

TESIS DE GRADO
ADMINISTRACIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR EN BOGOTA D.C.

Felipe Andrés Fajardo Rivera

Universidad de la Sabana
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Administración de Empresas
Chía, Cundinamarca
Enero de 2006

ADMINISTRACIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR EN BOGOTA D.C.

Felipe Andrés Fajardo Rivera

Tesis de Grado: Entrega Final

Director: Ing. Alfredo Fajardo Ramos

**Universidad de la Sabana
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Administración de Empresas
Chía, Cundinamarca
2006**

CONTENIDO

Título: Administración del Tráfico Vehicular en Bogotá D.C.....	6
Agradecimientos.	7
Introducción.....	8
1. Preámbulo.	10
2. Aspectos relevantes del anteproyecto.....	14
3. La Teoría de la Conducción de Vehículos a Motor.	22
3.1. Enfoque del Problema que Genera la Inseguridad Vial, desde el punto de vista de la Participación de las Personas y Vehículos como Factores Causantes de Accidentalidad.	22
3.1.1. Modalidades de Accidente de Tránsito Registradas en Bogotá D.C.....	23
3.1.2. Causas de los Accidentes Viales.	24
3.1.2.1. Conductor Embriagado.	24
3.1.2.2. Conductor Anciano.	27
3.1.2.3. Conductor Anciano Medicado.	31
3.1.2.4. Conductor Fatigado.	33
3.1.2.5. Conductor Imprudente.	34
3.1.2.6. Conductor Agresivo.	50
3.1.2.7. Peatones.	54
3.1.2.8. Condiciones del Tiempo, de la Carretera y del Vehículo.	62
4. Las Herramientas de Control para la Seguridad del Tránsito Automotor...65	
4.1. Desarrollo del Concepto Sobre el Peligro.	65

5. La Política Integral de Tránsito Vigente y la Acción Coactiva del Estado para Prevenir Accidentes.....	72
5.1. Enfoque del Problema que Generan los Accidentes, desde el Punto de Vista de la Administración Como Ciencia Aplicada a la Seguridad Vial.....	72
6. La Participación Ciudadana en el Control Eficaz de los Problemas del Tráfico Automotor en Bogotá D.C.....	83
6.1. Control Autónomo, Alternativa para la Inseguridad Vial.	83
6.2. Propósito.	85
6.3. Acciones.	86
6.4. Controles.	88
6.5. Sinopsis.	90
6.6. Ejemplo de un Plan Estatal de Seguridad Vial para Evitar Accidentes de Tránsito a Través del Control Autónomo.	92
7. La Participación del Estado en el Control Eficaz de los Problemas del Tráfico Automotor en Bogotá D.C.	98
7.1. Información y Acciones Pre-Existentes.	98
7.2. La Herramienta del Mejoramiento Continuo.	119
8. La Reacción Social Colombiana Frente a la Accidentalidad Generada por los Problemas del Tránsito Automotor.	121
8.1. Escenario 1. Individualización del Problema de la Inseguridad Vial Desbocada. Las estadísticas de Accidentalidad en Bogotá D.C.....	121
8.2. Escenario 2. Reacción Social Típica Frente a un Caso Grave de Accidente de Tránsito Ocurrido en Bogotá D.C.	127
8.3. Escenario 3. La Muerte Ronda la Ciudad de Cali.	133
8.4. Escenario 4. La inconformidad Ciudadana; el “Problema de Todos los Días”.....	134

9. Cómo Controlan los Países Desarrollados Sus Problemas de Tránsito Automotor.	137
9.1. Con su Liderazgo.	137
9.2. Con el Uso del Poder.	138
9.3. Con los Procesos de Aprendizaje.	139
9.4. Con la Intervención de una Policía Instruida.	139
9.5. Con la Erradicación de la Corrupción Rampante y Desmedida.	140
9.6. Con la Planificación de su Desarrollo Estratégico.....	140
10. La Administración Científica Como Sustento Teórico de los procesos de Cambio en Seguridad Vial.....	151
11. Conclusiones.....	157
12. Recomendaciones.....	161
13. Bibliografía y Referencias.	164
14. Hoja de Vida del Asesor.....	167
15. Anexos.....	174
15.1. Anexo 1: Manual de Conducir, Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York.....	174
15.2. Anexo 2: Módulo 1. Investigación de Accidentes.....	281
15.3. Anexo 3: Módulo 2. Liderazgo Práctico en el Control de Riesgos.....	299

1. TÍTULO.

ADMINISTRACIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR EN BOGOTÁ D.C.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, agradezco a mi padre, quien con su guía, consejo y enseñanza ha procurado a través de los años convertirme en un ser social, viéndose esto reflejado en un trabajo, en una vida, que procura la consecución de logros más satisfactorios que los económicos o profesionales.

En segundo lugar, a los diferentes entes del Estado quienes se mostraron muy complacidos de mi investigación y preocupación por los problemas sociales que se derivan de la accidentalidad vehicular en Bogotá. Gracias al departamento de Accidentalidad de la Secretaría de Tránsito y Transporte y en especial a la Secretaría de Gobierno de la Alcaldía Mayor. De este último obtuve el único libro donde se ha recopilado un estudio serio sobre accidentalidad en Bogotá pero que desafortunadamente sólo se remonta hasta el año de 1999.

En tercer lugar a mi claustro educativo, en donde he adquirido a través de mi carrera las bases necesarias para empezar mi desarrollo profesional. A los profesores y directivos con los que tuve el placer de compartir y de aprender algo de ellos.

Finalmente, a mi familia y a Dios, a quienes llevo siempre conmigo y han sido parte esencial no sólo de este trabajo sino de toda mi vida. La familia es la base para alcanzar la felicidad y todas las etapas por las cuales he vivido. El capítulo universitario y su culminación con mi tesis de grado son la muestra fehaciente de un periodo lleno de alegrías y enseñanzas, del trabajo y esfuerzo constantes por ser cada vez un mejor ser humano en todas las facetas posibles.

INTRODUCCION

El presente trabajo tenía inicialmente como objetivo determinar el grado de incidencia que conlleva el tráfico vehicular y la falta de normas e infraestructura, así como de conciencia ciudadana, en la generación de accidentes y hechos fatales a los miembros de los claustros educativos de la localidad de Usaquén en Bogotá.

Al iniciar el desarrollo de la presente Tesis, me vi en la imperiosa necesidad de abarcar un segmento de accidentalidad mucho mayor al que representa en la actualidad los siniestros respecto a zonas escolares. Ellos no alcanzan a representar ni un 1% de los accidentes ocurridos en Bogotá. Ante esto, decidí abarcarme en un proyecto de mayor complejidad, para lo cual escogí como marco de acción toda la accidentalidad de la capital de Colombia.

Esta investigación mantiene el enfoque inicialmente planteado sobre accidentalidad e incluso, se cita en su contenido, el ejemplo de la tragedia ocurrida con los niños del Colegio Agustiniانو Norte de Bogotá. Adicionalmente, pretende analizar y proponer soluciones y recomendaciones para la grave problemática con que diariamente convivimos respecto a accidentes, pérdida de vidas humanas, daños a la propiedad y a terceros y un sinnúmero de problemas adicionales que conllevan el tener una mala administración de la seguridad vehicular.

Hasta el momento, las autoridades locales no han realizado las labores suficientes y necesarias que protejan en grado máximo la integridad de las personas. Incluso es increíble, pero cierto, que en Bogotá y en el resto del país no exista un manual que recopile ordenada y comprensiblemente, las reglamentaciones que son necesarias para la protección de la vida humana a este respecto e incluso no se realicen estudios periódicos, como el que pretende la presente investigación, por

parte de las autoridades correspondientes, como lo son, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y la Alcaldía Mayor de la Capital del País. El último gran estudio data del año de 1999.

Por otra parte, la Administración será la ciencia y herramienta que en este caso permita y ayude a la proposición de conclusiones y recomendaciones viables y efectivas, buscando emplear de manera óptima los recursos y el poder del Estado a través de una serie de estrategias encaminadas a la consecución de objetivos tan claros como disminuir el número de accidentes, de muertos, de lesionados, de daños a la propiedad, pérdidas económicas y materiales, etc., generando así la conciencia necesaria en todos aquellos que hacemos parte de esta sociedad y que nos vemos afectados ante esta difícil problemática social.

En conclusión, la presente tesis busca desempeñar un rol vital en la investigación del tema de la accidentalidad y seguridad vial urbana, conociendo la teoría que permita identificar las causas que generan el problema en mención y analizando las implicaciones en que incurre el Estado, la sociedad civil e incluso las propias familias o personas afectadas. Estos serán los pilares de la presente investigación y por medio del diseño de una serie de estrategias, conducir a la reducción de los siniestros, previniendo a su vez que en el futuro no se sigan produciendo estas trágicas acciones.

1. PREAMBULO

Las tragedias provocadas por los accidentes de tránsito en Bogotá D.C. son una muestra del flagelo que nos acecha. La primera sensación que nos produce tal situación es de estupor y desconcierto. La segunda sensación es de frustración y profunda indignación, ante la magnitud de nuestros propios errores como ciudadanos, como gobernantes, como sociedad civilizada. Porque tales accidentes no fueron resultado de una predestinación fatal inevitable; las víctimas murieron, o resultaron gravemente heridas, entre muchos factores concurrentes, por los siguientes:

- Porque el Estado asume su responsabilidad por la seguridad vial como una obligación de tercera categoría. Así las cosas, se ocupa de normas y reglamentaciones mediocres olvidándose de crear, desarrollar e imponer sistemas sólidos que garanticen un cumplimiento obsesivo de la ley y un alto grado de civilidad, necesarios ambos para la práctica diaria de comportamientos respetuosos de la vida humana y el derecho ajeno.
- Porque los ciudadanos – de todos los estratos – vemos nuestras obligaciones para con la seguridad vial como imposición onerosa y desligada de nuestras responsabilidades éticas y morales. Así, la seguridad en los comportamientos aparece ligada a un problema de **ACTITUD**.
- Porque los educadores – de todos los niveles – empezando por los padres, transmiten a menudo mensajes equivocados sobre la naturaleza de las responsabilidades que nos asisten ante la sociedad y el estado de derecho. Para ellos asume la mayor importancia inculcar en sus educandos el grado de alistamiento necesario para que alcancen el éxito profesional en los negocios, el progreso material, altos niveles de logro, mientras dejan de

lado el énfasis que debiera darse al comportamiento positivo, el respeto humano, la generosidad y una verdadera madurez social.

Estos hechos sensibles e inexcusables, han dejado en mí una impronta trascendente. Por ello, decidí comprometer este trabajo de tesis en la investigación y análisis de las causas y secuelas de una accidentalidad vial desbocada, convencido de que mis estudios de pregrado deberían servir para mostrar una faceta diferente de aquella implícita en la proyección profesional típica de un Administrador de Empresas, convirtiéndome de paso en un ser humano que actúa en forma consistente con la premisa de proyectarse como “ser social al servicio del Estado”.

Este trabajo, entonces, infiere una premisa básica: **“La Administración y la Seguridad Pública, deben necesariamente ir de la mano, cuando se trata de salvar Vidas Humanas”**.

La investigación disponible sobre accidentes con vehículos en sus diferentes circunstancias, destacan el comportamiento de los conductores como la causa más relevante y común de muerte y daños entre la población analizada. Es evidente que muchas cosas no funcionan correctamente, cuando se trata de la salvaguarda de la vida humana.

En primer lugar, la responsabilidad por este panorama, es imputable al Gobierno Central, por las razones siguientes:

- Carencia de una legislación eficaz y apropiadamente diseñada, acompañada de una gestión impositiva operante, a partir de una Política Integral de Administración de la Seguridad Vial.

- Existencia de una precaria infraestructura que solo ofrece redes viales insuficientes, con graves y permanentes problemas de diseño, construcción, especificaciones y calidad de los materiales en uso, así como inadecuado mantenimiento y señalización, todo lo cual es considerado como responsabilidad primaria de los entes¹ del Estado.
- Carencia crónica de recursos que imposibilitan resolver con solvencia problemas típicos del sector o bien, realizar las inversiones necesarias en equipos, maquinaria, sistemas y tecnología de punta que garanticen la eficiencia de los servicios y la eficacia de las operaciones. También la organización de oficinas administrativas suficientes y la preparación de directivos, supervisores, instructores y agentes de tránsito “instruidos”, así como la adquisición y renovación periódica de los medios de apoyo logístico, operacional y de mitigación y control de siniestros que resulten necesarios.

En segundo lugar, resultan responsables los conductores de vehículos, por las razones siguientes:

- Inadecuadas condiciones físicas y mentales de conducción. No existe una conciencia de las condiciones que hacen apto a un individuo para una segura conducción de vehículos a motor.
- Impropio y eventualmente peligroso estado de funcionamiento mecánico de sus vehículos.

¹ Ente (o entidad). Se refiere en este contexto a los promotores de un Proyecto, como pueden serlo la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y la Alcaldía Mayor de la capital del país. Por Extensión, a una oficina gubernamental o jurisdiccional, empresa pública o privada, asociación, compañías sin ánimo de lucro u organización similar que tiene responsabilidades en el control de desastres.

- Impropia conducta de manejo, determinada de un lado por carencia de información respecto de normas, procedimientos de tránsito y exigencias cambiantes del tráfico y, del otro, por una actitud renuente frente a sus obligaciones cívicas. En Colombia, con la aquiescencia de ciudadanos y Estado, la mayoría de quienes conducen, ignoran con toda impunidad los conceptos más elementales del manejo defensivo² y hacen gala de su habilidad para soslayar el cumplimiento de la ley y todo principio ético y moral.

En tercer lugar, con no menor grado de responsabilidad, aparece el resto de la sociedad civil, peatones de todo tipo como niños, jóvenes, mujeres y hombres de todas las edades y estratos sociales, que hacen gala de una carencia total de cuidado y sentido de auto-protección en calles y avenidas.

Y en cuarto lugar, los educadores y entes educativos, quienes consideran que su deber para con los estudiantes cesa, al abandonar estos las instalaciones educativas, al término de cada jornada diaria. No comprenden ni estiman necesario infundir y enseñar en su colegiatura las mínimas normas de tránsito y educación vehicular que el día de mañana pueden salvar la vida de uno o más de sus miembros y de la sociedad civil en general.

² Manejo Defensivo. Según el Consejo Interamericano de Seguridad, “es el arte de conservar la vida. El Manejo Defensivo es un concepto clave del Programa de Mejoramiento para el Conductor. Constituye un enfoque del arte de conducir en el que, al ser aplicado, puede reducir las posibilidades de verse envuelto en un accidente automovilístico. Manejar defensivamente significa conducir de tal manera que se eviten accidentes, a pesar de los actos de otros o de la presencia de condiciones adversas para el conductor. Como conductor defensivo aprenderá a “ceder” un poco, para acomodar su comportamiento de manejo a los actos inesperados de otros conductores y de peatones, a los inciertos y siempre cambiantes factores de la iluminación, del tiempo, del camino, de las condiciones del tráfico, del estado mecánico del vehículo y hasta de su propio estado anímico.”

2. ASPECTOS RELEVANTES DEL ANTEPROYECTO

Formulación del Problema:

¿Cuál es el grado de incidencia que conlleva el tráfico vehicular y la falta de normas e infraestructura, así como de conciencia ciudadana, en la generación de accidentes y hechos fatales a los miembros de los claustros educativos de la localidad de Usaqué en Bogotá D.C.?

Objetivos:

- Conocer las principales causas de las muertes y accidentes ocurridos en las cercanías de los claustros educativos de la zona 1 de Bogotá.
- Diseñar un plan de acción administrativo que permita brindar soluciones efectivas y eficaces al problema en mención.
- Crear conciencia en las entidades involucradas con el tema a investigar, para que participen en la implementación de las medidas requeridas que ayuden a generar un cambio real en las situaciones que se deben corregir.
- Brindar un aporte a la ciudad de Bogotá y a todos los centros escolares de la zona 1 de Bogotá a través de un estudio que analice el problema en cuestión, genere soluciones reales y posibles y a su vez que pueda ser llevado a buen termino mediante el apoyo de las autoridades locales.

- En términos de Administración, utilizar los conceptos básicos de esta ciencia que permitan ayudar en la implementación de programas de prevención de accidentes, regulación de normas que ayuden a salvaguardar la vida de los escolares, construcción de obras físicas que minimicen los riesgos a los que están expuestas las personas de los claustros escolares diariamente y concientización de las personas tanto de autoridades, conductores de automotores, escolares, así como de toda la sociedad civil, de la importancia del tema en cuestión y de la necesidad apremiante de contribuir unificadamente a la prevención no sólo de accidentes en las zonas escolares, sino a la concientización de la importancia que tiene la vida humana.

Justificación.

Considero como autor de la presente investigación, que la administración y la seguridad vial, deben ir necesariamente de la mano, cuando se procura salvar vidas humanas. Los elevados índices de accidentalidad ya analizados por mí en un trabajo anterior de investigación que se inclinó a la accidentalidad de vehículos a motor en diferentes circunstancias de conducción, me ayuda a determinar que los conductores de automotores son una de las causas de la accidentalidad y de muerte a tantos escolares en cercanía a sus centros educativos y ciudadanos en general.

La administración, carrera de formación profesional que estudio actualmente, significa para mí la herramienta mediante la cual puedo llegar a concebir un proceso, un camino e incluso una ideología cultural de cómo el Estado y las personas debieran comportarse ante el tema de la accidentalidad escolar. Es incluso esta la ciencia que mejor puede acomodarse cuando se trata de llegar a proponer, estrategias, metas, campañas de divulgación masiva, soluciones a

corto, mediano y largo plazo, creación de conciencia ciudadana, cultura y liderazgo, trabajo en equipo, reducciones en costos, ahorro de tiempo y generación de riqueza para el país.

Es por esto que la idea de asumir el tema, Administración del Tráfico Vehicular en las Zonas Escolares de la localidad de Usaquén en Bogotá, como tesis de grado, surge ante la nefasta realidad que actualmente se desarrolla en Bogotá a este respecto. La muerte y el alto grado de accidentalidad de escolares cerca a diferentes centros educativos, causados en su mayoría por automotores y por la falta de medios que ayuden a prevenir estos hechos, son razones suficientes para detectar que muchas cosas no funcionan correctamente a la hora de salvaguardar vidas humanas.

En primer lugar se le imputa esta responsabilidad al Estado, debido a la falta de medios, tales como, puentes, demarcaciones, señalizaciones y demás ayudas físicas y visuales que deberían ser obligatoriamente otorgadas por las autoridades locales, pero las cuales en su mayoría, no existen.

Incluso es exigible por parte de los centros educativos, personal de la fuerza pública que supervise y haga presencia en aquellos lugares y en las horas más necesarias, en donde, estos hechos lamentables ocurren cotidianamente.

En segundo lugar, es también responsable el conductor de vehículo automotor. Su falta de cultura y hasta de una misma capacitación para saber conducir un vehículo, son causas de accidentalidad y muerte a personas cerca de las zonas escolares. No es novedad que en nuestro país la mayoría de personas que conducen son inexpertas en un tema de trascendental importancia como lo es el *“manejo defensivo, que es la técnica de conducir vehículos a motor, creada para evitar accidentes a pesar de las acciones incorrectas de otros conductores y de las*

condiciones adversas del tráfico y del ambiente en que se mueven".³ Este es un curso que todas las personas están en la obligación de tomar, por su importancia y el elevado grado de trascendencia que tiene en el aprendizaje que deben tener los conductores de automotores.

Y en tercer lugar, aunque con una menor responsabilidad, se le añade esta accidentalidad a la falta de cuidado que tienen los propios estudiantes y miembros de los claustros educativos al salir de las instalaciones y acceder a las calles y avenidas que les circundan en sus alrededores.

Es cierto, que muchos de estos errores que cometen se den por la misma falta de infraestructura citada anteriormente o por la falta de cultura y de consideración de los conductores hacia los peatones, pero no sobra resaltar que son los propios miembros de los claustros escolares, quienes deben enseñar a sus miembros a prevenir situaciones que puedan desencadenar en hechos lamentables. Se les debe enseñar los riesgos y peligros a los cuales están expuestos diariamente y como deben enfrentarlos para evitar calamidades.

Ante esta situación, parece que las autoridades locales empiezan a percibir la magnitud y gravedad de los hechos, aunque no han tomado medidas suficientes al respecto.

Tanto así, que sólo hasta este año y por las elevadas tasas de accidentalidad, han decidido emprender un programa de *"Movilidad Escolar, el cual, es la estrategia de educación dirigida a la comunidad escolar conformada por estudiantes, padres de familia, directivas, docentes y conductores de transporte escolar cuyo objetivo es*

³ Consejo Interamericano de Seguridad, El Manejo Defensivo, España, 1974, página 24.

ofrecer elementos para el desarrollo de una cultura vial que permita comportamientos seguros y autorregulados en el ejercicio de la movilidad.”⁴

Incluso han determinado una suma cercana a los 10.349 millones de pesos para realizar señalización escolar. Otro punto a resaltar ha sido la implementación de Patrullas Escolares, dirigidas por estudiantes de los últimos grados de bachillerato y que se han convertido en multiplicadores de normas y estrategias dirigidas a la comunidad infantil a través de acciones que se sustentan en la participación de la ciudadanía a la hora de cumplir las normas de tránsito.

A este respecto es de resaltar que ante la falta de cultura y de respeto hacia estas patrullas por parte de los propios conductores de automotores, se evidencia la necesidad de introducir en estas patrullas escolares, miembros de la fuerza pública que den apoyo y generen respeto hacia estos grupos que tratan de generar seguridad para la comunidad escolar.

Además, la importancia de esta investigación se basa en los siguientes tres puntos:

- No existe una reglamentación en Bogotá sobre las normas de seguridad que deberían aplicarse para prevenir hechos lamentables ni en los alrededores de los centros educativos ni en diferentes situaciones que afectan a la sociedad civil.
- Mes tras mes se elevan los índices de mortalidad y accidentalidad en cuanto a incidentes de todo tipo e incluso los que tratan con el tráfico vehicular cerca de las zonas escolares.

⁴ Secretaría de Transito y Transporte de Bogotá, Documento On-Line, Patrullas Escolares, www.transitobogota.gov.co, 8 de Noviembre de 2004

- Es un problema de tiempo atrás, al cual, no se le ha prestado la importancia que realmente merece debido a las consecuencias que se derivan de su falta de estudio por parte de las autoridades respectivas y de una profunda conciencia ciudadana.

De no realizarse una investigación como esta, buscar soluciones oportunas y adecuadas y proponer el crear conciencia en los estamentos a los cuales les concierne el tema en cuestión, cientos de niños y jóvenes y ciudadanos en general seguirán pereciendo a causa de la falta de medidas de seguridad y aplicación de las mínimas normas que se requieren para que sus vidas no corran peligro.

Es de vital importancia que todos aquellos que tengan incidencia en el tema tengan muy presente lo que significa el futuro de Colombia y que es inconcebible que por la falta de normas de seguridad y de medios físicos que apoyen estas normas, los niños y jóvenes de los centros educativos convivan día a día con situaciones que generan peligro en sus vidas.

Nuevamente su relación con el tema de la administración, se basa en sus características, siendo esta la ciencia que permite tomar decisiones oportunas y efectivas, emplear de manera óptima los recursos a través de una serie de estrategias encaminadas a la consecución de unos objetivos, y generar conciencia en todos aquellos a los cuales el tema involucre mediante el liderazgo, convencimiento de su importancia y compromiso social de las partes involucradas.

De esta manera se busca desempeñar un rol vital en la investigación del tema, al conocer las causas que generan el problema en mención, proponiendo unos objetivos que serán el punto de partida del estudio y diseñando una serie de

estrategias a través de las cuales puedan reducirse los siniestros y prevenir a su vez que en el futuro no se sigan produciendo estas trágicas acciones.

Finalmente, haciendo un uso óptimo de la información, de las causas y sus efectos, diseñando soluciones más pertinentes comparadas a las que hoy en día existen, empleando los recursos que pudieran considerarse necesarios para llevar a una pronta y eficaz solución el tema en cuestión, es como se lograrán resultados satisfactorios en materia de seguridad de la vida humana, en generación de una cultura ciudadana encaminada a la protección de la vida y del respeto de las personas y al mejoramiento de las condiciones de infraestructura que se tienen hasta el momento para la prevención de accidentes fatales.

Incluso el propio Estado se vería beneficiado de esta investigación, al poder conocer mediante un estudio real, la magnitud de los hechos, la enorme cantidad de dinero que se malgasta tanto en obras públicas como en demandas de la sociedad por la muerte de sus hijos, que finalmente, son responsabilidad de los gobernantes y en la generación de riqueza para el país que se pierde adicionalmente por la muerte de cada compatriota.

Preguntas de Investigación:

- ¿Qué incidencia tiene el tráfico vehicular en la muerte de niños y jóvenes escolares en cercanías a centros educativos de la localidad de Usaquén en Bogotá?
- ¿Existe una norma, legislación o manual en donde se le de la importancia que requiere el tema de Administración del Tráfico Vehicular en las Zonas Escolares de la localidad de Usaquén en Bogotá?

