuelas y otros servicios con concurrencia pública.

Frente a la salida de cines, teatros y similares, durante su funcionamiento.

Sobre la entrada a estacionamientos y garajes que estén en uso. Deben tener la señal de prohibición, con el horario que rige, colocada sobre la línea de edificación por el interesado.

EN ZONA URBANA DÓNDE Y CÓMO PUEDE ESTACIONAR (CONTINUACIÓN)

En doble fila, además de ilegal, indica una actitud egoísta y desconsiderada.

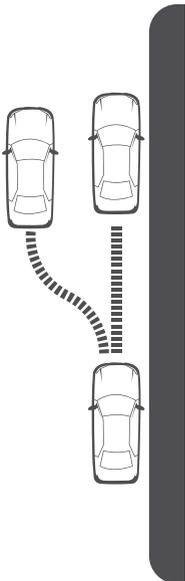
Por un lapso mayor a 5 días (es abandono) o el plazo que fije la autoridad local.

A ómnibus, micros, camiones, casas rodantes, acoplados, maquinaria especial, carretones, salvo los lugares habilitados por la autoridad local, con las señales pertinentes.

EN ZONA RURAL

Se hará a la derecha de la vía, lejos de la calzada y la banquina.

No frente al acceso de propiedades ni a menos de 10 m. de cada lado de las paradas para pasajeros, de encrucijadas, pasos a nivel, puente o alcantarilla ni a menos de 50 m. de las curvas o cimas de cuestas.



No se pueden reservar espacios sobre la vía pública para estacionamiento, salvo causa justificada. En tal caso, la autoridad local debe delimitar el lugar, colocar la señalización correspondiente, con mención del permiso y beneficiarios.

MANIOBRA DE ESTACIONAMIENTO

Debe realizarse en no más de tres maniobras y sin tocar otros vehículos: colocarse a la par y cerca del que quedará adelante. Se comienza a retroceder y se gira totalmente el volante hacia la derecha, cuando nuestra rueda trasera está a la altura del paragolpes del otro. Seguir lentamente hasta que nuestro parabrisas esté en línea con el referido paragolpe, entonces ir girando el volante hacia el otro lado. Esta fase se debe modular según el largo y maniobrabilidad

debe cruzar si desde la zona ferroviaria se hacen señales de nuestro vehículo, para lo cual se requiere práctica.

La siguiente maniobra es adelantar para situarlo correctamente y puede haber una más de acomodamiento.

El estacionamiento a 45° ó 90° también es conveniente hacerlo marcha atrás. Es más fácil.

Para reingresar al tránsito desde el estacionamiento: ponga la luz de giro, mire sobre su hombro y por el retrovisor, para asegurarse de que el camino está despejado. Al salir ceda el paso.

EL CEPO Y LA GRÚA

Son elementos de control del tránsito, imprescindibles en las zonas de alta movilidad, si queremos tener un mínimo de orden. En las condiciones descriptas a continuación, está técnicamente probada su utilidad y beneficio para la seguridad y fluidez.

El cepo es altamente irritante para los usuarios, por lo que no debe utilizarse en forma discrecional ni abusiva, sino combinado con el estacionamiento medido, de acuerdo a los requerimientos de cada lugar y sólo en los horarios pico. El mecanismo debe ser muy ágil.

La grúa en cambio debe estar siempre en zona urbana, pero sólo para llevar vehículos no ocupados, estacionados en los lugares peligrosos descriptos en el cuadro anterior. No debe llevarse vehículos sólo por tener el tiempo vencido o que no estorben la fluidez ni creen riesgos.



FRANQUICIAS

Son facilidades para estacionar en ciertos lugares prohibidos que la ley otorga a personas discapacitadas, diplomáticos, médicos, periodistas o funcionarios judiciales, en funciones específicas y concretas de su cargo. No es para cuando están en su oficina. Tampoco pueden dejar el vehículo en cualquier lugar que afecte la fluidez o cree riesgos. También, hay franquicias para autos especiales (de competencia, de colección, prototipos experimentales, valores bancarios, chasis en traslado entre fábricas, etc.) y vehículos de emergencia.

LAS PROHIBICIONES

Además de otras indicadas en cada tema específico, en la vía pública no se debe:

- Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad mientras se circula.
- Realizar movimientos zigzagueantes o maniobras intempestivas o caprichosas.
- Circular con automotor sobre los “separadores de tránsito” o por las aceras. La banquina sólo se puede usar para emergencias.
- Usar la bocina u otra señal acústica (está prohibido tener sirena o bocinas especiales en autos particulares y pueden ser secuestradas), salvo en caso de riesgo o en zona rural.
- Ceder o permitir la conducción a personas no habilitadas. En caso de menores, son responsables los padres aunque aleguen desconocer el hecho.

- Contaminar el ambiente o hacer ruidos sobre los niveles permitidos.
- Permitir a los menores de 18 años conducir ciclomotores o, a los aprendices, cualquier automotor en zona céntrica, de gran concentración de vehículos o por vías rápidas.
- Circular marcha atrás, excepto para estacionar o salir de garaje o calle sin salida.
- Detenerse (salvo emergencia) en banquina, curvas, cruces u otros lugares peligrosos.
- Usar cubiertas con fallas visibles o una profundidad de dibujo menor a 1,6 mm. o redibujadas.
- A vehículos mayores circular en vías de un carril por mano a menos de 100 m de separación.
- Remolcar vehículos, excepto grúa habilitada o hacer reparaciones (salvo de emergencia).
- La carga o elementos que perturben la visibilidad (calcomanías) al conductor, o la aerodinamia o agresividad (aditamento cortante, defensas o enganches sobresalientes) del vehículo.
- Dejar animales sueltos o arrear hacienda, excepto, para este caso, por caminos de tierra.
- Los vendedores ambulantes, las instalaciones o construcciones en la “zona del camino”.
- Conducir utilizando auriculares walkman o celulares de operación manual.
- Poseer en el vehículo defensas delanteras o traseras, enganches sobresalientes o cualquier otro elemento que exceda los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería.
- Usar faros “busca huellas” en las vías en que no está permitido.
- Circular con un tren de vehículos integrado por más de un acoplado, salvo para maquinaria especial.
- Circular con formaciones de maquinaria especial, con más de 4 unidades conectadas por enganches.
- Transitar con una tropilla de animales o arros de haciendas fuera de la zona permitida.