- ¿Qué tipo de responsabilidad recae tanto en el gobierno, las autoridades locales y los establecimientos educativos, de proteger la vida y la integridad física de las personas pertenecientes a los centros educativos de la localidad de Usaquén en Bogotá?
- ¿Los resultados de esta investigación ayudarán a la prevención de tragedias y al mejoramiento de las normas de seguridad de los colegios pertenecientes a la localidad de Usaquén en Bogotá?

3. LA TEORÍA DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

3.1. Enfoque del problema que genera la Inseguridad Vial, desde el punto de vista de la participación de las personas y vehículos como factores causales de Accidentalidad.

Graves daños a la propiedad y una pérdida inmensa de vidas humanas se produce a causa de los accidentes de tránsito. La mayoría de estos siniestros ocurren por carencia de información de los conductores sobre las técnicas básicas de manejo defensivo.

“Las últimas estadísticas en Bogotá conocidas sobre accidentalidad vehicular son claras y contundentes”⁵. Constituyen un instrumento de información capaz de servir como base justificativa para establecer un sólido mecanismo de respuesta que permita darle un ordenamiento racional al caos que nos afecta.

Además, las estadísticas proveen la información necesaria para llamar la atención sobre problemas específicos identificados, priorizar su atención, promover la aplicación de técnicas de mitigación o control de los accidentes o de sus factores de causalidad.

También, para poner a punto programas obligatorios de entrenamiento en las técnicas de manejo defensivo a través de escuelas oficiales de formación, entidades responsables de preparar con eficacia a los conductores potenciales o mejorar el grado de competencia de aquellos ya autorizados para hacerlo.

⁵ Consultar numeral 7 del presente trabajo.

El manejo estadístico de los accidentes de tránsito posibilita el control de los estados de seguridad afectados por las acciones de cada conductor⁶ y hace posible derivar acciones para que cada viaje sea realizado con éxito.

Adicionalmente, los planteamientos sobre manejo defensivo permiten, mediante la correcta aplicación de las consignas de manejo, que los siniestros viales resulten evitables en forma drástica y trascendente, dado que los accidentes no son actos de Dios ni sucesos providenciales que ocurren por capricho del destino.

Está demostrado que en la casi totalidad de los siniestros, los conductores tienen un alto grado de culpabilidad, demostrativo entre otras cosas, de su escasa preparación en técnicas de manejo defensivo y su pobre alistamiento para manejar de manera correcta y segura.

El entender y aplicar con mesura y responsabilidad estos conceptos, constituye la diferencia entre mantener la vida, la integridad física y salvaguardar la propiedad, ó ser una víctima más de este flagelo que representa para la economía del país pérdidas por billones de pesos anuales, sin contra prestación alguna.

3.1.1. Modalidades de Accidente de Tránsito Registradas en la Capital del País.

La operación de vehículos de pasajeros y carga de todo tipo durante la actividad diaria ciudadana, genera casi todos los accidentes y siniestros que afectan el clima de seguridad vial en la capital, en las modalidades siguientes:

- Choque de frente con otro vehículo.

⁶ El término "conductor" en el contexto de este trabajo, es empleado para designar cualquier persona que maneje o esté al control físico de un vehículo automotor, mientras transita o es remolcado por otro.

- Choque con el vehículo de adelante.
- Choque con el vehículo de atrás.
- Choque en las intersecciones.
- Choque al pasar a otro vehículo.
- Choque al ser pasado por otro vehículo.
- Choque contra obstáculos fijos.
- Vuelco por pérdida de control del vehículo.
- Caída al vacío al salirse el vehículo de la vía.
- Estar atrapado bajo otro vehículo o equipo que cae o rueda desde un nivel elevado.
- Incendio causado por inadecuado mantenimiento del vehículo y/o transportar carga peligrosa.

3.1.2. Causas de Los Accidentes Viales

3.1.2.1. Conductor Embriagado.

Los desplazamientos generados por los ciclos de vacaciones; la asistencia a festivales turísticos y puentes festivos, así como las actividades recreativas en general, promueven y exaltan, en nuestra cultura, el consumo de alcohol en lugares públicos, con la generación del riesgo que implica para los conductores de vehículos que, en general, son incapaces de entender que el esparcimiento y la recreación no determinan una licencia abierta para BEBER y CONDUCIR.

El conductor embriagado sufre una severa limitación de su capacidad para manejar su vehículo, cuando la concentración de alcohol en su sangre alcanza el

0.8%, que es el límite legal en la mayoría de los países. Tal deterioro en la habilidad de conducción genera los accidentes, los cuales a su vez pueden determinar daños, pérdidas cuantiosas y muerte.

Los accidentes mortales causan la pérdida de familiares, seres queridos y la propia autoestima. También demuestra una total carencia de respeto por el derecho y el dolor ajeno y un alto grado de insensibilidad. Un registro criminal acompañará al conductor culpable por el resto de su vida y además puede ser causa de la pérdida de su libertad y el retiro de su licencia para conducir.

La defensa contra este estado de cosas es sencilla: Si usted bebe, no conduzca; y, si usted conduce, no beba. No obstante, dado que el alcohol y la conducción constituyen un reto complejo, diferentes estudios de carácter médico-científico, concluyeron en que los conductores con problemas de alcohol muestran características como las siguientes:

- Beben frecuentemente y a menudo en exceso. Muchos son dependientes del consumo de alcohol.
- Repetitivamente, manejan después de beber.
- Cuando beben y conducen, su concentración de alcohol en la sangre es de dos a tres veces el límite legal de 0.8%.
- Muchos de ellos han sido sancionados previamente por conducción peligrosa.
- Se resisten a modificar sus hábitos y comportamiento y se muestran insensibles a las campañas que promueven la erradicación de las prácticas de beber y conducir.

Estos trasgresores no creen que estén en riesgo de causar o verse involucrados en una colisión de vehículos. Desde su perspectiva, es siempre la otra persona la que está en falta o incurre en el error. Los conductores bebedores crónicos se muestran a menudo reacios a asumir la responsabilidad por sus acciones.

El Defensive Driving Course del National Safety Council expone que la mayoría de los adultos beben y que la mayoría de los adultos conducen. Agrega que estas dos cosas, desafortunadamente, corren muy parejas. Y recomienda reiteradamente: “Si ha bebido, absténgase de conducir”. Este consejo –según el Defensive Driving Course- no es aceptado por muchos. Y añade: “En nuestra sociedad existe una aceptación, casi general y demasiado tolerante, que un par de copas no hace mal a nadie. Es por ello que la hospitalidad y unas copas –mas la conducción- frecuentemente van de la mano”.

Así las cosas, resulta obvio que debe orientarse el esfuerzo Estatal hacia la búsqueda de estrategias eficaces que erradiquen el problema de los conductores que beben y conducen, con base en medidas drásticas como las que propone el Canada Safety Council en sus programas preventivos de alcohol y conducción, a saber:

- “Adoptar un sistema escalonado de sanciones con base en niveles ascendentes de concentración de alcohol en la sangre. Los tipos y severidad de las sanciones será concordante con los diferentes grados de ingestión alcohólica registrados.”
- “Valorar a los trasgresores y tratar de manera específica aquellos casos involucrados en problemas de consumo de alcohol y conducción, combinándolos con sanciones orientadas hacia la rehabilitación para lograr erradicar las causas generadoras”

- “Considerar y aplicar alternativas efectivas para reducir los costos que implican los gastos legales y encarcelación de los trasgresores. Ej. confinamiento residencial y monitoreo electrónico”
- “Facultar a los agentes de tránsito para suspender de inmediato la licencia de conducción de los trasgresores”
- “Facultar a los agentes de tránsito para detener y retener sobre la vía pública, los vehículos de quienes estén bajo suspensión o prohibición de manejo”
- “Instalar bloqueo de encendido mediante dispositivos sensores de respiración en los vehículos de los trasgresores crónicos, así como en los de primera vez que registren elevadas concentraciones de alcohol en la sangre”.⁷

3.1.2.2. Conductor Anciano.

Los ciudadanos mayores de 65 años constituyen una buena parte del núcleo poblacional en la mayoría de los países. Los problemas de salud relacionados con la edad pueden afectar significativamente el desempeño individual de los conductores.

Investigaciones del Canada Safety Council, demuestran que los conductores ancianos están involucrados en mayor número de accidentes que aquellos de edad media, cuando tales estudios toman como base el total de kilómetros recorridos. Ej. una visión reducida, particularmente de noche, por decrecimiento en

⁷ Los dispositivos de bloqueo de encendido evitan que los conductores puedan arrancar sus vehículos si han estado bebiendo.

la percepción de profundidad, puede ser causa de limitaciones en la habilidad de moverse rápidamente y en la capacidad de reacción a las condiciones cambiantes del tráfico o las exigencias de maniobras inesperadas, dando como resultado final un accidente.

Otras investigaciones del Canada Safety Council destacan problemas comunes que afectan la capacidad de conducir en personas de edad, tales como:

- Pérdidas de Audición. El conductor anciano debe visitar al especialista cuando advierte o presume una pérdida de la capacidad auditiva.
- Actitud Equivocada Sobre el Derecho de Vía. Está demostrado que el conductor anciano insiste en tomar preferencialmente el derecho de vía, si sabe que le corresponde. Pero en algunos casos, otro conductor imprudente o apurado, no reconoce esa prelación y se produce el accidente.
- La cautela importa cuando se trata de manejar defensivamente, dado que nunca debe anteponerse el derecho establecido o tácito, a la seguridad.
- Insistencia en No Ceder el Derecho de Paso en Vías Controladas. Los conductores ancianos olvidan que las señales de ceder el paso obligan a reducir la velocidad y dar la vía sobre la calzada a la cual tratan de entrar o cruzar.
- Resistencia a ceder el paso y obedecer, siempre que un agente de tránsito está a cargo de la dirección del tráfico.

- Resistencia a ceder el paso al tráfico que se mueve, al arrancar desde una posición de parqueo.
- Desconocimiento o resistencia a la norma que establece que si dos vehículos llegan a una intersección no controlada por señales de ceder el paso al mismo tiempo y desde direcciones distintas, el conductor de la izquierda debe ceder el derecho de vía. Debe recordarse que la ley realmente no da a nadie el derecho de vía. Ella solo aclara quien debe cederlo. Ej. un conductor debe detenerse al girar con su vehículo a la izquierda, para prevenir un choque. Tener el derecho de vía no lo autoriza para manejar negligentemente o a ciegas en una intersección.
- Irresponsabilidad de los Conductores Ancianos Respecto de la Necesidad de Ver y Ser Vistos.
- El conductor anciano debe buscar ayuda profesional periódica para el examen de la vista y detectar cambios en la visión, síntomas de enfermedades y problemas generales de salud que afecten sus ojos.
- Los conductores ancianos que usan lentes de formula deben darse a si mismos el tiempo necesario para ajustarse a nuevas prescripciones de anteojos, especialmente bifocales y trifocales. Deben practicar desde una posición estacionaria para desarrollar movimientos adecuados de los ojos y cabeza y una visión cercana y de lejos, usando los espejos y el panel de instrumentos.

- Los conductores ancianos deben hacer inspeccionar sus anteojos de un especialista, periódicamente, para asegurarse que sus lentes y monturas permanecen bien ajustados para una visión eficiente.
- Los conductores ancianos deben asegurar un cuidado y mantenimiento apropiados de sus lentes de contacto. También deben evitar monturas de anteojos con piezas laterales anchas y modelos pesados. Cuando esas partes se localizan a nivel de los ojos, pueden limitar seriamente la visión lateral.
- Los conductores ancianos deben mantener los parabrisas de sus autos y ventanilla trasera limpios dentro y afuera, reemplazar las plumillas periódicamente para eliminar rayones y deterioro y cambiar los vidrios parabrisas si están rayados o deteriorados.
- Los conductores ancianos deben usar gafas para el sol de buena calidad para reducir los efectos del deslumbramiento; los grises o verdes son los mejores.
- Los conductores ancianos deben evitar la conducción por caminos polvorientos, que determinan la situación de mayor dificultad para ver.
- Distancia de Seguimiento. El conductor anciano debe mantener una distancia de seguimiento de tres (3) segundos, con buenas condiciones de tiempo y más cuando estas son malas. Debe seleccionar un punto estacionario sobre la carretera adelante –quizá un puente, señal de tránsito o un poste-. Cuando observa que la parte trasera del vehículo de adelante llega al objeto estacionario comienza a contar –mil ciento uno, mil ciento

dos, mil ciento tres-. Si su vehículo llega al objeto estacionario de referencia antes de que haya completado este conteo de tres segundos, significa que sigue demasiado cerca al conductor de adelante.

3.1.2.3. Conductor Anciano Medicado.

La medicación es útil en las vidas de muchas personas de edad. Nuevas medicinas, disponibles hoy, han mejorado sus condiciones de vida. Sin embargo, estudios conducidos por la Universidad de Toronto en Canadá, muestran que el 50% de pacientes no toman su medicación tal como les ha sido prescrita.

El uso apropiado de medicamentos es un factor crítico para la seguridad vial. Una respuesta lenta, el sueño durante la fase de conducción, no ver una señal reguladora de tránsito y la interacción inadecuada con otros conductores pueden ser resultado de la afectación causada por diferentes medicamentos, constituyéndose en el principal factor causante de las colisiones que involucran a conductores de edad. Para ser un conductor seguro, es necesario usar correctamente la medicación y conocer sus posibles efectos. Analícense LOS EFECTOS DE LA MEDICACION SOBRE CONDUCTORES DE EDAD, en el cuadro siguiente dado a conocer por el Canada Safety Council⁸.

CONDICION MEDICA	TIPO DE MEDICACIÓN	EFFECTOS POTENCIALES
Ansiedad	Sedantes	Somnolencia Inestabilidad Visión borrosa
Artritis Reumatismo	Analgésicos	Somnolencia Zumbido en los oídos Inhabilidad para concentrarse
Resfriado común	Antihistamínicos Antitusivos	Somnolencia Visión borrosa Vértigo

⁸ Canada Safety Council Publications. 1998.

Fatiga	Estimulantes	Sobre-excitabilidad Falsa sensación de alerta Vértigo
Arritmia cardíaca	Antiarrítmicos	Visión borrosa Vértigo
Hipertensión	Antihipertensivos	Somnolencia Visión Borrosa Vértigo

La profesora adjunta Anne Marie Feyer, es directora del Centro de Investigación de Salud Ambiental y ocupacional de Otago University.

La profesora Feyer considera, respecto de los medicamentos y la conducción, que “los conductores de larga distancia que dependen de estimulantes para mantenerse alerta pueden estar corriendo un peligro si no tienen un claro entendimiento de la forma como los utilizan”.

“Existen únicamente dos cosas que funcionan para lograr el sueño: el sueño mismo y los medicamentos, señala ella”. Y añade: “Las anfetaminas son los estimulantes preferidos por una minoría sustancial. Estas sustancias funcionarían si a una persona se le receta un medicamento estimulante pero no estoy segura si las anfetaminas funcionan o no en la carretera. El problema es que hay un mercado negro para estos productos y si las personas compran sus medicamentos en cualquier lugar inapropiado o toman tres píldoras a la vez, es que no comprenden lo que toman ni la forma en que funcionan”

Feyer dice que los conductores que se automedican pueden desconocer el efecto de rebote. “Si alguien toma una cantidad excesiva de algo y lo hace con demasiada frecuencia, obtiene un efecto de rebote. Cuando la acción del medicamento pasa, el efecto que está tratando de contrarrestar se vuelve más potente. En otras palabras, tiene mucho más sueño.

3.1.2.4. Conductor Fatigado.

Informes recientes adelantados en Australia, identifican la fatiga como un factor contribuyente en el 60% de las colisiones de vehículos pesados y como la primera causa en un 40-50% de los accidentes de semi-remolques individuales con consecuencias fatales.

La profesora adjunta Anne Marie Feyer, en asociación con la doctora Ann M. Williamson, científica de la oficina federal de Seguridad Vial de Australia, realizaron un estudio importante a 960 conductores de larga distancia, la mayoría de los cuales identificó a la fatiga como un problema y reconoció que esta situación afecta su rendimiento en forma negativa. Los conductores citaron entre las causas más comunes de fatiga a la conducción en horas de la madrugada, las vías deficientes, las horas y la obligación de cargar antes de conducir.

Feyer explica que uno de los problemas del manejo de la fatiga, es que un conductor experimentado tal vez no muestre signos obvios de deterioro incluso cuando está muy cansado, pese a que su habilidad para enfrentar situaciones inesperadas está sustancialmente reducida.

La investigadora halló una convincente relación fatiga/reducción del rendimiento en una variedad de pruebas cognoscitivas, fisiológicas y reactivas efectuadas a conductores.

“Diferentes patrones de trabajo dan como resultado distintos niveles de fatiga en un mismo conductor, señala Feyer. “En la noche, incluso los períodos de trabajo relativamente cortos pueden producir cansancio y, si bien la probabilidad de sufrir accidentes aumenta con las horas de conducción y la hora del día, el efecto combinado es multiplicador en lugar de aditivo. A la fecha, ni los reglamentos ni la

práctica operacional reflejan estas influencias importantes sobre la fatiga del conductor. Si queremos mejorar el manejo de la fatiga, es necesario tomar en cuenta el balance global entre el trabajo y el descanso”

3.1.2.5. Conductor Imprudente.

Dado que es responsabilidad individual de quienes manejan vehículos conducir sin accidentes, ni el estado del tiempo o de las carreteras, ni la carencia de señalización apropiada, ni el descuido o ignorancia de otros, los relevan de la obligación de ajustar su conducta de manejo a las condiciones cambiantes y eventualmente adversas del tráfico o del medio en que se mueven.

Es por lo anterior que constituye imprudencia grave cualquier conducta violatoria de las normas y disposiciones legales que regulan la seguridad vial nacional.

Las técnicas de manejo defensivo destacan que la conducción de un vehículo es una actividad social que requiere cortesía y consideración hacia los derechos, la conveniencia y los sentimientos de los otros usuarios de las calles y carreteras y que esta actitud constituye un aporte positivo para la seguridad de los ciudadanos, la protección de la propiedad y la eficacia de los sistemas de transporte.

Físicamente el conductor debe oír bien; tener una visión periférica normal; agudeza visual; correcta apreciación de profundidad y distancia; diferenciación de colores; salud física; equilibrio emocional y destreza de conducción. Lo anterior determina la capacidad de reaccionar adecuadamente a los estímulos de peligro y entender qué defensa debe aplicarse para controlar emergencias.

Por tanto, constituye una obligación ciudadana el reportar con oportunidad toda limitación física o mental que afecte a un conductor, aún en forma leve, a fin de

adoptar medidas de prevención ANTES QUE OCURRAN LOS ACCIDENTES. Adicionalmente un conductor en óptimas condiciones para maniobrar un vehículo debe ser consciente de los siguientes ítems:

- Relacionado estrechamente con el oído, la visión periférica, la agudeza visual, la correcta apreciación de profundidad y distancia y demás, aparece el concepto de “decisión” en la conducción de vehículos. El criterio imperante está basado en las maniobras que el conductor realiza, en el sentido de que deben estar precedidas por una decisión consciente que garantice la seguridad de la acción ejecutada. La revista Noticias de Seguridad⁹, expone: Para evitar accidentes en la carretera, es de primordial importancia tomar la **decisión** de no cometer errores a sabiendas. Basándonos en este concepto aparecen cinco aspectos clave que es necesario tener siempre muy presente. Tales son:
 1. Expandir su capacidad de mirar adelante. Mirar adelante no significa que debe ignorar lo que está inmediatamente al frente suyo. El concepto implica dominar el camino con la mirada y luego ver la vía que está inmediatamente al frente del vehículo. Es un proceso que consiste en mantener los ojos en constante movimiento, mirar hacia lo lejos y luego retroceder la mirada. La expansión de la capacidad de mirar adelante permite:
 - a. Mantener el vehículo centrado en el carril.
 - b. Ver las señales del camino desde muy lejos.
 - c. Reconocer tempranamente los problemas de tráfico potenciales.
 - d. Poder elegir el carril y velocidad apropiados para las condiciones que están adelante.

⁹ Organismo del Consejo Interamericano de Seguridad en su publicación de junio de 2001.

- e. Ahorrar combustible.
- f. Disfrutar de un viaje tranquilo y más relajado.

2. Evalúe la situación en términos globales. Para tomar decisiones de conducción apropiadas, tiene que poner atención cuidadosa a lo que sucede a su alrededor:

a. En la ciudad, explore el área al frente suyo hasta una distancia de unas pocas cuadras de la parte delantera de un edificio a la parte delantera de otro edificio.

b. Ponga especial atención al área alrededor y debajo de los vehículos estacionados.

c. Eche un vistazo alrededor y debajo de autobuses y camiones detenidos o que están reduciendo su velocidad.

d. Mire la mayor área posible dentro y alrededor de intersecciones, vías de acceso y áreas de estacionamiento.

e. Nunca rebase a otro vehículo en una intersección de una vía de dos carriles. No rebase en vías de carriles múltiples si su visión está obstaculizada por otros elementos del tráfico.

3. Advierta sus intenciones con señales oportunas. El éxito en la conducción requiere el uso de buenas señales de comunicación con otros conductores, sea que se encuentren adelante o atrás. La comunicación es incompleta a menos que vaya en ambos sentidos, es decir, de usted hacia la otra persona y viceversa. El estado de atención con respecto de los demás es

solo la mitad de este proceso; debe asegurarse que esas otras personas también se den cuenta de su presencia. Existen muchas maneras en que puede comunicarse con otros:

- a. Luces direccionales.
- b. Señales mediante las manos.
- c. Faros delanteros.
- d. Luces de frenos.
- e. Luces de estacionamiento.
- f. Posición del vehículo.
- g. Contacto visual.
- h. Bocina.

4. Planee una ruta de escape. Usted no querrá de ninguna manera que su seguridad y bienestar dependan por completo de otros conductores. Esta es la razón por la cual en cualquier situación de tráfico debe planear una ruta de escape que le deje una “salida” cuando otros conductores cometan errores. Una ruta de escape ideal le provee una buena cantidad de espacio alrededor de su vehículo para tomar una decisión clara. Cuando dispone de espacio suficiente y claro para tomar una decisión alrededor de su vehículo, puede ver los peligros que se desarrollan desde todos los lados. Tiene tiempo para tomar medidas decisivas y el espacio adecuado para acelerar, reducir la velocidad o desplazarse hacia cualquier lado”.

5. Tome medidas decisivas. El principal propósito del entrenamiento teniendo presente el concepto de **decisión** en la conducción es producir las decisiones correctas para luego traducirlas en acciones. Mientras mejor utilice las cuatro primeras técnicas anteriormente presentadas, mejor será su capacidad para tomar medidas correctas y decisivas para evitar

accidentes. En conjunto, esas cuatro técnicas de conducción constituyen la esencia de la conducción segura. Cada una depende de todas las demás, y todas forman un círculo de seguridad a su alrededor. El uso constante de esas técnicas le permite disfrutar de la confianza que tiene una persona que está en control en cualquier situación de conducción”.

En síntesis, quienes conducen vehículos están obligados a conocer y cumplir las reglamentaciones y normas de tránsito y a recordar que la conducción constituye un privilegio, no un derecho. En tal razón este privilegio puede perderse por irrespeto a las disposiciones que regulan la materia.

Quien maneja un vehículo a motor, debe conocer las condiciones adversas de conducción que debe controlar dado que producen la mayor accidentalidad. Tales condiciones son las siguientes:

- a. Exceso de luz por acción solar o carencia de ella por lluvia, tempestad, niebla o humo que afectan la capacidad para ver y ser vistos, además de las limitaciones que determina la visión nocturna.
- b. Estado de las vías en función de las condiciones del tiempo (tormentas, lluvia, lodo) o bien por la presencia de curvas, agua, nieve o superficies resbaladizas e inadecuado mantenimiento de ellas.
- c. Condiciones del tráfico y su grado de congestión o dificultad, agravadas por la presencia de otros usuarios de calles y carreteras, máquinas y equipos de baja velocidad de marcha, animales y peatones.
- d. Deficientes condiciones mecánicas de los vehículos.

e. Condiciones físicas o mentales del conductor. Un excelente estado físico por si solo no es garantía de buena conducción. Se requiere además, estar alerta, previsión, juicio y habilidad para entender y ejecutar con éxito las maniobras básicas requeridas por las exigencias del tráfico.

Entender y ejecutar las condiciones típicas de la conducción responsable también es indispensable, las cuales pueden describirse así:

- a. Alistamiento diario del vehículo para garantizar óptimas condiciones mecánicas, eléctricas, de funcionamiento y aseo general.
- b. Verificación diaria de la presencia del equipo de carretera y elementos de dotación.
- c. Embarque de personas en los sitios autorizados y transporte al lugar de destino en condiciones de seguridad.
- d. Cargue del vehículo en los sitios autorizados y viaje hasta el lugar de destino en condiciones de seguridad.
- e. Reporte de los accidentes ocurridos a las autoridades competentes:
- f. Incumplimiento de los requisitos generales de conducción, que son los siguientes:
 - f.1. Demostración de buenos antecedentes de conducción.
 - f.2. Aprobación de exámenes médicos específicos adicionales al chequeo de rutina, tales como:

- f.2.1. Habilidad psico – motora
- f.2.2. Agudeza visual
- f.2.3. Visión periférica
- f.2.4. Visión cromática
- f.2.5. Visión de profundidad y de campo

g. Aprobación del examen sobre conocimiento de las normas generales de tránsito y conducción.

h. Aprobación del examen dirigido a medir la destreza de conducción en las condiciones requeridas.

i. Aprobación de las evaluaciones periódicas sobre actitudes personales del conductor respecto de las normas y consignas de seguridad, la legislación vigente y las exigencias requeridas.

j. Incumplimiento de los requisitos generales exigidos a los vehículos, que son los siguientes:

- j.1. Barra para vuelcos, si no son de techo duro.
- j.2. Cinturones de seguridad de norma.
- j.3. Extintor de polvo químico seco de capacidad apropiada.
- j.4. Equipo de carretera completo y botiquín de primeros auxilios.
- j.5. Seguros exigidos por la legislación nacional vigente.
- j.6. Condiciones mecánicas que garanticen una operación segura.
- j.7. Cierre para la puerta trasera que pueda operarse desde el interior.

La aplicación en todo momento, de las normas básicas de manejo defensivo son necesarias, a saber:

1. Evitar violaciones del reglamento de tránsito y las normas de seguridad.
2. Colocarse el cinturón de seguridad para iniciar la marcha. La experiencia demuestra que en las diferentes situaciones de accidentalidad, la sujeción del cuerpo de los ocupantes de un vehículo al asiento mediante este dispositivo, ha marcado la diferencia entre vivir y sufrir graves lesiones o morir.
3. Conducir con las dos manos sobre el volante. Si el conductor no lo toma bien, puede perder su control por un bache, un hueco sobre la calzada, al sobre accionar el sensible mecanismo de la dirección con asistencia hidráulica o al reventarse una llanta. Mientras logra recuperar el control, es posible que ya haya sido lanzado fuera de la carretera.
4. Girar, a derecha o izquierda, colocándose en el carril apropiado para girar con anticipación, reduciendo gradualmente la velocidad y haciendo la señal indicativa de giro unos 30m antes de la intersección.
5. Verificar, antes de efectuar un viraje, que las condiciones del tráfico le permiten proceder sin peligro.
6. Disminuir la velocidad antes de entrar en una curva. Si la curva se desarrolla hacia la derecha, el conductor se mantendrá sobre el borde de la calzada; en curvas a la izquierda, conservarán el centro de su carril para que así, en ambas situaciones, puedan controlar los efectos de la fuerza

centrífuga. Durante el desarrollo de la curva, mantendrán una velocidad constante aplicando un poco de fuerza a las ruedas.

7. Evitar abusos con el vehículo que conducen y perturbaciones que generen retardos en las salidas programadas por cuanto originan presiones para recuperar el tiempo perdido y aumentan los riesgos de accidente.

8. Evitar actos de descortesía para con otros conductores y peatones.

9. Evitar el sobrecargue, maltrato o utilización del vehículo en tareas que implican esfuerzos por sobre especificaciones de diseño.

10. Evitar la distracción, la impaciencia, la imprudencia, el deliberado arriesgamiento y la ira, que son causas de accidentes.

11. Verificar el cierre seguro de puertas y capó en sus vehículos. Evitar, además, la permanencia en la cabina de objetos duros y/o pesados que se convierten en proyectiles en caso de choque o vuelco.

12. Evitar el funcionamiento de sus vehículos a motor en espacios cerrados propicios a la acumulación mortal de monóxido de carbono. En carretera, evitar el cierre hermético de la cabina para prevenir los efectos de escapes no controlados de gas hacia el interior de ésta.

13. Verificar, antes de destapar el radiador, la presión de vapor por recalentamiento. Proteger las manos y la cara del punto de descarga para prevenir quemaduras.

14. Evitar conducir con las manos y/o el calzado enlodados o engrasados.

15. Evitar el transporte de personas en camperos y similares con puerta trasera provista de cierre externo, si los pasajeros no pueden abrirla desde el interior en caso de emergencia.

16. Evitar el transporte de personas en vehículos destinados para acarreo de equipo o materiales o conjuntamente con agentes tóxicos, corrosivos, inflamables o explosivos.

17. Evitar, durante la marcha, volver la cabeza para hablar con los pasajeros de atrás o examinar la carga transportada. Si es necesario, el vehículo será previamente detenido.

18. Mantener durante la marcha, dentro del vehículo, todas las partes del cuerpo de las personas que viajan. El transporte de personas sobre la carga, el techo o en los estribos no es permitido.

19. Verificar, al salir de viaje, el buen estado operacional del vehículo y que disponen de:

19.1. Extintor de químico seco en condiciones óptimas de operación.

19.2. Equipo de carretera completo.

19.3. Espejos retrovisores apropiados.

19.4. Amortiguadores en buen estado.

19.5. Presión correcta de aire y buen estado general de las llantas. Buen ajuste de las tuercas que las sujetan.

19.6. Funcionamiento satisfactorio del pito, frenos, mecanismos de dirección; limpiavidrios; luces direccionales, de emergencia, marcha atrás y frenado e indicadores para control mecánico.

19.7. Niveles adecuados de combustible, aceite y agua de refrigeración.

19.8. Pase vigente, documentos del vehículo, seguro obligatorio e identificación personal.

20. Iniciar la marcha en el cambio más bajo de la caja y estar atentos a que el motor funcione con eficacia y sin sobre esfuerzo. En condiciones normales, la velocidad máxima permitida es la indicada en las señales respectivas a lo largo de la ruta. No es permitido desatender los indicativos o señales de prohibición existentes.

21. Reducir los límites máximos de velocidad señalados al transitar vías secundarias, en mal estado, con alto tráfico peatonal o automotor, no señalizadas, estrechas, inseguras, zonas escolares, hospitales, lugares de escasa o deficiente visibilidad, pendientes acentuadas de bajada, tramos en reparación y situaciones de riesgo similares.

22. Mantener distancias de seguimiento respecto del vehículo de adelante no inferiores a las determinadas por “la regla de los tres (3) segundos”, es decir, que habrá un intervalo de tres segundos entre el vehículo de adelante y el que lo sigue. Así habrá un margen de seguridad para reacción y frenado que permitirá, en una emergencia, detenerse a tiempo.

23. Contar consecutivamente 1101, 1102, 1103, a partir del momento en que el vehículo de adelante cruza un punto fijo. Es la guía para estimar con precisión los tres (3) segundos necesarios en términos de distancia y respecto del vehículo de atrás y de adelante.

24. Conservar, al detenerse detrás de otro vehículo, una distancia que le permita ver, desde su propio automotor, las llantas traseras del carro de adelante sobre la calzada.

25. Evitar adelantar a otro vehículo, en cualquiera de las situaciones siguientes:

25.1. Cuando las señales de carretera así lo indican.

25.2. En curvas.

25.3. En cuestas pronunciadas.

25.4. En vías estrechas o en reparación.

25.5. En puentes y cruces.

25.6. En áreas congestionadas.

25.7. Cuando el otro vehículo viaja a alta velocidad.

25.8. Por la derecha de otro vehículo.

25.9. Haciendo zigzag en el tránsito.

25.10. Al cruzar pasos a nivel.

26. Evitar, durante sus recorridos, el sobrepaso de otro vehículo con el fin de entablar competencias de velocidad o para hostilizarlo.

27. Adelantar a otro vehículo en la secuencia siguiente:

27.1. Colocarse a una distancia segura de seguimiento, según la regla de los tres (3) segundos.

27.2. Examinar la calzada adelante para verificar que no se acercan vehículos en dirección contraria.

27.3. Examinar, a través de los retrovisores, la calzada atrás, para cerciorarse que otro conductor no se acerca a su vez con intención de pasar. Es recomendable girar la cabeza sobre la izquierda para cubrir el punto ciego trasero que no aparece en el espejo.

27.4. Usar la señal indicativa de viraje a la izquierda y, al hacerlo, permitir espacio suficiente respecto del costado del otro vehículo, al acelerar para sobrepasarlo.

27.5. Hacer sonar la bocina cortésmente al alcanzar el punto ciego trasero del vehículo que adelanta, para alertar al otro conductor. En la noche o bajo condiciones difíciles de visibilidad, la señal de alerta es dada mediante cambios de luces.

27.6. Usar la señal direccional indicativa de regreso al carril derecho luego de terminar el sobrepaso y cuando la persiana del vehículo que queda atrás aparece en el retrovisor.

27.7. Cambiar al carril derecho, si todo se desarrolla normalmente.

27.8. Cancelar manualmente la señal direccional, si ésta no es automática.

28. Obedecer, en cruces de líneas férreas, las señales indicativas, semáforos, luces de destello y barreras. Si es necesario parar, lo harán a una distancia de unos 10 metros del paso a nivel, hasta que las señales o barreras autoricen la marcha.

29. En líneas férreas múltiples, un tren que se aleja puede ocultar otro que se acerca. Al arrancar, no se deben hacer cambios de marcha hasta completar el cruce del paso a nivel.

30. Salir del vehículo junto con los otros pasajeros, si el motor se apaga sobre la línea férrea. Si es posible, empujarán el vehículo fuera del cruce.

31. Evitar el giro en “U” sobre una vía urbana o carretera antes de superar una cuesta, en una curva o antes de llegar a ésta.

32. Evitar el recoger y dejar pasajeros o carga si el vehículo no está detenido al borde de la calzada o sobre la berma cuando ésta existe.

33. Evitar detenerse con el vehículo en medio de la calzada para conversar, intercambiar objetos o mensajes.

34. Evitar estacionarse en zonas congestionadas, cruces, entradas o salidas de tráfico peatonal o vehicular continuo, bocas para incendio, puentes, túneles, salidas de emergencia, intersecciones y áreas similares.

35. No olvidar, al parquear en calzadas inclinadas:

35.1. Colocar el cambio de reversa en cuestas de bajada o, en primera, en caso de subida.

35.2. Girar las ruedas delanteras hacia el borde de la calzada o bloquearlas para inmovilizar el vehículo.

35.3. Conectar el freno de emergencia.

36. Recordar que el detenerse en carretera implica:

36.1. Estacionar correctamente sobre la berma o, si ésta no existe, al borde de la calzada.

36.2. Colocar señales de advertencia adelante y atrás del vehículo.

36.3. Encender los faros delanteros en posición baja, así como la luz interior y las de emergencia, al oscurecer, de noche o en situaciones de visibilidad reducida.

37. Evitar el arranque o detención súbita del vehículo; reducir bruscamente su velocidad o cambiar inesperadamente su dirección, salvo por emergencia real.

38. Permanecer atento a los obstáculos ocultos por la carrocería o que surjan de imprevisto durante la maniobra de operar en reversa.

39. Verificar el estado de los frenos luego de cruzar terrenos inundados. Aplicarlos a distancias cortas servirá para secarlos.

40. Conducir en las autopistas, cumpliendo las previsiones siguientes:

40.1. Salir de la autopista aminorando la marcha en el carril de desaceleración para entrar a la rampa a la velocidad requerida.

40.2. Tanque de combustible adecuadamente provisto y revisado el estado general y nivel de aire de los neumáticos.

40.3. Entrar a la autopista en el carril de aceleración, aumentando progresivamente la velocidad hasta ponerse a tono con la corriente del tráfico.

40.4. Evitar el desplazarse muy lentamente sobre el carril por el cual transita. Debe conservarse la velocidad que lleva la mayoría.

40.5. Evitar detenerse y/o retroceder en la autopista. Si el conductor se pasa la salida, avanzará hasta la próxima. Cuando el vehículo presenta algún desperfecto, saldrá hacia la berma para detenerse y colocar las señales de emergencia necesarias.

40.6. Para pasar, usar las señales direccionales de girar para indicar su intención; observar atrás y adelante para verificar que dispone del espacio suficiente para hacerlo y, si es así, acelerar para adelantar y completar la maniobra de regreso al carril por el que transita una vez que pueda ver en el espejo retrovisor la parte delantera del vehículo en sobrepaso.

40.7. Mantener un espacio prudente entre vehículos. Retrasarse con respecto del vehículo de adelante para evitar los llamados choques múltiples.

41. Cumplir, en caso de accidente, el procedimiento siguiente:

41.1. Inmovilizar su vehículo de inmediato. Apagar el motor y establecer la naturaleza de los daños causados y/o sufridos.

41.2. Colocar banderolas, señales o indicadores de emergencia para no obstruir el tráfico y alertar a otros conductores.

41.3. Ayudar si hay lesionados y procurar que reciban atención médica inmediata.

41.4. Notificar a las autoridades de tránsito y compañía de seguros. Inmovilizar su vehículo hasta que sea levantado el croquis del accidente y

reciba autorización para hacerlo. No discutir, hacer declaraciones a entes distintos de las autoridades competentes o aceptar arreglos no autorizados.

3.1.2.6. Conductor Agresivo.

El Manual de Conducir, del Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York MV21S¹⁰, se refiere a los conductores agresivos y la furia callejera, de la manera siguiente:

Conductores Agresivos:

Conducir agresivamente incluye exceder el límite de velocidad, puede llevar a seguir muy de cerca, cambiar de carril frecuentemente o bruscamente sin hacer señales, pasar en el andén o en porciones no pavimentadas de la carretera, o acosar a automovilistas por no quitarse del camino.

Los conductores agresivos también pueden no pararse en señales de pare o en luces rojas, pasar a autobuses escolares parados, no mantenerse a la derecha, conducir cuando están afectados por el alcohol o las drogas, y manejar imprudentemente. Unos amenazan o intentan causar daño físico a otro conductor. Así es como conducir agresivamente se puede convertir en una "furia callejera".

Para prevenir que la conducción agresiva se convierta en una furia callejera, a veces es mejor no mirarle a los ojos a otro conductor, especialmente cuando pueda haber conflicto - el otro conductor puede interpretar esa mirada como un "desafío".

Al verse enfrentado con un conductor agresivo:

- a. Evite mirarle a los ojos.

¹⁰ Ver anexo 15.1

- b. Manténgase tranquilo y relajado.
- c. Tome cualquier oportunidad de apartarse sin peligro. No intensifique la situación.
- d. Ponga su orgullo en el asiento trasero. No desafíe a un conductor agresivo aumentando la velocidad o intentando mantener su posición en el carril donde transita.
- e. Lleve el cinturón de seguridad y anime a sus pasajeros a que hagan lo mismo.
- f. No haga caso de gestos acosadores y de insultos, y no vuelva a hacerlos o decirlos usted.
- g. Denuncie a los conductores agresivos a las autoridades apropiadas de orden público al proveer una descripción del vehículo, el lugar, el número de las placas, y la dirección en que viajaba.
- h. Si a usted le sigue un conductor agresivo o amenazador, no se pare y no salga de su vehículo. Diríjase directamente a la estación más cercana de policía.
- i. Si un conductor agresivo es partícipe de un choque, deténgase a una distancia segura de la escena del choque. Cuando llegue la policía, denuncie el comportamiento de manejo que usted atestiguó”.

Para evitar convertirse en un conductor agresivo:

- a. Deje suficiente tiempo de viaje para llegar a su destino sin retraso.

- b. Cambie su horario para evitar manejar durante períodos altos de congestión en las carreteras.
- c. Si usted se retrasa, llame y avise para poder relajarse.
- d. No maneje cuando está enojado, molesto o excesivamente cansado.
- e. Haga que su vehículo sea cómodo. Escuche una música relajante y evite situaciones que le aumentarán la ansiedad.
- f. Al conducir, relájese y esté consciente de su postura. Échese hacia atrás en el asiento, deje de apretar con fuerza el volante y no rechine los dientes.
- g. Dé a los demás el beneficio de la duda; sea educado, cortés y comprensivo.
- h. Usted puede controlar sus propias reacciones hacia otros conductores. Si otra persona conduce agresivamente, no tome represalias.

Si usted tiene el derecho de paso, no crea que es un *derecho absoluto*. Esté preparado para cederlo y así evitar un choque o para prevenir confusiones.

Esperar unos segundos para otro conductor es mucho mejor que arriesgar un choque. Saber que usted "llevaba la razón" no recuperará los gastos o el dolor de una colisión".

Furia Callejera:

¿Qué es una furia callejera? Una furia callejera es un estado emocional de furia u hostilidad, que puede llegar a convertirse en un acto criminal, o en amenaza o posibilidad de actos violentos, que son consecuencia de la operación de vehículos

motorizados. La furia callejera puede incluir comportamiento para provocar a otra persona con el fin de intimidar o molestar a otros o infundir miedo en los demás.

Conducir agresivamente no es lo mismo que una furia callejera. Sin embargo, la conducción agresiva puede resultar en una furia callejera. Generalmente involucra la violación de leyes de seguridad de tránsito, mientras que la furia callejera por lo común incluye la violación de una ley penal.

¿A quién le puede suceder una furia callejera? Puede sucederle a cualquiera de nosotros cuando nuestra irritación y rabia hacia los demás nos lleva a conducir, o a comportarnos desde nuestro vehículo de manera poco segura y hostil. Nos convertimos en una amenaza para nosotros mismos, como también para la seguridad de otras personas en o cerca de las calles o carreteras. Poner en peligro a los demás de manera imprudente, las amenazas de violencia, los asaltos, y otras acciones violentas son ilegales. Pueden resultar en castigos severos que incluyen multas, prisión y libertad condicional ordenada por la corte, como también la revocación y suspensión de la licencia de conducir.

La furia callejera puede incluir:

- a. Provocaciones verbales, como gritar, decir groserías, tocar la bocina insistentemente, gestos toscos u obscenos y amenazas.
- b. Maniobras de conducción, como cerrar el paso a otro vehículo, seguirlo muy de cerca, evitar que otro vehículo use el carril, perseguir a otro vehículo, o sacarlo de la carretera, embestir o chocar a otro vehículo.
- c. Parar a otro vehículo al lado de la carretera, y salir del auto para amenazar, asustar, atacar, pelear o hacer daño a otro conductor o pasajero, o peatón, ciclista, u otra persona.

Investigaciones recientes indican que estar en un estado de furia callejera puede afectar su presión sanguínea, y su habilidad para razonar y tomar decisiones. Como conductor, usted cometerá más errores de tránsito. Aumentarán sus posibilidades de provocar un choque o verse involucrado en uno.

Conducir agresivamente y participar en la furia callejera resulta en la revocación o suspensión de licencias de conducir, dificultades entre miembros de la familia y amigos, pérdida del empleo y considerables problemas legales.

3.1.2.7. Peatones.

El Defensive Driving Course, del Consejo Interamericano de Seguridad, considera que “Un peatón puede interponerse al paso de un vehículo en cualquier parte y en cualquier momento del día o de la noche y por tanto resulta difícil desarrollar una fórmula defensiva al problema desde el punto de vista del manejo defensivo, pero puede aconsejar, como advertencia general, que se tenga cuidado con los peatones y se les dé el derecho de paso”.

Los conductores tienen la obligación de tomar precauciones para evitar accidentes con los peatones en todo momento y lugar, aún cuando éstos cometan trasgresiones. Bajo ninguna circunstancia el conductor de un vehículo puede hacer predominar sus derechos de paso sobre el de un peatón.

Son transcritas a continuación, las medidas de seguridad que El Defensive Driving Course recomienda a los peatones para defenderse de los accidentes con vehículos:

- Cruce siempre la calle por las vías peatonales señalizadas o en las intersecciones, siguiendo la línea de la acera.

- Avance solamente cuando la luz esté a su favor o cuando el policía de tránsito le de paso.
- Antes de bajarse del bordillo de la acera, mire primero hacia la izquierda y luego a la derecha, para asegurarse que el camino está despejado; deténgase y mire hacia ambos lados para protegerse de los vehículos que doblan.
- Camine rápido pero no corra. Manténgase alerta respecto de los vehículos que pueden girar para entrar a la calle. Tenga cuidado especial al pisar si el pavimento está resbaladizo o disparejo.
- Cruce directamente, sin demorarse en la calle.
- Si lleva un paraguas, pórtelo en forma tal que no le obstruya la visibilidad.
- Al entrar o salir de un vehículo, hágalo de ser posible, del lado de la acera. Si usa la puerta que da a la calzada, aguarde a que se produzca un claro en el tránsito antes de abrirla.
- Espere los autobuses al borde de la acera o en la zona de seguridad. Cuando deba cruzar el tráfico para llegar a una zona de seguridad, camine con cuidado.
- Al descender de un autobús en mitad de la calle, vaya desde la zona de seguridad hasta el cruce de peatones y luego directamente a la acera. Si debe cruzar al lado opuesto de la calle, aguarde hasta que el autobús haya

avanzado. Nunca debe apresurarse a pasar por detrás o delante de éste ya que corre el riesgo de ser atrapado en la corriente de tráfico.

- En la noche, cruce por donde haya luces y la visibilidad sea buena.
- Párese siempre en la acera, nunca en la calle, mientras espera para cruzar.
- Al caminar por una carretera donde no haya acera, hágalo sobre el lado izquierdo de frente al tráfico que se aproxima.
- Por la noche use o lleva algo reflectante o una luz, para llamar la atención de los conductores.
- Nunca use una carretera o una calle para jugar. Cuídese de correr precipitadamente hacia una calle detrás de un balón, un animalito, etc.
- Utilice pasajes subterráneos o elevados, zonas de seguridad u otros recursos de seguridad para peatones.
- Cuídese tanto cuando vaya en grupo como solo. Nunca confíe en que otros habrán de protegerlo.
- Es tan peligroso beber y caminar en el tráfico como beber y conducir”.

Adicionalmente el Defensive Driving Course añade que tanto los conductores como los peatones deben comprender que los cuatro factores principales de muertes peatonales son:

1. Peatón Joven (hasta 14 años). En la medida en que los infantes crecen, se tornan más independientes, con nuevos compañeros de juegos y nuevas actividades, particularmente a nivel de la calle donde prefieren permanecer y divertirse. La mayoría de los niños que han sufrido accidentes de tránsito fatales eran peatones que jugaban en la calle.

Los padres deben buscar entonces lugares seguros para que sus hijos de corta edad jueguen sin peligro. Además, deben conocer la diferencia que para efectos del tránsito, existe entre niños y adultos. Ej. los niños tienen una visión periférica pobre; piensan que si son capaces de ver un vehículo que se acerca en una trayectoria perpendicular a su dirección de marcha, el conductor que se acerca también será capaz de verlos y detenerse para no atropellarlos.

Los niños de corta edad tampoco asocian la relación existente entre un carro detenido al borde de la calzada y la posibilidad de que inicie súbitamente la marcha. No reconocen el significado de señales como el ruido del motor, las luces de apoyo y la presencia del conductor dentro del vehículo.

Adicionalmente, los padres o mayores que están a cargo de niños de corta edad, están obligados a:

- Enseñarlos a caminar sobre la acera, si hay una disponible. Si no, deben hacer que el niño camine de cara al tráfico, manteniéndose lo más alejado posible de este.
- Enseñarlos a usar los puentes peatonales. Aleccionarlos para que al utilizar cruces para peatones, se aseguren de mirar previamente a derecha e izquierda.

- Asegurarse que aprenden a ver y escuchar el tráfico; observan a derecha e izquierda antes de cruzar y mantienen la atención hasta que hayan completado el cruce de una acera a la otra o en una intersección.
- Discutir con ellos las señales y avisos de tránsito, asegurándose que los entienden y acatan.
- Aleccionarlos para que se detengan siempre al borde de la calzada o de la carretera para estimar sus posibilidades de pasar sin peligro y que nunca entren corriendo a la vía.
- Enseñarles, cuando toman el bus escolar, a evitar las zonas de peligro, en frente, atrás y al costado derecho del vehículo donde el conductor puede no verlo y que cruce al menos tres metros enfrente de él.
- Asegurarse que cuando salen de noche, deben usar ropas que reflejen la luz o con franjas para mejorar las posibilidades de que sean vistos. La ropa blanca y ligera es la mejor.

Los adultos deben tener presente que los niños entre los 5 y los 9 años, según los análisis estadísticos, están especialmente en peligro, porque a menudo son ellos las víctimas de los accidentes de tránsito.

2. Peatón Maduro (mas de 60 años). El Defensive Driving Course dice al respecto: “La gente de edad está más propensa a sufrir accidentes en las intersecciones y durante las horas de oscuridad. Tiende a confiar en los movimientos de otros peatones y vehículos, para saber cuando debe cruzar en vez de observar las señales de tráfico”.

Casi todos los peatones adultos que han sufrido accidentes graves han sido personas que no han poseído licencia para conducir. Al no haber conducido nunca un vehículo, la gente de edad no está familiarizada con las limitaciones, tanto del vehículo como del conductor. Ignora la distancia mínima de parada de un vehículo a distintas velocidades.

La velocidad de un vehículo que se aproxima (distancia de acercamiento) es difícil de estimar, aún para los peatones que tienen una vista perfecta y una excelente percepción de profundidad. Muchas personas mayores tienen tendencia a ser negligentes y confiadas en extremo, especulando en aquello que los conductores pueden y deben hacer para evitar golpearlas. No están en condiciones de reaccionar con la suficiente rapidez para evitar un peligro y nada hacen para compensar esa ineptitud.

3. Peatón Ebrio. El Defensive Driving Course, anota al respecto: “Existen pruebas que el beber y caminar constituye un problema aún mayor que el beber y conducir”¹¹.

Los accidentes fatales sufridos por peatones ebrios son más que los sufridos por conductores ebrios. Las personas que están en ese estado no deben caminar en el tráfico.

Con un juicio embotado y, a la vez, con una auto-confianza aumentada, las personas que están bajo la influencia del alcohol pierden tanto su agilidad mental como su coordinación física.

¹¹ National Safety Council. Defensive Driving Course. Programa de mejoramiento del conductor. 1981/91.

Las muertes de peatones ebrios son 8.5 veces más frecuentes durante la noche que durante el día. Obviamente es tan peligroso beber y caminar en el tráfico como beber y conducir.

4. Peatón Invisible en la Oscuridad. El Defensive Driving Course, respecto de este problema de inseguridad vial cita que las muertes de peatones son más numerosas en las primeras horas del anochecer. Y agrega: “La solución para la visibilidad del peatón estriba en que las calles y carreteras se encuentren mejor iluminadas, en que la velocidad de los vehículos no sea mayor al del alcance de las luces para conservar la distancia de parar y en que los peatones usen ropas de colores claros, materiales reflectantes o que lleven una luz.”

De otro lado, en Family Safety & Health del National Safety Council, Diane Umansky menciona entre los factores contribuyentes a la peligrosidad de la conducción nocturna, los siguientes:

- **Visión** – Fred Owens, Ph.D., director del Departamento de Psicología en Franklin & Marshall Collage, en Lancaster, Pa., dice que la visión juega un papel importante en las colisiones nocturnas. En la noche, los conductores no pueden ver los peligros poco iluminados y de bajo contraste – como por ejemplo, un peatón, una persona que está trotando o un vehículo averiado – en forma oportuna para evitar una colisión.
- Cuando tienen encendidos los faros de su vehículo, los conductores usualmente ven una pequeña porción del camino que se encuentra al frente. Sin embargo, su visión periférica no es tan definida. Además, la oscuridad hace que la evaluación de las distancias, movimientos y colores

se vuelva más difícil. Y los faros encendidos de los otros vehículos pueden crear un brillo cegador.

- Algunos conductores poseen una “ceguera nocturna”. La causa de esta condición puede ser una retina defectuosa o una deficiencia de vitamina A. (o también puede ser un signo temprano de una enfermedad ocular).
- **Edad** – La visión nocturna gradualmente comienza a deteriorarse a partir de los 20 años de edad. Conforme va envejeciendo la persona, la cantidad de luz que entra en sus ojos disminuye. Esa es la razón por la cual la gente necesita más luz conforme va envejeciendo para ver con claridad. Además, la luz que entra en sus ojos se dispersa más, lo cual genera un brillo sombrío en la noche.
- Por cada 15 años de vida, la cantidad de luz que ingresa en el ojo se reduce hasta la mitad. Eso significa que el individuo promedio de 60 años de edad necesita una cantidad de luz tres veces mayor en la noche que los jóvenes promedio de 20 años de edad.
- Las condiciones o enfermedades comunes asociadas con la edad también pueden afectar la visión nocturna. La catarata, por ejemplo, produce una grave pérdida de la visión nocturna en las etapas tempranas de la enfermedad.
- Los conductores jóvenes también pueden tener problemas de visión. En varios estudios de estudiantes universitarios, los científicos descubrieron que muchos alumnos no podían enfocar bien su vista en objetos distantes. Esta condición se conoce como miopía nocturna”.

3.1.2.8. Condiciones del Tiempo, de la Carretera y del Vehículo.

La lluvia, la niebla, la nieve y la oscuridad constituyen grandes amenazas para el conductor. El Defensive Driving Course considera que aumentan grandemente las posibilidades de completar el viaje sin accidentes al:

- Ajustar la velocidad a las condiciones atmosféricas. Los límites señalados en las señales son solo para condiciones ideales de conducción. Es necesario viajar más despacio cuando haya lluvia, nieve o bancos de niebla.
- Comúnmente, la neblina aparece de noche, aunque también se presenta cuando existe amenaza de lluvia y la poca luz obliga al uso de las luces del vehículo. El efecto de éstas sobre la neblina es cegador. Cada fotón de luz rebota en las partículas suspendidas y se devuelve detrás de un color blanquecino que obliga a conducir con la máxima prudencia. Si ésta es muy densa, el conductor debe salir completamente de la carretera y de la berma y apagar las luces. Si es imperativo estacionar sobre la berma, debe encender las luces intermitentes de emergencia del vehículo.
- Evitar patinazos en carreteras resbalosas bombeando los frenos para detenerse. Presionar el pedal del freno una o dos veces por segundo, para lograr intervalos alternados de control sobre el freno y la dirección. Si el vehículo patina, girar la dirección para el lado en que se desliza la cola del automotor.
- Conducir despacio en tiempo húmedo y reemplazar las llantas lisas puesto que las posibilidades de hidro-planear son menores cuando las bandas de

rodamiento están en buenas condiciones. Velocidad, pavimento mojado y llantas lisas forman una trilogía para hidro-planear, lo cual causa pérdida de control del vehículo y del dominio de la dirección y los frenos.

- Las condiciones de la carretera. Una curva forzada, un bache peligroso repentino, un salto del vehículo al cruzar un obstáculo, una maniobra excesiva al sobre virar debido a la presencia de piedras o desperdicios sobre la vía, son condiciones que pueden generar un accidente.
- Las condiciones mecánicas. Un vehículo en condiciones mecánicas defectuosas, puede ser el segundo responsable de un accidente, si tiene los frenos, la dirección o las llantas en mal estado. El primer responsable es siempre el conductor.
- Periódicamente, debe revisarse y corregirse todo defecto encontrado en frenos, dirección, suspensión, llantas, luces, parabrisas, bocina, etc. Una lista de verificación, permite ejecutar completas revisiones periódicas del vehículo y programar rutinas de mantenimiento correctivo necesarias. Ver formato de inspección siguiente:

Fecha de Inspección:		Vehículo Placa No.:				Responsable:	Kilometraje			
Detalle	ESTADO DE LOS ELEMENTOS				Detalle	ESTADO DE ELEMENTOS				
	NO	SI	B	M		SI	NO	B	M	
1 Funcionamiento Motor					11.3. Señales de emergencia					
2 Funcionamiento frenos					11.4. Extintor de fuego					
3 Funcionamiento dirección					11.5. Botiquín					
4 Funcionamiento embrague					11.6. Linterna					
5 Funcionamiento pito					12 Cinturones de seguridad					
6 Funcionamiento luces					12.1. Delanteros					
6.1 Interior					12.2. Traseros					
6.2 Direccional derecha					13 Apoyos de cabeza					
6.3 Direccional izquierda					13.1. Delanteros					
6.4 De emergencia					13.2. Traseros					
6.5 De frenado					14 Limpiavidrios					
6.6 De reversa					14.1. Delanteros					
6.7 Para visión nocturna					14.2. Traseros					
6.8 Exploradoras					14.3. Agua limpiavidrios					
7 Estado de las llantas					15 Instrumentación					
7.1 Presión de aire					15.1. Alarma contra robo					
7.2 Labrado de tracción					15.2. Bloqueo central					
7.3 Balanceo					15.3. Vidrios eléctricos					
7.4 Rines					15.4. Calefacción					
7.5 Pernos y tuercas					15.5. Desempañador					
7.6 Repuesto					15.6. Seguro de dirección					
8 Estado de los vidrios					15.7. Contador Kilometraje					
8.1 Panorámico delantero					15.8. Tacómetro					
8.2 Panorámico trasero					15.9. Ind. de aceite de lubricación					
8.3 Laterales derechos					16 Indicador de gasolina					
8.4 Laterales izquierdos					16.1. Ind. de carga de batería					
9 Estado de puertas					16.2. Ind. de temp. agua motor					
9.1 Ajuste general de puertas					17 Otros					
9.2 Seguros					17.1. Acondicionador de aire					
9.3 Puerta atrás con apertura interior					17.2. Radio/Compact Disc					
9.4 Estado puertas delanteras					17.3. Air bags					
9.5 Estado puertas traseras					17.4. Cable recargue de batería					
9.6 Tacómetro					17.5. Latonería					
10 Espejos					17.6. Pintura					
10.1 Interior					17.7. Estado amortiguadores					
10.2 Exterior derecho					17.8. Ajuste general mecánico					
10.3 Exterior izquierdo					17.9. Estado general tapicería					
11 Equipo de carretera					18 Seguros					
11.1 Herramienta surtida					18.1. De responsabilidad civil					
11.2 Calzos para ruedas					18.2. Pérdida total o parcial					
11.3 Cuerda o cable para remolcar					18.3. Obligatorio por accidentes					
OBSERVACIONES										

B: Buen Estado M: Mal Estado

4. LAS HERRAMIENTAS DE CONTROL PARA LA SEGURIDAD DEL TRANSITO AUTOMOTOR

4.1. Desarrollo del Concepto Sobre el Peligro.

Para aplicaciones técnicas en el análisis de amenazas potenciales que causan los accidentes de tráfico con vehículos, son usados los conceptos “peligro–riesgo” entendidos de la manera siguiente:

Peligro, es el riesgo o contingencia inminente de que suceda algún mal (accidente) o el lugar, paso, obstáculo o situación en que aumenta la inminencia del daño secuela del accidente.

Ahora, como se deriva de esta definición, peligro es sinónimo de riesgo, entendido como proximidad de un daño. Así decimos que una situación es riesgosa cuando resulta aventurada, peligrosa o entraña contingencia o proximidad de un daño.

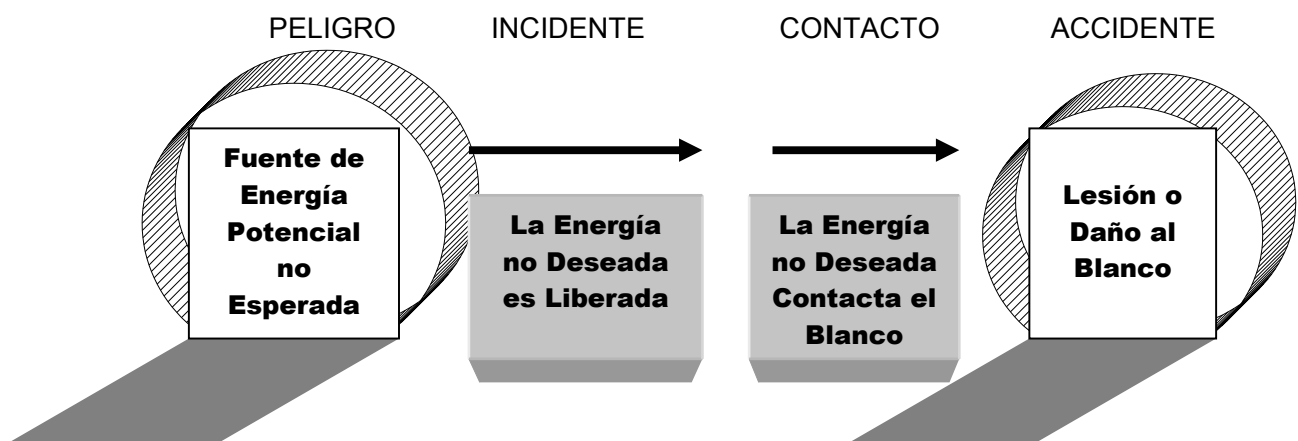
El concepto riesgo es entendido como una medida que resulta del producto de la probabilidad por la severidad o gravedad de los factores adversos desencadenados durante el proceso mismo del accidente y que resultan de la exposición al peligro.

Un proceso de administración de riesgos es un sistema para el tratamiento del riesgo puro, que incluye: identificación y análisis de las exposiciones, selección de las técnicas apropiadas de administración de riesgos para manejar las exposiciones, implementación de las técnicas escogidas y monitoreo de los resultados.

Al controlar una amenaza, la exposición a peligros potenciales y la posibilidad de contacto con ellos deben reducirse. Una fuente de energía es reconocida como un

peligro potencial. El peligro se define como el potencial para que una fuente no deseada de energía fluya. Y toda actividad involucra exposición a alguna forma de energía.

La figura siguiente muestra que si una energía no deseada es liberada y hace contacto con un blanco, la lesión o el daño pueden ocurrir. Cada peligro es analizado de esta manera.

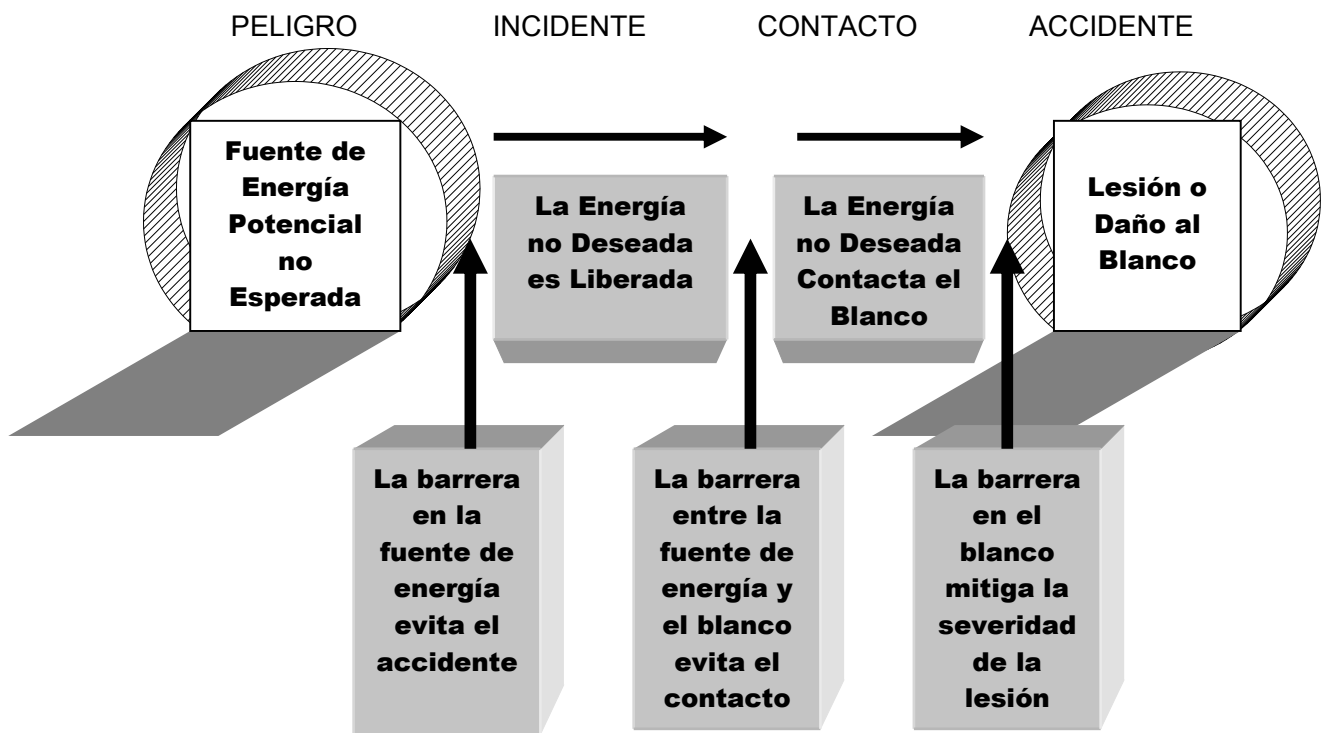


Una vez que la energía (peligro) está identificada, alguna forma de control debe aplicarse para prevenir su liberación.

Las barreras de control son usadas en primer lugar para evitar que la energía no deseada sea liberada.

La Figura que aparece enseguida muestra tres puntos donde una barrera puede ser situada para evitar la ocurrencia del evento no deseado inminente. La concientización de las personas a través de procesos de formación, la instalación

de barandas o cerramientos y la fijación de señales de prohibición, información o prevención, son ejemplos de barreras de control.



Situar barreras en el blanco es el control último que puede prevenir una lesión o daño. En aplicaciones de seguridad vial, constituyen ejemplos de este tipo de controles los llamados "air bags" (bolsas de aire) y los cinturones de seguridad en los automóviles, los cerramientos y muros de contención, las trampas de arena, así como en buena medida, la señalización de calles y carreteras y los andenes y pasos peatonales.

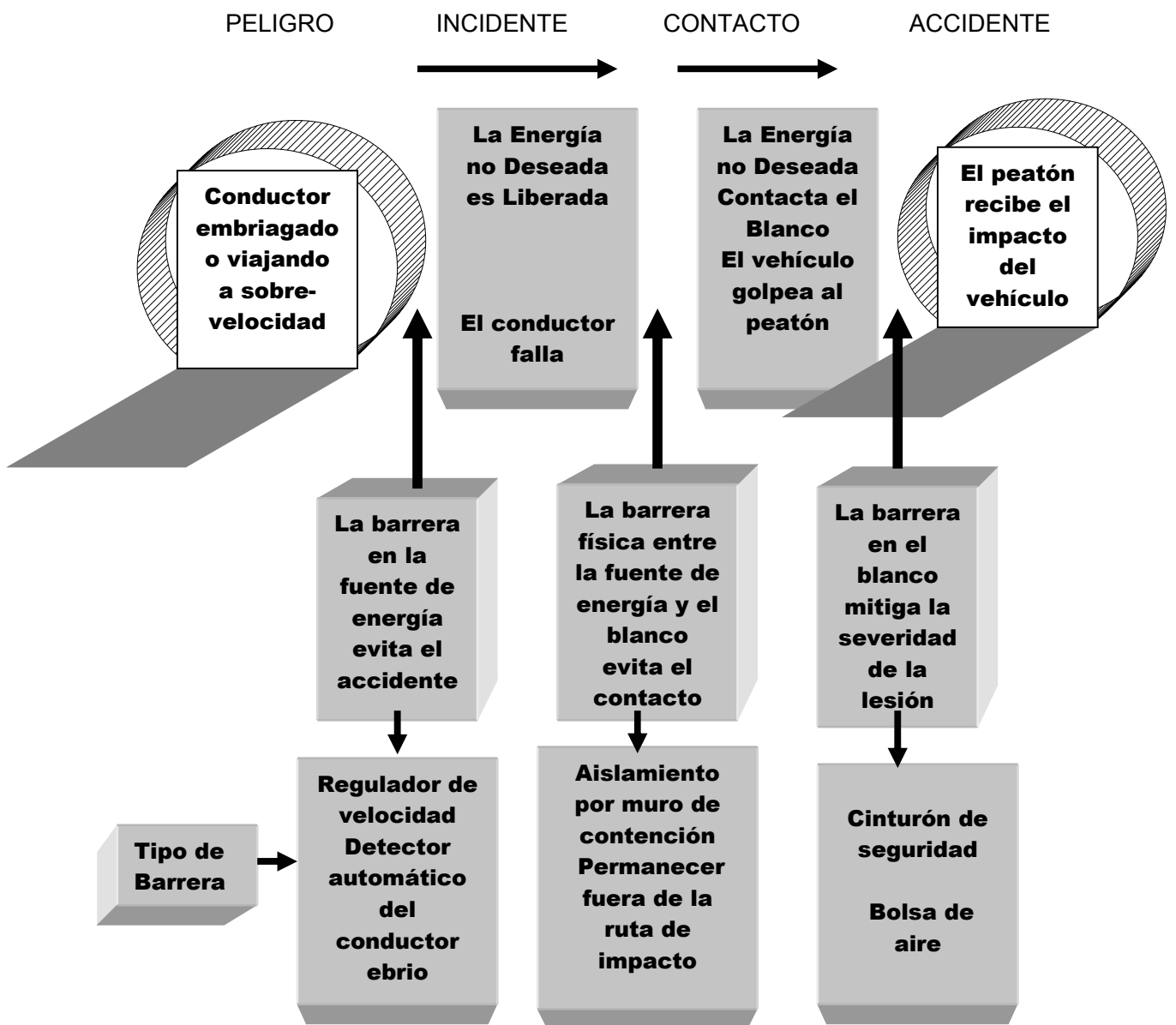
Un plan de preparación para emergencias que incluya rescate y primeros auxilios es también una barrera que podría prevenir lesiones más serias o la muerte. Algunas barreras son más efectivas que otras. Una barrera física centrada en la eliminación o control de la fuente de energía (peligro) es más efectiva.

Cualquier barrera centrada en la persona “haciéndola más cuidadosa” o mediante la ejecución de procedimientos preventivos durante la exposición es menos efectiva. Ej. durante la utilización de barreras tales como entrenamiento, experiencia, previsión y juicio, para prevenir atropellamientos, todo depende de los recursos, la capacidad de aprendizaje e inclusive la decisión volitiva de la persona expuesta para evitar el error.

Por el contrario, la barrera física está diseñada para proteger sin considerar el error humano. Una vez liberada la energía, son necesarios elementos de seguridad para prevenir el contacto del peligro con el blanco.

Puentes peatonales, plataformas aisladas, cinturones de seguridad y bolsas de aire, reguladores de velocidad y sistemas automáticos de detección de conductores ebrios, entre otros, son ejemplos de barreras de seguridad que evitan lesiones o daño después de que el flujo de energía indeseada ha sido liberado.

El análisis energía / barreras que muestra la figura siguiente da una idea del tipo de barreras necesarias para controlar los peligros.



En desarrollo de lo anterior, un proceso de Identificación de Peligros y Valoración de Riesgos que define el grado de “vulnerabilidad” de una actividad, debe desarrollarse con base en la severidad y probabilidad de los incidentes que resultan de la exposición al riesgo presente.

La severidad debe entenderse como la descripción de la gravedad del daño potencial o pérdida actual resultante del contacto con el peligro (también conocida como Efecto del Peligro). Se expresa en términos de daño a las personas o al ambiente y como pérdidas económicas.

La Probabilidad es la posibilidad de ocurrencia del peligro, expresado como número de veces por mes (o por un período dado pre-establecido). Ver cuadro siguiente:

<i>DETERMINACIÓN DE LA PROBABILIDAD</i>		
A: alta	Probable	Al menos 1 x mes
M: media	Posible	Al menos 1 entre 1 y 3 meses
B: baja	Improbable	1 vez cada 3 meses o menos

REGLA N° 1: El riesgo es igual a: SEVERIDAD (del peligro) X PROBABILIDAD (del peligro), donde:

Severidad = Al daño o lesiones causadas cuando ocurre el accidente.

Probabilidad = La posibilidad de hacer contacto con un peligro en el lapso dado.

REGLA N° 2: Los riesgos deben controlarse tanto como resulte posible. Las acciones preventivas deben permitirnos mantenernos en el área de riesgo B (bajo).

Una *Matriz de Valoración de Riesgos* combina severidad y probabilidad en una medida semi - cuantitativa del riesgo. Por lo general, el riesgo está dividido en 4 clases: *Riesgo Rutinario*, *Riesgo Bajo*, *Riesgo Medio* y *Riesgo Alto*.

El “*Riesgo Rutinario*” es el equivalente de aquellos peligros que agreden a una persona durante la vida diaria.

Los eventos de “*Riesgo Bajo*” son aquellos que producen un impacto mínimo sobre la salud, la propiedad o el ambiente. Los eventos de “*Riesgo Medio*” podrían producir impactos considerables para la salud, la propiedad o el ambiente.

Los eventos de “*Riesgo Alto*” son aquellos con potencial de impacto mayor en el sitio y fuera de él para un gran número de personas, la propiedad o secuelas importantes sobre el ambiente.

Según los lineamientos anteriores, toda actividad definida como de *Riesgo Medio* o *Alto* por un Análisis de Peligros, debe ser normalizada mediante un documento conocido como *Procedimiento de Operación Segura POS*, diseñado para lograr los efectos de mitigación de los peligros de tal actividad.

El resumen del proceso de Identificación de Peligros y Valoración de Riesgos aparece descrito en la Tabla siguiente:

RESUMEN DEL PROCESO DE IDENTIFICACION DE PELIGROS Y VALORACION DE RIESGOS - PASOS QUE INVOLUCRA	
1. Peligro...	* Identificarlo.
2. Efecto del Peligro...	* Determinar su Severidad.
3. Posibilidad...	* Determinar su Probabilidad.
4. Grado de Riesgo...	* Valorarlo.
5. Minimización...	* Acciones de Control del Riesgo.
6. Riesgo Residual...	* Valorarlo. Acciones de Control por Cada Actividad.
7. Riesgo Total...	* Valorarlo en su Fase Final.
8. ¡Ejecutar las actividades!	* Si la valoración es B (baja)

5. LA POLITICA INTEGRAL DE TRÁNSITO VIGENTE Y LA ACCIÓN COACTIVA DEL ESTADO PARA PREVENIR ACCIDENTES.

5.1. Enfoque del Problema que Generan los Accidentes, desde el Punto de Vista de la Administración Como Ciencia Aplicada a la Seguridad Vial.

Este enfoque administrativo, pretende definir los alcances de una Política Integral de Administración del Tráfico Vehicular de aplicación general en todo el país, con énfasis particular en Bogotá, D.C.

A través de esta política, todas las responsabilidades, consignas generales y procedimientos necesarios, deben aplicar con la energía y decisión requeridas para facilitar su cumplimiento.

La Política Integral de Administración del Tráfico Vehicular en Bogotá D.C., debe aplicar a la Administración del Estado que la concibe e impulsa, a las organizaciones públicas y privadas, a las empresas nacionales e internacionales y a todas las actividades diarias.

Debe incorporarse a la planeación, comportamientos y mejoramiento continuo de las conductas y procedimientos ciudadanos y estructurarse para que el país entero pueda participar a un nivel apropiado en el logro de los propósitos planteados y satisfacción de las expectativas existentes en este campo.

La Política Integral de Administración del Tráfico Vehicular en Bogotá D.C., es interdependiente con el conjunto de políticas y procedimientos fijados por el Estado para el cumplimiento de su Misión. Para entender totalmente su diseño e implementación, es necesario un trabajo de conocimiento del conjunto de tales políticas y procedimientos.

La Misión del Estado, en Seguridad Vial, debe proyectarse en el ámbito nacional mediante el desarrollo de su habilidad Gerencial para establecer metas y objetivos y utilizar un plan eficaz para alcanzarlos. Los puntos clave de esa habilidad pueden concretarse en:

- La determinación de las bases de un Sistema Integral de Administración de la Seguridad Vial, a través de una Política coherente y eficaz.
- El establecimiento de un programa de Análisis y Valoración de Riesgos (sobre accidentalidad vial).¹²
- El entendimiento que, desde la perspectiva de la Administración de Riesgos, hay cuatro categorías de pérdidas:
 - Las que afectan a personas
 - Las que afectan la propiedad
 - Las que implican responsabilidad legal
 - Las que afectan los elementos tiempo y productividad
- La definición clara de las metas y objetivos del esfuerzo de Administración de Riesgos.
- La aplicación del modelo clásico de Administración de Riesgos, concebido a través de las cinco etapas siguientes:

¹² *Análisis de Riesgos*, significa la identificación de eventos no deseados que conducen a la materialización de un peligro, el análisis de los mecanismos por los cuales estos eventos inesperados podrían ocurrir y, usualmente, la estimación o valoración de la extensión, magnitud y probabilidad de cualquier efecto dañino.

Valoración de Riesgos, significa la evaluación cuantitativa de la posibilidad de eventos no deseados y de la probabilidad de perjuicio o daño causado por tales eventos sobre los recursos humanos, físicos, económicos y ambientales.

1. Identificación de Riesgos en la accidentalidad vial.
2. Valoración de Riesgos en la accidentalidad vial.
3. Establecimiento de prioridades para el control de los riesgos identificados.
4. Mitigación y/o control de los riesgos Identificados.
5. Monitoreo del programa de control de riesgos identificados.

La determinación del Grado de Riesgo Aceptable, es entendida como el nivel de peligro permitido en una actividad luego de implementar controles necesarios. El Riesgo, en seguridad, viene a ser la medida de la *probabilidad* y la *severidad* de los efectos adversos ocurridos. Estos efectos adversos resultan de la exposición a un peligro. El riesgo existente puede ser más bajo que el aceptable pero no más alto y, éste último, está basado en datos oficiales compilados por los organismos del Estado o particulares que tienen esta delegación específica.

La administración ejecutiva establece por anticipado grados de riesgo aceptables (tolerables) para la actividad de conducción de vehículos automotores, sobre la base de amplias categorías de riesgo o análisis de caso por caso, si es necesario.

En general, el grado de Riesgo Aceptable es definido como un riesgo bajo o rutinario. Al establecer grados de Riesgo Aceptables, es necesario considerar:

- El riesgo existente, implícito en la conducción de vehículos a motor, como expresión cuantitativa o cualitativa de pérdidas posibles que consideran la probabilidad de que un peligro pueda causar daño y las consecuencias de ese evento.
- El nivel de pérdida de imagen y el grado de incivildad de los ciudadanos que el Estado y la sociedad están dispuestos y/o son capaces de tolerar.

Este nivel se representa como valor en pesos, tasa de pérdidas u otros conceptos (como muertes) y aplica para actividades individuales o grupos de ellas.

- Los controles existentes previstos para reducir la probabilidad y severidad o gravedad de las consecuencias de un evento (accidente de tránsito) y para postergar sus secuelas, tales como cobertura comercial de seguros.
- Los requerimientos regulatorios que ordenan controles específicos.
- La posibilidad de implementar los controles ya disponibles, incluido el factor costo-beneficio y los impactos programáticos potenciales.
- Los requerimientos regulatorios de inspección y las tendencias del Estado y la industria que se manifiestan en sus políticas de administración de riesgos, que hacen recomendable a la administración ejecutiva cambios apropiados en el grado de riesgo aceptable.

Los Procedimientos de Operación Segura (POS)¹³, son documentos de valoración de riesgos que evalúan sistemáticamente los peligros para la salud, la productividad, la seguridad y el ambiente que se generan durante el desarrollo de actividades asociadas con la conducción y la seguridad vial e identifican las medidas requeridas para su control o mitigación. Un POS permanece en efecto mientras perdure el riesgo, con revisiones periódicas, si son necesarias.

¹³ *Procedimiento de Operación Segura (POS)*, se refiere al instructivo que consigna responsabilidades, obligaciones y/o conductas específicas asignadas a un individuo, a los integrantes de una comunidad o a un sistema de apoyo previsto para situaciones de emergencia, a fin de garantizar que su comportamiento resulte eficaz y coherente con los objetivos básicos de salvaguardar la vida humana, controlar amenazas, mitigar daños y minimizar secuelas de siniestros.

El Sistema Administrativo, es establecido entonces por la Gerencia Ejecutiva para facilitar la planeación eficiente y conducción de los medios investigativos, desarrollo, despliegue y soporte de actividades que son críticas para la Misión. Estos sistemas deben documentarse en las Políticas del Estado y asociarse con los procedimientos a nivel de trabajo y programas de implementación.

Los Ciudadanos, deben considerarse como seres sociales al servicio del Estado.

La Unidad de Gestión entre el Estado, los entes administrativos y los ciudadanos, debe permitir que una acción coordinada sea dirigida simultáneamente a todos los niveles, concertando así la acción Estado/Política Integral de Administración de la Seguridad Vial/Ciudadano. La Unidad de gestión permite identificar el potencial de los peligros de la conducción desde la fase de planeación de la Política Integral, produce decisiones informadas sobre cuáles peligros serán controlados, provee los recursos necesarios, asigna responsabilidades para conducir las tareas con eficacia y evalúa y mejora la efectividad de los procesos correctivos o de control de los factores que afectan la seguridad vial.

Para asegurar la coordinación apropiada de las actividades administrativas a través de la organización, los elementos inter-dependientes del sistema Estado/Política - Integral/Ciudadano son conducidos en una secuencia predeterminada.

Para ello se debe considerar un proceso de planeación formal estratégica anual, que establezca las asignaciones de trabajo que desarrollan la Misión del Estado en el campo de la seguridad vial estratégica. El proceso de planeación es coordinado para que la información necesaria fluya de un elemento al otro en la secuencia apropiada y delineado para cada año fiscal, provisto de una guía escrita para el desarrollo de cada elemento allí fijado.

Esto es un Plan Operativo Anual, que dirija la estructura de la organización del Estado hacia el desarrollo de su Política Integral de Seguridad Vial, consolide estimados, habilite oportunidades y otros recursos necesarios para llevar a cabo el cumplimiento de los objetivos y llenar las expectativas del país y de los ciudadanos. A su vez, el Plan Operativo Anual es formal y periódicamente revisado para verificar su alineamiento vertical con otros Planes Operativos Anuales del Estado.

Una revisión formal periódica, también asegura que los recursos necesarios para cada plan son identificados y coordinados con quienes proveerán tales recursos. El conjunto de Planes Operativos Anuales es revisado cuanto sea necesario para eliminar superposición y vacíos. Si es identificado un déficit en los recursos, debe utilizarse un proceso de priorización en la asignación de ellos, lo cual puede incluir revisiones para el conjunto de misiones de trabajo a ser ejecutadas.

También, un Plan de Evaluación del Desempeño debe desarrollarse para cada año fiscal e incluye los resultados críticos, cumplimiento de objetivos e indicadores de desempeño. El Plan de Evaluación del Desempeño y el Plan Operativo Anual deben desarrollarse simultáneamente para asegurar consistencia y alineamiento con la Misión.

El contenido del Plan de Evaluación de Desempeño debe discutirse con los niveles de dirección administrativa e incluye, además de otros, resultados específicos en Seguridad vial, objetivos e indicadores que aplican en la gestión general de trabajo. En este proceso, debe considerarse el desempeño registrado e identificarse las áreas a mejorar a través de métodos de valoración y los niveles deseados de efectividad por comparación con la actividad típica esperada para el sector vial y del transporte a nivel nacional y/o internacional.

El logro de los objetivos recomendados para la Seguridad Vial, es priorizado y balanceado con el plan general de objetivos contenido en el Plan de Evaluación de Desempeño. Complementariamente, el flujo vertical de los objetivos fijados es logrado a través del Plan Operativo Anual que desarrolla para cada área el contenido de tareas clave que son alineadas en el Plan de Evaluación de Desempeño, junto con indicadores de gestión. Esta alineación de tareas clave y logro de objetivos establecidos para cada área es trasladado entonces para ejecución individual a nivel de ciudadanos.

Una calificación de excelencia en seguridad vial para los ciudadanos, debe establecerse a través de las oficinas de tránsito respectivas e incluir requisitos específicos en las áreas apropiadas. Dado que el manejo de vehículos constituye una actividad de alto riesgo, las exigencias estatales para ciudadanos y vehículos deben abarcar aspectos como el estado físico y mental de los conductores, el estado mecánico y de mantenimiento de los vehículos, el conocimiento de normas reglamentarias sobre manejo defensivo, señalización, responsabilidad, principios éticos y formación cívica, entre otros, involucrándolos como componentes esenciales del compromiso que asume cada persona al optar por su licencia de conducción.

La calificación del nivel de alistamiento de cada conductor es aumentada con la aprobación de programas de entrenamiento en Seguridad vial y desempeño seguro, que identifica y provee los niveles necesarios de conocimiento concernientes a procedimientos específicos. Este programa de aprendizaje utiliza un enfoque gradual que enfrenta los requerimientos del entrenamiento a los peligros de la actividad de conducción.

Asegurar a los ciudadanos una formación apropiada en seguridad vial y mantener la proporcionalidad entre la responsabilidad individual y los riesgos presentados

por las asignaciones de la conducción es de vital importancia. Lo anterior implica establecer programas amplios de entrenamiento. Todos los ciudadanos, como seres sociales al servicio del estado, están obligados a completar un programa de orientación y entrenamiento especializado en los peligros a que están expuestos como peatones o en sus actividades específicas de conducción.

De otro lado, para verificar si los sistemas culturales y administrativos del Estado conducen el país hacia su visión, se hace necesaria una investigación formal a fin de establecer un diagnóstico sobre los factores específicos de perturbación que afectan el panorama de la seguridad vial en Bogotá D.C., objetivo central de esta tesis, analizar los aspectos que se constituyen en fallas crónicas determinantes del fracaso de la tarea del Estado en este campo y recomendar una estrategia eficaz para resolver el problema.

Este “Trabajo de Auditoría”¹⁴, intenta examinar las fallas y estado actual del proceso de seguridad vial vigente en la Capital de la República. Los gerentes expertos en sistemas de calidad reconocen el valor que estos exámenes regulares tienen para el mejoramiento de la Administración Estatal y la Cultura Organizacional. Pocas organizaciones reconocen el papel crítico que juegan los sistemas administrativos informales en la eliminación y prevención de las amenazas que generan los accidentes. La mayoría de las acciones cívicas que los ciudadanos debieran realizar para eliminar los peligros del tránsito terrestre y auto-protegerse, sólo adquieren importancia o parecen importantes cuando ocurren siniestros y la atención de los medios de comunicación se vuelca sobre ellos para satisfacer la curiosidad ciudadana.

¹⁴ Debería ser realizado por un organismo inherente al Gobierno, por un tercero que evalué crítica y justamente el desarrollo de las políticas y acciones del Gobierno o entes delegados para el mejoramiento de la Seguridad Vial en Bogotá.

De hecho, la mayoría de los sistemas administrativos son informales. El Estado formaliza aquellos sistemas que considera resultan prácticos para lograr el cumplimiento de su visión. Sin embargo, no reconoce que la mayor parte de los controles siempre serán informales; su efectividad para identificar y eliminar riesgos es consecuencia directa de la cultura organizacional. Es por ello que los mandos instruidos concentran esfuerzos extensivos en el mejoramiento continuo de esta cultura. Consideran de la mayor importancia implementar sistemas administrativos formales y someterlos a auditorias para verificar si promueven un mejoramiento sostenido y continuo, dado que la efectividad real y a largo plazo de cualquier proceso vital para una organización (o un país), finalmente depende de la solidez de su cultura.

La reciente introducción de principios de administración de calidad perfeccionados, ha sido para los gerentes modernos una herramienta eficaz, porque aprendieron que al evaluar sus métodos y modelos de administración mediante procesos de re-ingeniería no solo resulta recomendable y útil, sino que esta evaluación destaca la semejanza existente entre la administración de la calidad y la administración de la seguridad. Para los fines de este estudio, el éxito del efecto multiplicador de la acción cívica ciudadana sobre la seguridad vial, está basado en que todos los ciudadanos estén comprometidos en compartir una visión común.

Pero el mejoramiento de la seguridad vial también implica que el Estado deje en claro que su política en lo sucesivo involucrará el análisis inflexible y la transformación de su cultura organizacional y los sistemas administrativos y que esta política es firme, sin consideración de quien esté a cargo o la dirija. Para lograrlo, el Estado a través de los mecanismos de auditoría externa, puede identificar y utilizar indicadores cualitativos, para medir el progreso y advertir sobre problemas potenciales. Por ejemplo:

- ¿Tiene la organización de la seguridad vial del Estado, una visión clara y estructurada sobre aquello que espera crear?
- ¿La visión del Estado es comprendida, compartida y hace parte del compromiso de todos los ciudadanos, según las encuestas de percepción?
- ¿Están progresando continuamente el desarrollo y la documentación de sistemas administrativos superiores orientados hacia el logro de la seguridad vial?
- ¿Son susceptibles de mejorar, cada vez más, estos sistemas luego de su examen mediante la auditoría de los sistemas?
- ¿Son corregidas con prontitud y eficacia las deficiencias encontradas durante las auditorías de los sistemas?
- ¿Existe un plan de formación y concientización ciudadana de amplio alcance, orientado hacia la erradicación de los problemas implícitos en las conductas inadecuadas de conducción de vehículos y el mejoramiento de los sistemas de seguridad vial? ¿Contiene ese plan una estrategia que asegure la calidad de la formación impartida?
- ¿Son identificados y corregidos los comportamientos críticos que afectan la frecuencia y severidad de los accidentes de tránsito? ¿Se trabaja simultáneamente en la mitigación de sus secuelas?

- ¿Existe un proceso analítico serio y bien estructurado, para determinar los factores del medio ambiente que influyen en los comportamientos? ¿Estos factores son alterados oportunamente para favorecer conductas seguras?
- ¿La administración Estatal ejerce influencia sobre los elementos determinantes de la seguridad vial? ¿Son responsables por su manejo?

En lugar de establecer metas numéricas sin significado, las auditorías hacen énfasis en el aprendizaje del proceso de mejoramiento de la seguridad vial y ayudan a diseñar métodos y planes para mejorarlo firmemente.

6. LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL CONTROL EFICAZ DE LOS PROBLEMAS DEL TRÁFICO AUTOMOTOR EN BOGOTÁ D.C.

6.1. Control Autónomo, Alternativa para la Inseguridad Vial:

Un beneficio esperado de la aplicación de programas para control de los accidentes de tránsito, es lograr aquello que los expertos denominan *Control Autónomo*, entendido como el dominio, la suficiencia y la capacidad adquiridos por los ciudadanos a través del entrenamiento y la experiencia para identificar, valorar y resolver con acierto situaciones atípicas en el ámbito de sus actividades.

El Control Autónomo aparece reforzado por un nivel de compromiso y auto-estímulo carente de expectativas que infieren recompensas o remuneraciones distintas de su salario como trabajador de una empresa.

Control Autónomo es también el grado de alistamiento logrado para decidir por si mismo, cursos de acción que hacen posible alcanzar la eficacia en los propósitos que constituyen un proyecto de vida. Es, además, una actitud proactiva que motiva a desarrollar comportamientos altamente efectivos de liderazgo que influyen positivamente en la conducta individual y el entorno en que se mueve cada ciudadano.

Finalmente, el *Control Autónomo*, es vital para afianzar el sentido de auto-protección como constante de comportamiento implícita en una convicción esencial: “¡Yo Debo Cuidarme!”.

Esta conducta, estructurada con base en un elevado nivel de compromiso y concientización, les permite a los ciudadanos superar una cultura insegura o un sistema administrativo deficiente, bajo la premisa de que tal conducta implica una

clara responsabilidad moral, cualquiera sea el grado de amenaza o de peligro existente.

Los elementos citados -Control Autónomo y “Yo Debo Cuidarme” - integran el perfil esperado de cada ciudadano “instruido” en un Estado igualmente “instruido”. En este contexto, un Estado “instruido” es aquel capaz de desarrollar una visión de ambiente de cooperación cívica que estimula y premia toda actividad ciudadana segura, eficiente y satisfactoria. Para lograrlo, debe otorgarse el más alto valor a la verdad en la salud, la tranquilidad y el ambiente del entorno.

Como lo expone la teoría de la Seguridad Basada en el Comportamiento y preparada por consultores de Behavioral Science Technology, Inc. (BST)¹⁵

“Un buen ciudadano es en general alguien que ayuda a los vecinos, acude a votar en las elecciones, participa en las actividades de la comunidad tal vez mediante el entrenamiento de un equipo deportivo compuesto por gente joven o la guía de un grupo juvenil y así sucesivamente. En otras palabras, un buen ciudadano es alguien que hace cosas que no se le solicitan, pero contribuye a que la comunidad marche de mejor manera”

“De modo similar, la ayuda a otro para realizar una tarea, la participación en comités de salud y seguridad, los consejos prácticos al compañero de trabajo nuevo, la participación voluntaria en grupos de respuesta a emergencias, la colaboración en las reuniones para solución de problemas o la genuina

¹⁵ BST fue el iniciador del movimiento de la Seguridad Basada en el Comportamiento a finales de los años setenta del pasado siglo y desde entonces dicha compañía ha desarrollado y extendido este acercamiento a la prevención de accidentes. Desde mediados de los años ochenta hasta el segundo trimestre del año 2001, los consultores de BST han ayudado a lanzar a través del mundo más de 1200 iniciativas de seguridad basada en el comportamiento. BST tiene oficinas en los Estados Unidos de América y en el Reino Unido y afiliados en Europa, África del Sur, Singapur y Australia. Un grupo de consultores de BST se mantiene activo en Latinoamérica (nota tomada de la revista del Consejo Interamericano de Seguridad “Noticias de Seguridad”, septiembre del 2001.

preocupación por la preservación física al conducir un vehículo, son solo algunas de las situaciones en que el Estado necesita ciudadanos dispuestos a contribuir más allá de sus otras obligaciones específicas”.

“Un ciudadano exitoso es entonces aquel que tiene un excelente espíritu cívico y de trabajo en equipo, que hace cosas que contribuyen al funcionamiento efectivo de la sociedad y el país y cuyo altruismo se expresa en acciones que ponen de manifiesto una preocupación desinteresada por el bienestar de los demás y por el suyo propio”.

Ahora, ¿acaso no son éstas, algunas de las calidades humanas “normalmente” requeridas a cada ciudadano en el ámbito de su país o nación?

6.2. Propósito:

6.2.1. Con la concepción expuesta, este trabajo pretende mostrar a los niveles Estatales de máxima autoridad, que el aprovechamiento y estímulo de unas condiciones naturales tácitas pero sobre - entendidas en la gran mayoría de los ciudadanos ayudará a transformar conductas inseguras, comenzando por la cima de las organizaciones, dado que los elementos del comportamiento que influyen en la seguridad son controlados por el Estado.

En toda organización con una visión definida de aquello que desea crear, el fomento de la cultura de ¡Yo Debo Cuidarme! constituye elemento necesario para el logro de la eficacia operacional. ¡Eso es prácticamente todo! Si bien y por supuesto, también se trata de que los niveles administrativos y gerenciales hagan una pequeña inversión de su tiempo en apoyar decididamente esta teoría del comportamiento, lo cual podría surtir grandes y benéficos efectos.

6.3. Acciones:

Dado que es imposible prevenir totalmente la ocurrencia de accidentes, independientemente de qué tan bueno pueda ser un programa de seguridad, el logro del objetivo “Yo Debo Cuidarme” dependerá, en buena parte, del interés y persistencia de los altos niveles del Estado y del estímulo apropiado a las condiciones naturales de cada ciudadano que deben ser reforzadas. Ello implica:

- Desarrollar técnicas apropiadas de comunicación capaces de “convencer” a los ciudadanos sobre la necesidad de integrar completamente la seguridad a los sitios de actividad diaria, vale decir, de auto - protegerse.
- Difundir la responsabilidad por la seguridad y las técnicas de “Yo Debo Cuidarme”, a través de todos los niveles institucionales.
- Entender que una de las áreas de mejoramiento en la mayoría de los países desarrollados se refiere al proceso que puede y debe cumplirse sobre cada ciudadano como “ente social al servicio del Estado”.
- Apoyar las técnicas de autoprotección “Yo Debo Cuidarme”, como un mecanismo o proceso específico formal, moral y éticamente válido, que reduce el grado de riesgo indebido y mejora dramáticamente los índices de accidentalidad una vez lograda la aceptación necesaria por parte de los ciudadanos involucrados.
- Aplicar el criterio de que los procesos de formación y aprendizaje formal son necesarios en todos los estamentos y a nivel individual, y que ello por tanto involucra a todos los nacionales del Estado.

- Evitar restarle valor a las expectativas a favor de la seguridad en el tráfico cuando se pone un mayor énfasis en los aspectos teóricos que en costear y promocionar el esfuerzo necesario que debe desplegarse en prevención de accidentes del sector automotriz. Por ser el comportamiento humano - o los hábitos de la gente- la parte crucial de cualquier programa de seguridad, los Entes Estatales deben dedicar más tiempo e interés a “reforzar” este mismo comportamiento -o hábitos- que a cualquier otro aspecto relacionado con la prevención de accidentes.
- La fijación de objetivos suele tener mucho más éxito cuando están definidos con claridad y son asequibles y mensurables. El programa de prevención “Control Autónomo” y “Yo Debo Cuidarme”, si es aplicado con habilidad y eficacia, debe ayudar al Estado a lograr los objetivos propuestos. En caso contrario carece de valor.
- La formación en seguridad y la prevención de accidentes a través del Control Autónomo y ¡Yo Debo Cuidarme! deben ocupar un valor primordial en el esquema de prioridades de la Administración.
- La seguridad es parte de nuestra cultura, de nuestra vida. En otras palabras, tanto a nivel nacional como en nuestros roles diarios no deberíamos mantenernos bajo la tutela de un programa preventivo sino vivir la seguridad como base de todo cuanto hacemos.

6.4. Controles:

Los controles son requeridos, dado que la administración debe identificar y utilizar indicadores cualitativos para medir el progreso en seguridad y advertir y corregir problemas potenciales. Tales controles sugeridos son:

- Vigilar la naturaleza, calidad y aplicabilidad de cada programa de formación planteado. Los cimientos de cualquier proceso de formación o cambio cultural son construidos sobre el compromiso total de los mandos superiores. Compromisos a medias conducen al fracaso.
- Prever que la responsabilidad por la seguridad en el tráfico, como parte de la misión institucional, es la manera más sensata de definir la importancia de la gestión preventiva.
- Evitar que la seguridad sea percibida como un componente que se toma en forma separada de las demás gestiones administrativas o productivas. Debe prevalecer en el trajín de trabajo diario y no convertirse en algo novedoso para atraer la atención.
- Incluir en las reuniones de nivel ejecutivo el análisis del desarrollo y rendimiento del programa preventivo “Yo Me Cuido”, en cada área de las distintas organizaciones, así como la evaluación y valoración de las acciones desplegadas para controlar problemas existentes.
- Prever que cuando la seguridad en el tráfico constituye una preocupación diaria del Estado, son afectadas positivamente las acciones de sus ciudadanos. Si la Administración y los ciudadanos asumen de consenso la

responsabilidad de llevar a buen término las actividades de seguridad a través del programa “Yo Debo Cuidarme”, pondrán de manifiesto su grado de compromiso cívico para con las operaciones seguras.

- Evaluar el rendimiento global de los ciudadanos como sujetos activos de la gestión “Yo Debo Cuidarme”, base de la prevención de accidentes y las técnicas de auto - protección.
- Integrar la seguridad de todas las actividades o tareas al concepto de “Yo Debo Cuidarme”, en una filosofía de vida y de trabajo capaz de influenciar el espíritu de grupo, la orientación de ciudadanos nuevos, la producción, la calidad, el control de pérdidas, las listas de verificación e, inclusive, criterios como los de *familia segura* y *desarrollo individual*.
- Recordar que el ciudadano como ser social al servicio del Estado, es la clave para el cumplimiento de las consignas de seguridad y, por tanto, este criterio debe reflejarse en las asignaciones de responsabilidad. La importancia de unas buenas relaciones que integren los distintos roles a nivel administrativo y gerencial con los de los ciudadanos no debe subestimarse.
- Recordar que las normas, consignas y programas escritos son documentos impersonales y sin dinámica alguna, salvo que involucren a los ciudadanos en forma emocional, importante y sistemática.
- Reconocer que la importancia del rol de los ciudadanos en el proceso “Yo Debo Cuidarme” es obvia, dado que ellos son el vínculo entre la misión del estado y la capacidad de los ciudadanos para lograr las metas propuestas.

- Por todo lo expuesto, el Estado debe proveer las herramientas necesarias que garanticen el éxito del programa, en forma de entrenamiento, apoyo financiero o uso del tiempo necesario.

6.5. Sinopsis:

Behavioral Science Technology, gestor del movimiento de Seguridad Basada en el Comportamiento y fuente de varios de los conceptos aquí expuestos, considera que las empresas deben caracterizarse por su dinámica al enfrentar el desafío del mejoramiento continuo. Y aclara: "...La meta del mejoramiento continuo significa que resolvemos manejar el desempeño de seguridad de manera que en cada lugar haya menos y menos accidentes durante períodos más largos de tiempo..."

"...El mejoramiento continuo implica un cambio de línea básica estadísticamente significativo, del tipo que es familiar para muchos lectores de la Administración de la Calidad Total. Este es un mejoramiento que excede los efectos de una fluctuación al azar...". Y añade:

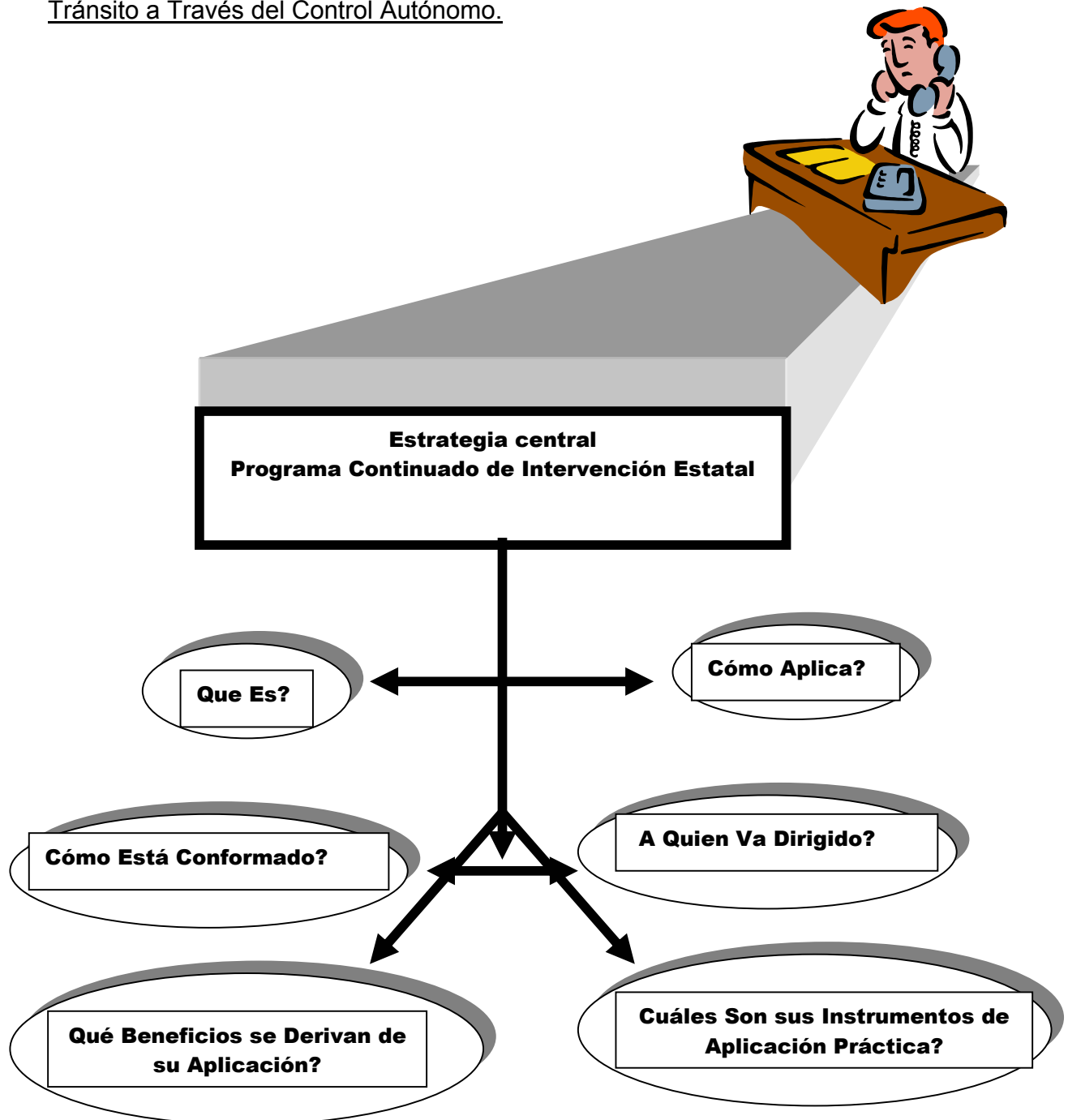
"...Esta es una meta mejor que la del mejoramiento parcial, la que nosotros descartamos antes como creíble pero no lo suficientemente desafiante. El mejoramiento continuo es más riguroso en cuanto a su enfoque y a sus resultados..."

Las tesis expuestas, entonces, pretenden impulsar el tipo de mejoramiento que promueve la teoría del Control Autónomo, respecto de la proyección de sus efectos para el logro de una cultura libre de daños, asimilada en el sentido de una cultura que no los acepta; es decir... "una compañía donde nadie actúa (o escribe o piensa) como si los daños fueran de alguna manera "parte del negocio"... Así lo

asumen Behavioral Science Technology y el presente módulo de auto- protección “Yo Debo Cuidarme”.

Como una guía general, mediante un ejemplo práctico susceptible de ser mejorado, en algunas de las páginas siguientes aparece esbozado un ejemplo de lo que pudiera ser un Plan Estatal de Seguridad Vial para evitar accidentes de tránsito a través de la aplicación del llamado Control Autónomo:

6.6. Ejemplo de un Plan Estatal de Seguridad Vial para Evitar Accidentes de Tránsito a Través del Control Autónomo.



¿Qué es CONTROL AUTONOMO?

Básicamente, podría llegar a ser un Programa de Seguridad Estatal, diseñado para que los ciudadanos que conducen vehículos, cumplan su compromiso Social de prevenir los accidentes de tránsito.

¿Cómo Aplica?

Logrando, a través de estrategias de formación, aquello que hemos denominado El Control Autónomo, que consiste en el dominio, la suficiencia y la capacidad que adquieren los ciudadanos para identificar, valorar y resolver con acierto, situaciones atípicas que surgen durante la conducción.

El Control Autónomo es también el grado de alistamiento que puede habilitar a los ciudadanos para decidir por si mismos, los cursos de acción que hacen posible lograr su seguridad personal.

Es, además, un estímulo que mueve a desarrollar formas proactivas de liderazgo. Así, un Estado al construir como práctica gerencial un clima de excelencia que involucre personas, sistemas y estructuras, impacta positivamente el sentir ciudadano en cuanto posibilita la creación de una Cultura de Seguridad.

¿Cómo Está Conformado el Control Autónomo?

Mediante las estrategias de Seguridad siguientes:

- ❖ *La Estrategia del Entrenamiento y la Capacitación*, bajo la premisa de: “ piense y actúe con seguridad porque eso es bueno para usted ”. El resultado es tangible en la medida en que cambia la actitud ciudadana.

- ❖ *La Estrategia del Cumplimiento*, bajo la premisa de: “usted debe ser seguro, si no, aténgase a las consecuencias”. Aplicada en todo su significado, esta premisa implica que los logros para la seguridad mejorarán en la medida en que cambie el nivel de compromiso y cumplimiento de todas las obligaciones legales y contractuales del ciudadano, los estamentos oficiales y las empresas.
- ❖ *La Estrategia Técnica*, bajo la premisa de: “es más barato doblar el acero que doblar la espalda”. Los resultados en seguridad mejorarán al elevarse el nivel de la ingeniería en seguridad vial y las protecciones físicas en vehículos, calles y carreteras.

A pesar de los problemas, las tres estrategias anteriores representan un desarrollo de primer nivel, “el estado del arte” en países donde la capacitación, el acatamiento de la ley y la ingeniería producen unos índices de accidentes uniformes y sin sobresaltos, pero con costos ascendentes por compensaciones a trabajadores.

¿A Quiénes Va Dirigido el Control Autónomo?

- ❖ Al Estado como generador de seguridad y riqueza, a los entes públicos y privados, así como a los ciudadanos de la República.
- ❖ En particular, a las empresas que, deseosas de mejorar sus indicadores de gestión en Seguridad, bajo un compromiso participativo, acojan el plan para su adopción.

- ❖ Individualmente, a cada persona que adopte como suya la responsabilidad de prevenir el daño y el dolor humano que generan los accidentes de tránsito.

¿Qué Beneficios se Derivan de la Aplicación del Control Autónomo?

Mediante la Formación Dirigida, pueden derivarse de su Aplicación, beneficios de todo orden para la República. Al lograr “sociedades instruidas” y “ciudadanos instruidos”, es decir, dotados de habilidades básicas que los transforman en miembros eficientes y eficaces de la sociedad, también se logra:

- ❖ Conocer con certeza si existe una visión definida sobre aquello que se desea lograr.
- ❖ Saber si la visión del Estado es comprendida y compartida por los ciudadanos.
- ❖ Saber si son corregidas con eficacia las deficiencias halladas por las auditorias de los sistemas.
- ❖ Conocer si existen programas de formación de amplio alcance para los ciudadanos, en las áreas de seguridad automotora.
- ❖ Determinar si son identificados y corregidos los factores de perturbación del clima de seguridad automotor, así como las conductas y procedimientos críticos que afectan la frecuencia y severidad de los accidentes.
- ❖ Afianzar la Cultura Organizacional.

Así, en comunidades de individuos “instruidos”, un número creciente de líderes ayudará a los grupos ciudadanos y a la Administración a darse cuenta de que la “**seguridad**” no es absoluta; que existen “**grados**” de seguridad; que una situación dada es segura en la medida en que presenta un “**grado de riesgo aceptable**”, bajo la premisa de que los “**actos inseguros, las condiciones físicas peligrosas, los incidentes y los accidentes de tránsito, todos ellos son síntoma indicativo de que algo funciona mal en los sistemas Administrativos y Gerenciales**”.

¿Cuáles son los Instrumentos de Aplicación Práctica del Control Autónomo?

Esencialmente, la formación continúa mediante el fomento de una cultura que expone “**Yo Debo Cuidarme**”.

Sus estrategias son las siguientes:

- ❖ Determinar si son identificados y corregidos los factores de perturbación del clima de seguridad automotriz, así como las conductas y procedimientos críticos que afectan la frecuencia y severidad de los accidentes.
- ❖ Visualizar las responsabilidades del ciudadano frente al peligro.
- ❖ Destacar la manera de identificar el peligro y sus efectos.
- ❖ Señalar formas de mitigación y de control de los peligros.
- ❖ Enseñar formas clásicas de valorar los peligros y sus efectos.

- ❖ Enfatizar la importancia de planear muy bien las actividades individuales o de grupo.

- ❖ Establecer las bases de una Cultura de Seguridad Vial Nacional coherente.

7. LA PARTICIPACION DEL ESTADO EN EL CONTROL EFICÁZ DE LOS PROBLEMAS DEL TRÁFICO AUTOMOTOR EN BOGOTA D. C.

7.1. Información y Acciones Pre-existentes:

Las últimas cifras estadísticas sobre accidentes de tránsito conocidas en Bogotá, confirman la certeza de una crisis de seguridad vial imperante. Es de esperar que la profundización en el análisis del problema para un diagnóstico formal, harán posible replantear estrategias que optimicen y hagan eficaz la actual Administración del Tráfico Vehicular en Bogotá D.C., y en el país en general.

Dado que las acciones correctivas derivadas de la valoración de las cifras de accidentes en el pasado reciente, no han mostrado su eficacia para “ordenar” el caos vehicular que nos arremete, no serán analizadas a fondo a lo largo de este trabajo.

Como acción oficial para resolver la ecuación: norma / violación / accidente / víctima, resalta el esfuerzo comunitario de las Patrullas Escolares de Tránsito integradas por grupos de estudiantes de los grados 8, 9, 10 y 11, previamente capacitados en normas de tránsito y comportamiento en el espacio público y que actualmente participan en la organización de la movilidad (conductor – peatón) en el entorno de los planteles escolares del área. Su gestión educativa, constituye indudablemente un aporte guía para los peatones (padres – alumnos – conductores - otros ciudadanos) en temas de seguridad vial y solidaridad ciudadana como fundamentos de convivencia y civismo. Los valores asociados a la tarea desarrollada por las Patrullas Escolares de Tránsito son:

- Cultura ciudadana, entendida como la capacidad de celebrar acuerdos entre patrulleros (as), conductores y peatones, a fin de generar espacios de orden para la seguridad vial y la convivencia.

- Reconocimiento a los jóvenes por el aporte que hacen a la educación de los ciudadanos en la capital, a fin de lograr su participación como seres sociales al servicio del estado, en la solución de problemas comunes que nos afectan.
- Responsabilidad; la comunidad y los estudiantes apoyan y supervisan las estrategias pedagógicas y objetivos del Plan de Desarrollo y los compromisos adquiridos.
- Seguridad; en la promoción del uso correcto de la infraestructura física urbana existente para la movilidad de peatones y ciudadanos (pasos peatonales y cruces escolares) para un más alto grado de comodidad y seguridad ambientales.

No obstante que el Decreto 941 de 1974, oficializó la obligación de formar Patrullas Escolares “en cada establecimiento educativo ubicado en la zona urbana o rural del Distrito Especial de Bogotá”, sólo hasta la primera administración del alcalde Antanas Mockus esta estrategia fue aplicada para atender el problema planteado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, cuando dio a conocer que la primera causa de mortalidad de los niños (5 – 14 años) tuvo su origen en los accidentes de tránsito. En la actualidad, este indicador se mantiene.

A continuación el lector encontrará las últimas cifras recolectadas sobre accidentalidad vehicular en Bogotá D.C., las cuales, muestran los bajos resultados que a este respecto están obteniendo las autoridades correspondientes en términos de salvaguarda de vidas, lesiones, pérdidas económicas, materiales, etc.

[Estadísticas de Accidentalidad en Bogotá D.C](#)

Las últimas cifras del Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito de la Secretaría de Tránsito y Transporte, a pesar de su desactualización, son claras y contundentes. En Bogotá en los últimos 5 años, del 2000 al 2004, han ocurrido:

- Más de 200.000 accidentes.
- Casi 100.000 accidentes con occisos y lesionados.
- Más de 3500 muertes en Accidentes de Tránsito sólo en Bogotá. Teniendo un promedio diario aproximado de 2 ciudadanos.
- Una tasa de 10 muertos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes.
- Más de 110.000 lesionados en accidentes. Teniendo un promedio diario aproximado de 62 ciudadanos.
- Una tasa de 337 lesionados en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes.
- En el año 2004 la cifras se incrementaron drásticamente en relación al 2003 dando como resultado en el año 653 muertes, 24533 lesionados y 24034 choques de vehículos a motor con daños. Aunque menores a las del 2001 exceptuando el número de lesionados.
- El Sábado entre las 8pm y las 9pm así como el Domingo entre las 12pm y las 2am, es decir, noche del sábado y madrugada del domingo, son las horas y los días con mayor índice de accidentalidad, de muertos y de lesionados. Otra hora crítica es de las 5pm a las 7pm tanto de todos los días de la semana.
- Los días Viernes y Sábado muestran los mayores porcentajes de Accidentalidad según día de la Semana con 15.6% y 17.3% respectivamente.

- Las dos principales localidades que presentan el mayor número de Víctimas y de Accidentalidad son Kennedy y Negativa. Por su parte La candelaria y Usme son las que menor número de accidentes presentan.
- En Kennedy se da el mayor número de víctimas por cada 100.000 habitantes con aproximadamente unos 32.000, cifra demasiado elevado, un 32%. La Candelaria presenta la tasa más baja la cual no supera las 1000 víctimas.
- Los rangos de Edad que más occisos y lesionados presentan en los últimos años son los jóvenes entre 20 y 29 años.¹⁶

Son claras las cifras y las dificultades que enfrentan las autoridades ante cifras tan dramáticas de muertes, lesionados y accidentes. Esta es una de las principales razones por las cuales esta tesis de grado fue concebida y procura crear conciencia y publicar un mensaje de alerta sobre esta crítica situación que nos aqueja a todos los ciudadanos que convivimos en Bogotá y la problemática a la cual estamos expuestos los 365 días del año por falta de mejores políticas, herramientas, instructivos, normas, obras físicas, infraestructura y conciencia de nuestros dirigentes y de la sociedad civil enfocadas a la seguridad vial y preservación de la vida humana de todos los ciudadanos.

¹⁶ Información sobre Peatones puede ser consultada en la página 54 del presente documento.

7.2. La Herramienta del Mejoramiento Continuo

En lugar de que exista una exigencia de arriba abajo para lograr metas de cero accidentes, el Estado, con base en el diagnóstico de auditoría, debiera trabajar en la creación de una visión compartida para la promoción de un ambiente de examen inflexible y continuo para lograr el mejoramiento de la cultura organizacional y los sistemas administrativos.

Una visión de cero accidentes sólo describe aquello que el Estado en teoría espera lograr. En vista de que la mayoría de los ciudadanos instintivamente saben que cero incidentes es una aspiración técnicamente inviable, probablemente no compartan ni se comprometan sinceramente con esa visión. Una visión para crear un ambiente de mejoramiento continuo conduce los esfuerzos hacia donde son más efectivos; al origen de la cultura de seguridad vial y los sistemas administrativos.

El adoptar la filosofía de mejoramiento continuo no representa un cambio grande en la administración de la seguridad. Las actividades tradicionalmente asociadas con la seguridad vial continuarán. Sin embargo, el estrecho enfoque dado en la actualidad a la seguridad vial al concentrarse en las cifras de accidentes cambiará a un amplio énfasis en el mejoramiento continuo de la cultura organizacional y los sistemas administrativos.

Si son realizados mejoramientos continuos y duraderos, el Estado debe aceptar muchas responsabilidades con el fin de retirar las barreras culturales y de los sistemas que afectan la seguridad vial. Los administradores que únicamente se concentran en el factor numérico de los accidentes o sus índices de ocurrencia, deben desechar este método y concentrarse en plantear la teoría del

mejoramiento continuo como técnica para la administración globalizada de la seguridad vial.

Quienes desarrollan sistemas de administración de la seguridad vial basados en el comportamiento humano y a la vez operan sobre la base de una cultura organizacional defectuosa, al final encuentran que tienen un gran aumento de papeleo y poco mejoramiento fundamental en materia de seguridad.

Los administradores preparados no se sorprenderán al descubrir que el entorno natural con frecuencia genera consecuencias que premian el comportamiento peligroso y deterioran el comportamiento seguro. El Proceso de Seguridad Basado en el Comportamiento reconoce este fenómeno y está diseñado para cambiar ese entorno a fin de promover conductas seguras. La efectividad de estos esfuerzos se evalúa estudiando la información generada por medio de la observación regular, en lugar de comparar las tasas de incidencia de los accidentes antes y después.

Estos pasos forman parte del Proceso de Seguridad de Mejoramiento Continuo que refleja una búsqueda incesante para aumentar el comportamiento seguro mediante el exaltamiento de la cultura organizacional y los sistemas administrativos. La administración, los empleados y trabajadores podrán entonces adquirir un conocimiento más profundo sobre los comportamientos. Solo así será promovido el cambio de los elementos de la cultura y los sistemas, para crear un ambiente que verdaderamente transforme la interacción ciudadana en una fuerza **capaz de ser responsable** por la seguridad vial en la capital y el país.

8. LA REACCIÓN SOCIAL COLOMBIANA FRENTE A LA ACCIDENTALIDAD GENERADA POR LOS PROBLEMAS DE TRÁNSITO AUTOMOTOR

8.1. Escenario 1. Individualización del Problema de la Inseguridad Vial Desbocada. Las Estadísticas de Accidentalidad en Bogotá D.C.

Tabla 1. Número de accidentes de tránsito, por año (2001 – 2004)

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Año de Ocurrencia	Número de Accidentes de Tránsito
2001	43.156
2002	41.343
2003	40.181
2004	42.993

Tabla 2. Número de accidentes de tránsito determinantes de muertes y lesiones, por año (2001 – 2004).

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Año de Ocurrencia	Número de Accidentes Determinantes de Muertes y Lesiones
2001	17.263
2002	17.167
2003	17.925
2004	18.959

Tabla 3. Número de accidentes de tránsito determinantes de muertes y lesiones, en vehículos de servicio público, por año (2001 – 2004).

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Año de Ocurrencia	Número de Accidentes Determinantes de Muertes y Lesiones / Vehículos de Servicio Público
2001	6.966
2002	7.672
2003	8.425
2004	9.465

Tabla 4. Muertes, lesiones y solo daños por accidentes de tránsito, por año, (2001 – 2004).

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Año de Ocurrencia	Muertes por Accidentes	Lesiones por Accidentes	Solo Daños por Accidentes
2001	749	22.028	25.893
2002	697	22.217	24.448
2003	599	22.891	22.256
2004	653	24.533	24.034

Tabla 5. Promedio / día de muertes en accidentes de tránsito, años 2001 – 2004.

Fuente: Medicina Legal – Policía Metropolitana de Tránsito.

Año de Ocurrencia	Promedio / Día de Muertes en Accidentes de Tránsito
2001	2.05
2002	1.91
2003	1.60
2004	1.78

Tabla 6. Tasa de muertes en accidentes de tránsito / 100.000 habitantes, años 2001 – 2004.

Fuente: DANE

Año de Ocurrencia	Tasa de Muertes por Accidente / 100.000 Habitantes
2001	11.39
2002	10.38
2003	8.72
2004	9.10

Tabla 7. Número de lesiones en accidentes de tránsito, años 2001 – 2004.

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Año de Ocurrencia	Número de Lesiones en Accidentes de Tránsito
2001	22.025
2002	22.217
2003	22.891
2004	24.533

Tabla 8. Promedio / día de lesiones en accidentes de tránsito, años 2001 – 2004.

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Año de Ocurrencia	Promedio / Día de Lesiones en Accidentes de Tránsito
2001	60.35
2002	60.93
2003	62.76
2004	67.21

Tabla 9. Tasa de lesiones en accidentes de tránsito / 100.000 habitantes, años 2001 – 2004.

Fuente: DANE

Año de Ocurrencia	Tasa de Lesiones en Accidentes de Tránsito / 100.000 Habitantes
2001	335.11
2002	331.34
2003	333.68
2004	347.68

Tabla 10. Hora de ocurrencia de los accidentes de tránsito / día de la semana, (2001 – 2004)

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Hora de Ocurrencia de los Accidentes	Día de la Semana
17:00 – 18:00 horas	Viernes
12:00 – 13:00 horas	Viernes

20:00 – 21:00 horas	Sábado
17:00 – 18:00 horas	Sábado
13:00 – 14:00 horas	Domingo
16:00 – 17:00 horas	Domingo
01:00 – 02:00 horas	Domingo

Tabla 11. Accidentes de tránsito por localidad / número de víctimas por localidad (2001 – 2004)

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Localidad	Número de Accidentes de Tránsito	Número de Víctimas Muertes y Lesiones
Kennedy	6.262	7.816
Engativá	5.866	7.737
Suba	4.057	6.732
Fontibón	3.905	5.228
Usaquén	3.841	5.015
Chapinero	3.067	4.197
Puente Aranda	2.643	3.980

Tabla 12. Muertes y lesiones en accidentes de tránsito por rangos de edad (2001 – 2004)

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Rango de Edad de los Accidentados	Muertes y Lesiones en los Accidentes de Tránsito
0 - 4	3.287
5 - 9	3.728

10 – 14	3.719
15 – 19	5.927
20 – 24	11.203
25 - 29	10.488
30 – 34	8.136
35 - 39	6.252

Tabla 13. Porcentajes de muertes y lesiones en accidentes de tránsito por día de la semana (2001 – 2004)

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Día de la Semana	Porcentaje de Muertes y Lesiones en los Accidentes de Tránsito
Lunes	12.7%
Martes	13.5%
Miércoles	13.5%
Jueves	13.7%
Viernes	15.6%
Sábado	17.3%
Domingo	13.7%

Tabla 14. Hora de ocurrencia de los accidentes de tránsito, los días viernes, sábado y domingo, (2001 – 2004)

Fuente: Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes de Tránsito (S.T.T.)

Día de la Semana	Hora de Ocurrencia de los Accidentes de Tránsito
Viernes	12:00 – 13:00 y de 17:00 – 18:00

Sábado	17:00 – 18:00 y de 20:00 – 21:00
Domingo	13:00 – 14:00 y de 16:00 – 17:00

Nota: En la información estadística de las Tablas 1 a 14, que ilustra el problema de la accidentalidad vial, aparecen solamente los valores más representativos. Los datos completos han sido compilados en el numeral 7.1 página 100 del presente documento.

8.2. Escenario 2. Reacción Social Típica Frente a un Caso Grave de Accidente de Tránsito Ocurrido en Bogotá D.C.

Escenario 2 (a)

Publicación: Terra Actualidad
Buenos Aires, 29 de Abril del 2004-14:51hrs
Última actualización 12:48

TRAGEDIA EN COLOMBIA/BOGOTA.

Máquina vial aplastó ómnibus con escolares: 23 muertos. Era una trituradora de asfalto que se zafó de una estructura y cayó sobre el micro en una ruta de Bogotá. Veintidós de las víctimas eran niños de entre cinco y 16 años. Hubo sobrevivientes.

La capital colombiana amaneció de luto el jueves por la [tragedia](#) provocada por una pesada máquina trituradora de asfalto que mató a 22 niños y un adulto, al aplastar el autobús escolar en que viajaban.

Mientras las autoridades han prometido investigaciones exhaustivas para establecer responsabilidades, en varios hospitales y en el Instituto de Medicina Legal se registraron escenas desgarradoras desde la tarde del miércoles hasta la mañana del jueves con los padres y familiares de las víctimas, quienes entre llantos averiguaban sobre el destino de los niños.

"Muchos murieron de lesiones masivas y muy rápidamente", dijo a la prensa el médico forense Máximo Alberto Duque, quien practicó algunas de las autopsias de los 22 cadáveres de niños entre 5 y 16 años y de un adulto de 56, que viajaban en el vehículo.

Por ahora permanecen hospitalizadas otras 18 personas, informó el ministro de la Protección Social, Diego Palacios, quien visitó el sitio de la tragedia en el noroeste de Bogotá.

El secretario de gobierno de la capital, Juan Manuel Ospina, reveló que las primeras investigaciones indican que la pesada máquina de 40 toneladas "estaba en buenas condiciones mecánicas". "No sabemos por qué se desprendió del carril superior y aplastó el autobús", agregó Ospina, mientras inspeccionaba la zona de la tragedia.

Ospina aseguró que se investiga si se violó alguna norma del código de tránsito, pues **la máquina transitaba por la calle sin ninguna señalización de peligro.**

Testigos afirmaron que la máquina comenzó a avanzar en zig zag y luego se precipitó por un barranco y cayó sobre el autobús. Sólo se salvaron los escolares que iban cerca del conductor, pues fue la única parte del vehículo que quedó en buenas condiciones. El chofer escapó con ligeros golpes y ayudó al rescate de los sobrevivientes.

"Solo sentí un golpe encima, fue un gran estruendo, pero no vi nada más", dijo el conductor Jaime Solano, a Radio Caracol. "Me quité el cinturón (de seguridad), **comencé a gritar, a pedir auxilio y a sacar a algunos niños heridos.** Todos los sobrevivientes salimos conscientes, pero los niños lloraban de angustia", agregó.

Solano sostuvo que escapó por "milagro de Dios" y afirmó sentirse muy abatido por haber visto muertos a los niños que transportaba diariamente. A pesar de la tragedia, Solano continuará en su trabajo de chofer del autobús escolar del Colegio Agustiniانو Norte regentado por sacerdotes católicos.

Las clases fueron suspendidas durante tres días, pero alumnos, padres y profesores se hicieron presentes para manifestar su dolor. En las rejas del Colegio fueron colocadas margaritas blancas y en la capilla había una bandera de Colombia con una cinta negra.

Mientras Bogotá continuaba conmocionada por el accidente, otro autobús con 15 niñas entre los 5 y los 16 años, se estrelló el jueves temprano con un microbús en el centro de Bogotá. Nueve estudiantes y un profesor sufrieron heridas leves, informó la policía.

Escenario 2 (b)¹⁷

SOCIEDAD NACIONAL DE LA CRUZ ROJA COLOMBIANA DIRECCION GENERAL DE SOCORRO NACIONAL INFORME DE ASISTENCIA Accidente de tránsito

Bogotá D. C. 28 de abril de 2004

LOS HECHOS

A las 3:15 de la tarde, una recicladora de asfalto con 40 toneladas de peso, que presta sus servicios a un contratista del segundo tramo de Suba para la construcción de la Calzada de Transmilenio, perdió el control de la máquina cuando transitaba por la calle 138 con avenida Suba y rodó desde una pequeña pendiente hasta caer sobre un bus escolar que en ese momento transportaba 39 estudiantes y 2 adultos del Colegio Agustiniانو Norte en el sentido sur-norte de esa avenida.

En estos hechos resultaron heridos veinticuatro (24) menores de edad y cinco (5) adultos incluyendo al conductor de la recicladora y al conductor del bus escolar; por el colapsamiento murieron veintidós (22) menores de edad y un (1) adulto.

No.	HERIDOS	EDAD	No.	MUERTOS	EDAD
1	Juan Diego Bautista Sachica	12 años	1	Cristian Camilo Abelló Cantor	11 años
2	Gabriel Andrés Jiménez Almeira	10 años	2	Sergio Andrés Blanco López	9 años
3	Carlos Felipe Moreno Pacheco	4 años	3	Oscar Danilo Espinoza Ortiz	16 años
4	Andrés Felipe Pineda Mideros	13 años	4	Juan Carlos Fernández Pineda	10 Años
5	Sergio Alexander Pineda Montoya	11 años	5	Andrés David Mazo Carvajal	6 años
6	Juan Daniel Pinzón Flores	5 años	6	Juan Felipe Marroquín Huertas	10 años
7	Diego Fernando Ramírez Peñuela	14 años	7	Juan Manuel Marroquín Huertas	13 años
8	John Jairo Rueda Pérez	16 años	8	Juan Camilo Medina Torres	12 años
9	Edgar Hernando Sierra Carretero	7 años	9	Sebastián Camilo Moreno	10 años
10	Andrés Camilo Tirado Bravo	7 años	10	Juan Pablo Moreno Vergara	8 años
11	Juan Carlos García Duarte	4 años	11	Juan V. Ortiz Torres	12 años
12	Cesar Alejandro Cáceres Monroy	14 años	12	Diego Fernando Páramo Rocha	13 años
13	Luis Felipe Bautista Peña		13	Juan Sebastián Reyes Beltrán	4 años
14	Daniel Felipe Bolívar Murillo	6 años	14	Andrés Felipe Reyes Beltrán	9 años
15	Andrés Felipe Guerrero Castillo	12 años	15	Cristian Camilo Rubiano	10 años
16	Sebastián Ortiz Cáceres	7 años	16	Juan Manuel Rueda Rodríguez	15 años
17	Camilo Andrés Virguez Herrera	7 años	17	José Eduardo Rueda Pérez	12 años
18	Juan José Ortiz Torres	7 años	18	Juan Fernando Sandoval Niño	8 años
19	Juan José Torres	7 años	19	Sergio Alejandro Sarmiento	13 años
20	Miguel Ángel Chávez Villalba	7 años	20	Cristian Felipe Tobón Granados	12 años
21	Andrés Felipe Ariza Porras	12 años	21	Sebastián Enrique Vaca Ruiz	9años

¹⁷ Documento On-Line obtenido de la página www.cruzrojacolombiana.org. Datos reportados por la Cruz Roja Seccional Cundinamarca, cotejados con los datos registrados en el tiempo.terra.com y en el espectador.com.

22	Sergio Andrés Polanía Camacho	7 años	22	Hugo Alexander Chaparro	17 años
23	Johan Nicolás Prieto Romero	6 años	23	Luis José Dulcey García	55 años
24	Nicolás Sotelo Londoño	5 años	27	Mauricio Urrego	35 años
25	Daniel Felipe Samudio Díaz	13 años	28	Jaime Solano Solano	38 años
25	Marlene Jaimes	26 años	29	Reinaldo Blanco	55 años
26	Francisco Valbuena	34 años			

RESPUESTA HUMANITARIA

Al lugar de la emergencia acudieron 19 socorristas de la Cruz Roja Colombiana Seccional Cundinamarca y Bogotá, con 7 unidades móviles y equipo para rescate vehicular. Adicionalmente apoyaron las labores de rescate, personal de la Defensa Civil, Bomberos, Policía Cívica de tránsito, policía de tránsito y personal de la Policía Judicial de la Policía nacional que acordonó el lugar desde la calle 127 hasta la 140, con el fin de facilitar la labor de los organismos de socorro.



Fotografía cortesía www.eltiempo.terra.com



Fotografía cortesía www.eltiempo.terra.com

ASISTENCIA

La Cruz Roja Colombiana Seccional Cundinamarca y Bogotá, en respuesta inmediata a la emergencia y a través de acciones en Búsqueda y rescate, apuntalamientos vehiculares, evacuación de víctimas, estabilización y traslados de pacientes; atendió 15 de los 29 heridos y trasladó a 8 heridos hacia las clínicas: Shaio, Reina Sofía, el Bosque, el Country y Juan N. Corpas.

Adicionalmente se brindó apoyo psicológico a 69 personas familiares de las víctimas (22 Familias) que llegaron al sitio del accidente, a la sede del archivo Distrital y el día de hoy a las instalaciones de Medicina legal.



Fotografía cortesía www.eltiempo.terra.com

Escenario 2 (c)

Al día siguiente del siniestro, el presidente Uribe expresa sus condolencias a los familiares de las víctimas del accidente objeto del informe de la Cruz Roja. Dijo el presidente según SNE: "...Es un dolor muy grande para la nación entera, para estas familias. ¿Sabe que nos toca ahora? Pensar que estos niñitos que se nos han ido están en el cielo y desde allá le van a ayudar a Colombia..." Luego dijo que una situación de estas es "...muy difícil, uno llega desgarrado por el dolor y además por la vergüenza de que esto suceda..."¹⁸

Escenario 2 (d)

"... ¿Quién responde?..."

"...Cuando ha trascendido casi un año desde el día de la tragedia en la que murieron los niños estudiantes del colegio Agustiniانو norte ninguna autoridad competente o medio de comunicación (radio, prensa, televisión) se ha manifestado sobre la autoría intelectual de dicha tragedia. Lo único que se sabe a ciencia cierta es que la vida de un menor estudiante en Bogotá está tasada en 100 salarios mínimos mensuales, o lo que es igual, a 100 comparendos de tránsito. La responsabilidad es de los alcaldes, secretarios de tránsito y agentes (¿comisionistas?) de tránsito que en su momento acordaron las cuotas mínimas de comparendos a imponer diariamente. En este instante se cambió la filosofía de servicio y colaboración del agente de tránsito, por la de un cazador que quiere a toda costa conseguir su presa..."¹⁹

Escenario 2 (e)

Tragedia del Agustiniانو se puede repetir.²⁰

En tres meses de este año se superó cifra de accidentes de transporte escolar de 2004. En las obras hay una mala señalización, concluyó la Personería. Hoy, hace un año murieron 21 niños y un adulto al caer una recicladora de pavimento de 20 toneladas sobre un bus escolar que transitaba por la avenida Suba.

¹⁸ Publicación Casa de Nariño. Presidencia de la República de Colombia, sábado 30 Abril del 2005 (SNE).

¹⁹ Publicación de El Tiempo, sábado 2 de abril del 2005, Pág. 1-17. Transcripción de la carta del ciudadano Jorge Gómez H. para "El columnista de... a pie".

²⁰ Documento On-Line. Publicación www.eltiempo.com.co. Abril 28 de 2005.

A la imprudencia de algunos conductores de transporte escolar y al aún latente negocio de la piratería, comprobado ayer por EL TIEMPO, se suma una “mala señalización de las obras”, según un informe que la Personería divulgó ayer.

En la autopista norte (sentido norte- sur) con calle 139, por ejemplo, encontramos el caso de la buseta escolar de placas BKC 427. El automotor iba por el carril del centro a 100 kilómetros por hora. Transportaba 10 niños.

La imprudencia al volante se refleja en las estadísticas de la Secretaría de Tránsito y Transporte (STT) sobre accidentalidad en transporte escolar (ver gráfico). En los choques simples, los 118 casos registrados entre enero y marzo de este año ya sobrepasan los 117 del 2004.

En lo corrido del 2005 se han reportado 26 accidentes. De seguir esa tendencia, al final del año la cifra llegará a 104. Casi el doble de los 58 accidentes con lesionados del año pasado.

La percepción de los ciudadanos es que los conductores y ciudadanos no aprendieron a ser prudentes en las vías, luego del accidente del Agustiniiano. Según el Opinómetro realizado el pasado lunes entre 700 personas de cinco ciudades del país, incluida Bogotá, el 74.8% dice que no se aprendió la lección. Solo un 19.1% cree que sí.

De acuerdo con la STT, entre las causas están la falta de pericia en el manejo y desobedecer señales. Cabe recordar que el día de la tragedia el bus escolar iba por el carril derecho, algo que prohíben las normas.

Los casos de imprudencia al volante son tan comunes como las escenas de carros particulares a la salida de colegios como Nuestra Señora de La Paz, sur de la ciudad. Allí, camionetas de los años 80 y 90 operan sin ningún problema.

La Asociación Colombiana del Transporte Especial calcula en 5000 el número de “piratas”. “El riesgo es que si sufren un percance no tienen como responderles a los familiares”, explicó Lupoani Sánchez, director de la asociación.

Sobre los concesionarios que adelantan las obras de Transmilenio, la personería concluyó que “hay deterioro en la señalización. Además, bases de concreto de semáforos provisionales sin señalizar y expuestos a choque de los vehículos, y mal manejo peatonal y vehicular”.

Hoy, en la plaza de Bolívar, el alcalde Lucho Garzón informará sobre el estado de las investigaciones y el proceso de pago de indemnizaciones. En el encuentro estarán presentes los padres de algunas de las víctimas.

¿Y los culpables?

La Fiscalía está por resolver si acusa o no de homicidio culposo (provocaron la muerte sin intención) a los tres implicados.

Los sindicados son Reinaldo Blanco, operario de la máquina recicladora de pavimento; Julián García, jefe de patios, y Martín Rendón, director del proyecto.

Los padres de cuatro de los menores se han negado al pago de indemnización, que han estado entre 50 y 200 millones de pesos.

Los apoderados de los padres que se han negado a aceptar un peso del consorcio Alianza Suba 2 solicitaron infructuosamente en tres ocasiones al fiscal del caso que vincule penalmente a los directivos de la constructora.

La petición ha estado rodeada por una polémica: el consorcio es cliente de la fiduciaria que preside la esposa del fiscal general, Luis Camilo Osorio. La Fiscalía ha dicho que no hay mérito para vincularlos.

8.3. Escenario 3.

La Muerte Ronda la Ciudad de Cali.²¹

“...La construcción de los 20 kilómetros de la Avenida Ciudad de Cali –que empezó en 1998- les cambió la vida a muchos habitantes de las cinco localidades del occidente de la ciudad que atraviesa la vía (Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba). A los más afortunados se les valorizó la casa, y el viaje al lugar de trabajo se hizo menos tortuoso...”

“...A otros, al contrario, la Cali ha empezado a quitarles la vida y la tranquilidad. Desde su tienda, en la calle 85, Elena de Castro ha visto como ahora hace parte de su rutina ser testigo de peatones atropellados...”

“...El más reciente fue hace una semana cuando un motociclista atropelló a un peatón y le fracturó una pierna. El más doloroso, el ocurrido el pasado 28 de marzo. Ese día un alimentador de Transmilenio arrolló a Paola Andrea, una niña de 10 años que se dirigía al colegio Jorge Gaitán Cortés, donde cursaba quinto primaria...”

²¹ Publicación de El Tiempo, domingo 1 de mayo del 2005. Por Wiston González Del Río.

“...Los accidentes han tenido un elemento en común: la falta de puentes peatonales en una avenida donde el transporte público y los carros particulares alcanzan velocidades de hasta 80 kilómetros por hora, el doble del límite...”

“...Los más expuestos son los niños como Paola porque la mayoría de ellos viven al otro lado de donde están los colegios. “Por la mañana es un desfile de niños. Varios pasan solos la avenida”, dice Elena...”

“...Entre enero del 2002 y diciembre del 2004 fueron atropelladas 94 personas en apenas dos tramos de la vía (calles 38 sur y 42 sur), según estadísticas de la Secretaría de Tránsito y Transporte. En el mismo período, 10 personas perdieron la vida...”

8.4. Escenario 4.

La Inconformidad Ciudadana; el “Problema de Todos los Días”²²

El famoso embrollo en el que nos iban a meter a millones de colombianos con el cambio de los pases anunciado para el año entrante se cayó, afortunadamente, en el Congreso, donde pararon al Ministro del Transporte. El proceso del pase nuevo era parte del Registro Único Nacional de Tránsito, que es como la unificación de todas las matrículas, licencias, traspasos, en suma, el historial de todos los carros del país.

Era inoportuno e innecesario lo de los pases, que hace un tiempo iban a ser gratuitos y ya estaban anunciados como en 150 mil pesos además de una cadena de exámenes médicos dignos de una cirugía de corazón abierto y otros tantos teóricos, a realizar por escuelas cuyo nivel es bastante discutible, etc. Esto, además, se haría en montonera millonaria, porque nos tocaba a todos ir casi el mismo día a las diligencias, por lo cual todo el proceso estaba destinado a ser el año de los intermediarios.

En cambio, lo de la unificación y consiguiente censo del parque automotor es una necesidad cantada porque resulta absolutamente inexplicable que no existan datos, después de casi un siglo de tener automóviles en el país. Aquí no se pueden hacer estadísticas ni proyecciones porque no se sabe cuantos carros funcionan, cuántas matrículas “vivas” aparecen por ahí de carros que hace tiempos se diluyeron en el óxido (y que debe ser materia prima para matricular taxis y

²² Revista Motor No 411, del 26 de octubre de 2005. Escribe José Clopatofsky Londoño. Título: Nos salvamos de la “operación pase”.

negociar con cupos), no tenemos ni idea del parque particular ni público y, por consiguiente, los diagnósticos son hechos todos con base en suposiciones y cuentas teóricas de los que andan metidos en el medio.

También es fundamental que todos los movimientos de vehículos se registren de la misma manera y por el mismo precio en cualquier oficina procedente, sin importar el lugar. Hoy, cada municipio y su respectiva seccional de tránsito acomodan requisitos, exigen papeles absurdos como el manifiesto de importación de un carro que lleva 15 o muchos más años rodando y va en el enésimo dueño. Y que, por ende, otras tantas veces su documentación ha sido revisada y aprobada para el siguiente propietario.

Ojalá este proceso del RUNT se haga correctamente y esté debidamente documentado, para que no se convierta dentro de un tiempo en una colcha de retazos, remendado a punta de resoluciones y parches para taparle inconsistencias y errores. Con décadas y décadas de “experiencia” y laboratorio, el Ministerio debe haber montado algo correcto. Eso esperamos todos.

Aunque las sorpresas pueden estar vivas, como nos sigue pasando a los bogotanos con el famoso –por desacreditado técnicamente- IDU, cuyas obras públicas son una calamidad. No estamos repuestos de los daños de diseño de la Autopista Norte, cuya garantía no se ha cobrado. En esa vía, cada día hay un carril bloqueado para remendar los fracasados “rellenos fluidos”, como tampoco entendemos la funcionalidad de la ya inaugurada Avenida Ciudad de Quito, que sigue llena de brigadas de obreros, de una lentitud exasperante y que solo apuraron para el día de la prematura apertura y bendición, obviamente con Alcalde y Presidente a bordo del TransMilenio.

Ahora estamos frente a la obra de un cruce absolutamente indispensable para conectar las troncales del transporte masivo y empatar la 80 con la autopista del norte, que apareció hecho con un lomo que, más que un desnivel, es juzgado como un peligro. Así de mal quedó diseñado, y peor hecho, porque es el colmo que una firma constructora digna de tener un contrato de estos, avance en algo que sabe que terminará mal y se quede callada con tal de cobrar su parte.

La falta de tecnología, de conocimientos, de sentido común del IDU bogotano, entidad donde trabajan cuatro abogados o más por cada ingeniero – claro perfil de que son una fábrica de pleitos más que una entidad de desarrollo -, es algo que pasa de castaño a oscuro porque no embocan ni una y tienen a la capital embarcada en una aventura de cemento, puentes con barandas de balsa y contratos millonarios, fruto de una gestión inverosímil e indigna de cualquier administración. Esto hay que mirarlo con el espejo retrovisor puesto hacia varios alcaldes pasados, pues los problemas vienen de antaño y no tiene explicación que

se sigan cometiendo los mismos errores. Aunque fuera por dignidad y ética, todos esos ingenieros por cuyas manos pasó esta obra deberían renunciar a su tarjeta profesional y los administradores actuales y pasados de la entidad responder ante los órganos de control por sus desaciertos visibles.

!No hay derecho a que esto le siga sucediendo a Bogotá!

9. ¿COMO CONTROLAN LOS PAISES DESARROLLADOS SU PROBLEMA DEL TRANSITO AUTOMOTOR?

9.1. Con su Liderazgo.

Los países desarrollados exitosos han aprendido que deben asumir el liderazgo sobre sus ciudadanos como una responsabilidad, más que como un privilegio y, esto es totalmente válido, cuando se trata de aplicar políticas institucionales serias al transporte y la seguridad vial. Esto no ocurre en nuestro país.

Como lo expone Peter Drucker, un requisito final del líder como conductor de hombres, es que “sepa ganarse la confianza de los demás; de lo contrario, no habrá seguidores, y la única definición de un líder es una persona que tiene seguidores. Confiar en el líder no significa necesariamente que a uno le guste ni que esté de acuerdo con él. Confianza es la convicción de que el líder es sincero en lo que dice. Es creer en algo muy antiguo que se llama “integridad”. Los actos del líder y las creencias que profesa tienen que ser congruentes, o, por lo menos compatibles. El liderazgo eficaz – y esto también es muy antigua sabiduría - no se basa en ser listo; se basa principalmente en ser consecuente”.²³

En el caso colombiano, la discutible calidad y naturaleza de la información que es suministrada al ciudadano y que está contenida en los “códigos nacionales de tránsito terrestre” y otras disposiciones similares refleja la ausencia total de liderazgo y resulta árida, descuidada, desvalida e incierta. Dos ejemplos solamente:

- Ej. 1: La última edición del “Nuevo Código Nacional de Tránsito” (Agosto 6 de 2002) empieza así: “Nota: la Ley 769 del 6 de agosto de 2002, aparecida

²³ Drucker, Peter, Gerencia para el Futuro, el Decenio de los 90 y más Allá. Tercera Reimpresión, 1994.

en el Diario Oficial número 44.893 del 7 de agosto de 2002, contiene algunos errores de transcripción, que nos obligan a publicarla de nuevo en su totalidad, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”. (sic).

- Ej. 2: Bajo el Título III NORMAS DE COMPORTAMIENTO del citado código, aparece como reglas generales y educación en el tránsito, la siguiente: “Art. 56. *Obligatoriedad de enseñanza. Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica primaria, Básica secundaria y Media Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional*”.

“Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de 12 meses – ya han transcurrido 40 - contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las cartillas y documentos básicos de estudio de tránsito y seguridad vial y para la adopción de modernas herramientas tecnológicas didácticas dinámicas para dramatizar el contenido de las cartillas y los documentos básicos de estudio para la educación en tránsito y seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos”. (El subrayado no corresponde al texto entre comillas).

9.2. Con el Uso del Poder.

Que es propio del estado y sus recursos económicos, impulsados por la idiosincrasia de su gente y las herramientas de su desarrollo tecnológico.

Siempre que hablamos de países en vía de desarrollo, los rasgos, temperamento y carácter distintivos y propios de sus pueblos, así como el nivel de sus recursos y el estado de su avance tecnológico, marcan grandes diferencias cuando se trata

de alcanzar un potencial de alistamiento que permita competir con posibilidades de éxito en la creación de riqueza y rivalizar con mercados altamente optimizados, estables y eventualmente protegidos.

Por ejemplo: una pregunta válida que surge al comparar una infraestructura de transporte subdesarrollada con otra de última generación sería:

¿Cómo compite un país cuya red de carreteras resulta precaria o cuya red de transporte férreo corresponde a una tecnología en boga en 1920 frente a otros que cuentan con modernas superautopistas de óptimo mantenimiento y trenes TGV?

9.3. Con los Procesos de Aprendizaje.

Mediante las ilimitadas posibilidades que ofrecen las técnicas de instrucción y conocimiento aplicado en la generación de riqueza.

Peter Drucker en su obra *Gerencia para el Futuro*, escribió: “Hoy sabemos que el origen de la riqueza es algo específicamente humano: el conocimiento. Si aplicamos el conocimiento a las tareas que ya sabemos ejecutar, lo llamamos “productividad”; si lo aplicamos a tareas que son nuevas y distintas, lo llamamos “innovación”. Sólo el conocimiento nos permite alcanzar esas dos metas”.

9.4. Con la Intervención de Una Policía “Instruida”.

El mismo Peter Drucker expone en una entrevista sobre las sociedades post mercantiles: “El centro de gravedad se ha desplazado hacia el trabajador instruido, y, sin embargo, ninguna entidad educativa –ni siquiera la facultad de postgrado en administración – se esfuerza por dotar al estudiante de las habilidades elementales que lo harían miembro eficiente de una organización: habilidad para

presentar ideas oralmente y por escrito; habilidad para trabajar con los demás; habilidad para dar forma y dirigir su propio trabajo, su aporte y su carrera. La persona “instruida” debiera ser el nuevo arquetipo de la sociedad post mercantil”.²⁴

9.5. Con la Erradicación de la Corrupción Rampante y Desmedida.

En nuestro país, un aspecto fundamental y básico que afecta el equilibrio social nacional y el logro de las metas administrativas, gerenciales, económicas y de desarrollo propuestas, es el grado de corrupción estatal y/o empresarial existente.

Un solo ejemplo entre millares: en Colombia, finalizando el siglo XX, fue planificado y construido, en un negociado ilógico y contra evidente, un ferrocarril de “trocha angosta” en boga en los años 20 de ese siglo, para transportar el carbón de la empresa Drummond entre las minas de La Loma y Santa Marta. En tales condiciones, las velocidades tope alcanzadas en las mejores condiciones nunca sobrepasaron los 60 k/h, a más de que los costos de conseguir máquinas y repuestos ya descontinuados por obsoletos eran exorbitantes. En ese momento, los administradores colombianos involucrados fueron probablemente los únicos en el mundo capaces de incurrir en tamaño dislate.

9.6. Con la Planificación de su Desarrollo Estratégico.

Oleg Yung, en su obra Perfeccionamiento del Mecanismo Planificador en la Gestión Económica, dice:

“El desarrollo planificado es el modo de acción –propio del socialismo- de las leyes económicas, y él mismo actúa en calidad de semejante ley. La planificación es la

²⁴ Ibidem.

forma general de manifestarse esas leyes. Todos los cambios en las formas de las relaciones económicas que actúan como palancas del mecanismo económico se efectúan de manera planificada, de acuerdo con un programa argumentado y adoptado con antelación. Estos cambios pueden realizarse de manera autónoma, independientemente del plan estatal de desarrollo económico y social, así como en composición del plan, en calidad de una de sus tareas”.²⁵

Y agrega:

“De la planificación dependen la eficacia del progreso económico y social de la sociedad, la elevación del nivel de vida del pueblo. La planificación es el eslabón más importante, fundamental de la administración en condiciones de socialismo, es la médula de la gestión”.²⁶

En contraste con lo expuesto, en Colombia, es notable la falta de planificación, así como de voluntad política para hacer cumplir las normas y reglamentos de tránsito, descuadrados y precarios, pero existentes.

Aquí, las normas no se cumplen, los principios no son respetados, las leyes son permanente e impunemente violadas y, la vida, el tesoro máspreciado del ser humano según las leyes naturales y morales, es continua y codiciosamente cercenada.

Además, adolecemos de una carencia de optimización administrativa y funcional de los reglamentos de tránsito y transporte en el país, lo cual al parecer, para nosotros resulta un asunto complejo, dado que carecemos de la comprensión y nivel de alistamiento necesarios para lograr la eficacia final al menor costo, lo cual

²⁵ Yung, Oleg. Perfeccionamiento del Mecanismo Planificador en la Gestión Económica.

²⁶ Ibidem.

implicaría examinar, planificar la aplicación, poner a punto, administrar, controlar y someter a un proceso de mejoramiento continuo los aspectos planteados en aspectos como los siguientes:

- La absoluta carencia de mensajes proactivos implícitos en documentos tales como los Códigos Nacionales de Tránsito.
- La carencia de sistematización de la información suministrada.
- El ordenamiento inadecuado de la información suministrada.
- El desconocimiento – en el Código Nacional de Tránsito - de la dignidad humana implícita en la calidad de cada ciudadano, que debiera ser participante excepcional para la inter-consulta, para la adopción plena de las resoluciones tomadas y como invitado necesario para el cumplimiento de normas y disposiciones legales, como sujeto de respeto que es por su inteligencia y la potestad que la constitución le imbuye como ser social al servicio del estado.

Lo expuesto anteriormente, puede explicarse con el ejemplo siguiente:

Tómese el lector la molestia de comparar nuestro Código Nacional de Tránsito ([accesible vía Internet](#)) con su equivalente o similar de un estado desarrollado. Para el caso, como ejercicio para este trabajo, fue tomado el Manual de Conducir del Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York²⁷, en cuyo contenido aparece:

²⁷ Como anexo # 15.1, aparece el Manual de Conducir del Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York, completo.

- Un mensaje del Gobernador Pataki a los ciudadanos del estado.
- Un mensaje introductorio del Comisario Raymond P. Martínez, presentando el Manual y explicando su disposición en tres temas o aspectos esenciales, a saber:
- Procedimientos y requisitos para obtener licencia de conducir y poseer auto.
- Reglamento de Tránsito y significado de los dispositivos de control de tránsito.
- Información sobre técnicas y estrategias seguras para conducir.
- **La Vida...** Una invitación al ciudadano a ser un donador de órganos y tejidos y a considerar su inscripción como conductor en el registro de Órganos y Tejidos del Estado de Nueva York.
- Qué debe saber quien se inscribe en el Registro de Órganos y Tejidos del Estado de Nueva York.

Y como documento de consulta cuenta con un excelente índice, con la distribución siguiente:

- PRIMERA PARTE

Información para Conductores y Dueños de Vehículos

Capítulo 1. Licencias de Conducir.
Capítulo 2. Para conservar la Licencia.
Capítulo 3. Posesión de un Vehículo.

- SEGUNDA PARTE

El Reglamento de Tránsito

Capítulo 4. Control del Tráfico.
Capítulo 5. Intersecciones y Virajes.
Capítulo 6. Adelantamientos.
Capítulo 7. Estacionamiento.

- TERCERA PARTE

Consejos para Conducir sin Peligro

Capítulo 8. El Manejo Defensivo.
Capítulo 9. El Alcohol y Otras Drogas.
Capítulo 10. Condiciones Especiales al Conducir.
Capítulo 11. Cómo Compartir la Carretera.
Capítulo 12. Si Usted Está en un Choque de Tránsito.

Directorio de DMV (Departamento de Vehículos Motorizados) para el Consumidor.

Hasta aquí el contenido citado.

Para efectos de comparaciones más amplias o exhaustivas sobre este tema, se incluye:

a. Enseguida, el extracto original sobre el contenido del Manual de Conducir del Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York.²⁸

Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York

Manual de Conducir

MV-21S (3/03)
Internet 9/03

UN MENSAJE DEL GOBERNADOR PATAKI

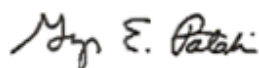


Estimado amigo:

Todos queremos que las carreteras de nuestro gran Estado de Nueva York sean lo más seguras posible. Cada uno de nosotros puede ayudar, al manejar con prudencia y consideración. Compartir nuestras carreteras y calles ocupadas con otros viajeros conlleva responsabilidades importantes. Éstas incluyen conocer y obedecer el reglamento de tránsito, dedicar toda nuestra atención a la tarea de conducir, nunca conducir un vehículo mientras se esté bajo los efectos del alcohol, las drogas, o esté somnoliento y proteger nuestras vidas con el cinturón de seguridad.

Este manual se ha preparado para ayudarle a entender las leyes de circulación del Estado de Nueva York y las responsabilidades que conlleva la posesión de una licencia de conducir y de un vehículo motorizado. Espero que le sea útil.

Por favor, sea cortés y cuidadoso al manejar por las carreteras de Nueva York.



George E. Pataki, Gobernador

²⁸ El Manual del Estado de New York es empleado en el presente documento no como imposición para nuestras autoridades sino como sugerencia de cómo debe ser desarrollado un Manual de Conducción serio, responsable, sin errores, dirigido a todos los ciudadanos y con el liderazgo, compromiso y presencia de las principales autoridades en la materia de la ciudad. Un Manual que es una invitación y no una imposición al ciudadano.

INTRODUCCIÓN



Estimado amigo:

Sea usted un conductor nuevo o un conductor con experiencia que vuelve a introducirse a las reglas y las regulaciones de circulación del Estado de Nueva York, este manual le proveerá la información básica que usted necesita para ser un conductor prudente y seguro de un vehículo motorizado. Esta comprensión, junto con su experiencia, su prudencia y su sentido de responsabilidad ante el volante son sus mejores herramientas para manejar con seguridad en una carretera pública, o en un estacionamiento abierto al público.

La Primera Parte de este manual explica los procedimientos y requisitos para obtener la licencia de conducir y para poseer un automóvil en el Estado de Nueva York. La Segunda Parte describe el reglamento de tránsito y el significado de los dispositivos de control del tránsito. La Tercera Parte proporciona información importante sobre técnicas y estrategias seguras para conducir.

El manejo seguro es responsabilidad de todos. Su salud, como también su vida y la de su familia y sus amigos y otros que usan las carreteras pueden depender de lo bien que usted aprenda - y use - la información contenida en estas páginas.

Que disfrute de muchos años manejando sin peligro.

A handwritten signature in black ink that reads "Raymond P. Martinez". The signature is written in a cursive, flowing style.

Raymond P. Martinez, Comisario

La vida... Pásela a otro.

**Sea un donador
de órganos y tejidos**



**Por favor considere inscribirse en el
Registro de Órganos y Tejidos del Estado de Nueva York.**

Para inscribirse en el Registro de Órganos y Tejidos del Estado de Nueva York, marque el recuadro "Donador de Órganos" ("Organ Donor") en la *Solicitud de Licencia de Conducir* o de Tarjeta de Identificación para No Conductores (MV-44) o la solicitud de *Renovación de Licencia de Conducir Por Correo* (MV-2L) o *Renovación de Tarjeta de Identificación para No Conductores por Correo* (MV-2ID), o póngase en contacto con una de las organizaciones de adquisición de órganos indicadas en esta página.

El Departamento de Vehículos Motorizados (DMV) enviará su información al Departamento de Salud del Estado para incluir su nombre en el Registro.

Si usted no está solicitando o renovando una licencia o tarjeta de identificación para los no conductores, y quiere considerar el hacerse donador de órganos o tejidos, póngase en contacto con el Departamento de Salud del Estado de Nueva York o con una Organización de Adquisición de Órganos.

**Lo que Debe Saber si se Inscribe
en el Registro de Órganos y Tejidos del Estado de Nueva York:**

- Su decisión de donar no afectará su tratamiento médico.
- Los órganos y los tejidos que usted dona irán a los pacientes más necesitados.
- No le cuesta nada a la familia del donador.
- Asegúrese de que se cumplan sus deseos. Dígale a su familia que se ha inscrito en el Registro.
- Usted puede pedir que quiten su nombre del Registro en cualquier momento.
- Después de inscribirse, el Departamento de Salud del Estado de Nueva York le enviará por correo una carta de confirmación que tendrá información adicional.

PARA MÁS INFORMACIÓN, LLAME A CUALQUIER ORGANIZACIÓN DE ADQUISICIÓN DE ÓRGANOS INDICADA A CONTINUACIÓN:

Albany - (800) 256-7811
Buffalo - (800) 227-4771
Rochester/Syracuse - (800) 810-5494
New York City/Long Island - (800) GIFT-4-NY • (800) 443-8469
o el Departamento de Salud del Estado de Nueva York - (877) 752-3175
www.health.state.ny.us

Por favor, no se ponga en contacto con el Departamento de Vehículos Motorizados para obtener información sobre el Registro de Órganos y Tejidos; póngase en contacto con el Departamento de Salud del Estado de Nueva York o con una de las organizaciones indicadas arriba.

Índice

PRIMERA PARTE - Información para Conductores y Dueños de Vehículos

Capítulo 1 - Licencias de Conducir

Tipos de Licencias	Renovación de Licencias
Solicitud de su Primera Licencia	Cambio de Dirección
Conductores No Residentes y Residentes Nuevos	Restricciones para Operadores Menores

Capítulo 2 - Para Conservar su Licencia

Período de Prueba	El Sistema de Puntos
Si Usted Recibe una Multa de Tránsito	Choques de Tránsito
Multas de Tránsito Impuestas Fuera del Estado	Derechos y Multas Civiles
Suspensión o Revocación Obligatoria	Conducir con Licencia Suspendida o Revocada

Capítulo 3 - Posesión de un Vehículo

Registro y Título de Propiedad	La Inspección
Renovación del Registro	Reclamaciones Contra Negocios
Responsabilidades de Residentes y de No Residentes	

SEGUNDA PARTE - El Reglamento de Tránsito

Capítulo 4 - Control del Tráfico

Señales
Señas de Tránsito

Marcas en el Pavimento
Oficiales de Tráfico

Capítulo 5 - Intersecciones y Virajes

Derecho de Paso
Vehículos de Emergencia
Luces Azules, Verdes y Ambarinas

Virajes
Virajes en U

Capítulo 6 - Adelantamiento

Adelantamiento por la Izquierda
Adelantamiento por la Derecha

Cuando se le Adelanta Otro Vehículo
Los Autobuses Escolares

Capítulo 7 - Estacionamiento

Cómo Estacionar
Estacionar en una Cuesta
Salir al Tráfico

El Reglamento de Estacionamiento
Estacionamiento Reservado para
Discapacitados

TERCERA PARTE - Consejos para Conducir Sin Peligro

Capítulo 8 - El Manejo Defensivo

Esté Preparado y Mire Hacia Delante
Los Conductores Agresivos y la Furia Callejera
Furia Callejera
La Velocidad
Permitase su Espacio
Cinturones de Seguridad, Asientos de Seguridad para Niños y Bolsas de Aire

Conducir con Seguridad en una Zona de Trabajo
Conducir en una Rotonda
Conducir con Somnolencia y Fatiga
Uso del Celular o Teléfono Móvil
Las Condiciones del Vehículo

Capítulo 9 - El Alcohol y Otras Drogas

Lo Que Hace el Alcohol
Otras Drogas
El Alcohol, las Drogas y la Ley
Su Nivel de BAC

Pruebas Químicas
Las Consecuencias
Advertencias Importantes
Cómo Evitar Problemas

Capítulo 10 - Condiciones Especiales al Conducir

Conducir en la Autopista
Conducir de Noche
Conducir en la Lluvia, Niebla o Nieve

Conducir en Invierno
Cómo Evitar Choques con Ciervos
Emergencias Durante el Manejo

Capítulo 11 - Cómo Compartir la Carretera

Peatones	Operadores de Ciclomotores
Ciclistas, Patinadores "en línea" y	Vehículos Grandes
Monopatines sin Motor	Vehículos Lentos
Motociclistas	Personas Montadas a Caballo

Capítulo 12 - Si Usted Está en un Choque de Tránsito

El Lugar del Accidente
Primeros Auxilios en Emergencias
Informes al DMV

Directorio del DMV para el Consumidor

Localización de las Oficinas de Vehículos de Motor
Números de Teléfono para Centros de Llamadas del DMV
Direcciones y Números de Teléfono Importantes del DMV
La Oficina del DMV en Internet: <http://www.nysdmv.com/>

[Localización de las Oficinas](#) y [Números de Teléfono](#)

[Señales en las Carreteras](#)

Podrá concluir el lector que este esquema de manual muestra una diferencia abismal al ser comparado con el Código Nacional de Tránsito y Transporte. Así las cosas, solamente cuando todos los entes de la sociedad tomen conciencia y real acción de la problemática que involucra una correcta Administración de los problemas del Estado en las áreas de tránsito terrestre y seguridad vial, será posible que miles de vidas puedan salvarse y reducirse las enormes pérdidas económicas y materiales, logrando por consiguiente alcanzar un nivel de riesgo aceptable para la ciudad, el país y el concierto internacional.

10. LA ADMINISTRACIÓN CIENTÍFICA COMO SUSTENTO TEÓRICO DE LOS PROCESOS DE CAMBIO EN SEGURIDAD VIAL.

10.1. Análisis de un estado de crisis.

Cifras de referencia que ilustran el problema. Ver cuadro siguiente.

Accidentes de Tránsito Ocurridos 2001 a 2003 y Eventos Relacionados	Número de Casos Registrados
Total de Accidentes	124.680
Muertes y Lesiones	52.359
Muertes y Lesiones en Vehículos de Servicio Público (46%)	24.109
Casos de Daño a la Propiedad	72.603

Este cuadro anterior de registro de accidentalidad correspondiente a Bogotá D.C. durante el trienio 2001 a 2003, muestra una increíble tasa de sufrimiento humano que involucra incapacidades por lesiones, casos de daño a la propiedad, pérdida de vidas y de potencial de trabajo útil. Pero, sobre todo, refleja un irracional e inaceptable grado de tolerancia social para con ese anormal estado de cosas.

Gareth Morgan, lo plantea así: “Parece que estamos a años luz de la revolución industrial en términos de las condiciones generales de trabajo, pero las cifras hablan por si solas. La cuestión de la eficiencia contra la de seguridad cobra

mucha importancia en las decisiones de las organizaciones, poniendo mucho más énfasis en la primera”.²⁹

El cuadro anterior plantea, implícitamente, la necesidad de un cambio. El cambio es una fuerza volitiva capaz de transformarnos a nosotros y a nuestro entorno. Si asumimos el cambio como una necesidad – para mejorar – estamos aceptando tácitamente que existe un problema – o varios – los cuales debemos estudiar, valorar y resolver como medida de preservación requerida por esta comunidad que se pretende civilizada.

Pero el cambio también involucra una legítima preocupación porque la **administración** sea la ciencia e instrumento que ayude en la identificación y planteamiento de estrategias válidas, oportunas y eficaces. Ello implica:

- Tratar a Nuestros Seres Sociales con Dignidad y Respeto.

Algunos visualizan a nuestra sociedad como un “ecosistema humano”, integrado por seres vivos, dotados de inteligencia y espíritu, con designios providenciales, con procesos vitales y sociales que se relacionan entre sí y se desarrollan en función del ambiente natural en el que están inmersos.

Por un lado, no debe haber problema en admitir como válido ese criterio, aunque, debe aceptarse que, en una sociedad así, debe ser posible suprimir del entorno social, lacras como la explotación del hombre por el hombre, la utilización del ciudadano como medio para trepar en la escala social, la supervivencia del más fuerte, la desbocada aptitud para entrar a saco en los dineros del Estado o el acto delictuoso de quitar la vida impunemente, al timón de un vehículo y en estado de

²⁹ Gareth Morgan, Imágenes de la Organización, 1998.

embriaguez, por cuanto cualquiera de estas lacras, por si sola, puede constituirse en factor desestabilizador del clima de supervivencia, necesario para el equilibrio del ecosistema.

- Actuar con Responsabilidad Social, lo Cual Implica Una Exigencia Sobre la Administración.

La Seguridad Vial debe administrarse por parte del Estado, con un elevado sentido de responsabilidad social. Que no es una responsabilidad enfocada hacia la obtención de las mayores utilidades posibles – a través de impuestos que exaccionan al contribuyente - como los “rutinarios” cambios de placas, pases o calcomanías – dado que un estado de seguridad no produce beneficios económicos tangibles.

La responsabilidad del Estado va más allá, hacia la protección de la vida humana y la propiedad que generan un mejoramiento en el nivel de bienestar de la comunidad. Como lo expone Stephen P. Robbins en su texto Administración, obtener utilidades vendría a ser entonces una segunda prioridad, no la primera; la primera tiene que ver con asegurar la supervivencia.

- Usar, en el análisis de la problemática vial, esencialmente un criterio administrativo; vale decir, un criterio de manejo en razón de la diversidad de los factores implícitos.

Por ejemplo: sabemos que no todos nosotros, como ciudadanos, tenemos la misma posibilidad de sufrir un accidente de tránsito. Ello dependerá, entre muchos, de factores como si se conduce o no, la cantidad de kilómetros acumulados, la técnica de manejo, el conocimiento de las características de la

conducción en función del estado del vehículo y las vías para circular, los errores de los demás, la habilidad para conducir, el estado físico del conductor, el estado del tiempo y varias cosas más.

Todos estos factores, determinan en mayor o menor grado niveles variables de accidentalidad. Por ello, es tan difícil encontrar soluciones de aplicación universal que funcionen para todas las situaciones. También nos da una idea de la magnitud del problema y, por tanto, de la necesidad de recurrir en su totalidad a las aplicaciones teóricas de la administración científica.

- Establecer Procesos de Administración Estratégica y de Control de Resultados.

Como enfoque sistemático para analizar las variables del entorno, deben evaluarse las fortalezas y debilidades del sistema estatal en el campo de la seguridad vial, e identificar las oportunidades de cambio y de logro. La planificación estratégica proporciona metas específicas y una visión unificada de aquello que se quiere lograr y enfatiza la calidad y la mejora continua como parte integral de las operaciones del Estado.

El Control de Resultados debe entenderse como el proceso de supervisión y vigilancia sobre todas las actividades desarrolladas, a fin de verificar que ellas son cumplidas en consonancia con la planificación dada y efectuar los cambios o modificaciones que surjan como necesarios. Este control tiene tres fases de aplicación: La preventiva, que corrige y evita problemas con una orientación futurista; la concurrente, que aplica durante el curso de la ejecutoria de las actividades y la de retro-alimentación que procede con posterioridad a las actividades.

- Valorar las tecnologías y el conocimiento existente en áreas como la Investigación de Accidentes de Trabajo y el Liderazgo Práctico en el Control de Riesgos Industriales, para luego adaptarlo en cuanto resulte práctico y aplicable al estamento oficial. Resulta necesaria, imprescindible, desde nuestro punto de vista, la adopción de fórmulas probadas en su eficacia en las actividades de Seguridad Industrial de la industria privada del mundo entero a la gestión homogénea de la Seguridad Vial que dirige, controla y fomenta el Estado Colombiano.

Por ejemplo: no parece obvio que la investigación de los accidentes de tránsito en Colombia, esté reducida a tabular y dar a conocer datos relacionados con el número de accidentes, el número de muertos y heridos, el sitio, fecha y hora de ocurrencia de los siniestros y, pare de contar.

Debe existir un conocimiento completo de TODOS los aspectos relacionados con la accidentalidad vial registrada. Así mismo, deben adoptarse acciones de erradicación y control de los accidentes de tránsito en el país, todo ello derivado de la experiencia existente en la identificación de ciertos factores clave y el conocimiento de los métodos para hacerlo, que han sido tratados, entre muchos otros, por ANSI Z16.1 que analiza las causas de los accidentes y las lesiones con incapacidad, los días de trabajo perdidos a que se refiere OSHA (Occupational Safety And Health Administration) de los EE.UU., el *Method of Recording Basic Facts Relating to Nature and Occurrence of Work Injuries* de ANSI Z16.2, las Causas y Consecuencias de las Pérdidas por Accidentes y el Control Administrativo ISMEC de la obra Liderazgo Práctico en el Control de Pérdidas, etc.

Esto, y otros aspectos clave, debieran adaptarse y asimilarse a la gestión estatal que se cumple por parte del Ministerio de Tránsito y Transportes de Colombia, en busca de la eficiencia y eficacia institucionales.

Para ejemplarizar lo propuesto, son incluidos como anexo # 15.2 y 15.3, dos de los varios procedimientos metodológicos existentes en la Administración aplicada a la Seguridad Industrial, que podrían adaptarse mediante los cambios necesarios al mejoramiento práctico de la gestión del Estado en el área de la Seguridad Vial, dado que tanto la empresa privada como la pública se ocupan de la prevención de los accidentes.

Ellos son: **Módulo 1. Investigación de Accidentes** y, **Módulo 2. Liderazgo Práctico en el Control de Riesgos**, adaptados de la obra Liderazgo Practico en el Control de Pérdidas, de Frank E. Bird, Jr. y George L. Germain, edición revisada de 1990. Un trabajo más completo, por su extensión y complejidad, escapa a los alcances originales que constituyen el propósito de esta tesis.

11. CONCLUSIONES:

- Resulta evidente que el país enfrenta dificultades complejas, como la carencia de recursos humanos, técnicos y financieros suficientes, la obsolescencia de su gestión administrativa en la generación de infraestructura, la pobreza crónica en la disponibilidad de equipo, materiales, medios y recursos, la ausencia de modernización de los sistemas de calidad, de costos, de manejo ambiental, control de pérdidas e inseguridad vial y muchas otras cuyo análisis, diagnóstico y soluciones, evidentemente, constituyen resorte del Estado.
- Resulta obvia la extrema inoperancia de la mayoría de los estamentos oficiales, que hace que las dificultades rutinarias o específicas no sean atendidas con la prioridad requerida o que las soluciones demanden trapisondas que ponen de relieve una sorprendente ineptitud y desgreño.
- El rol primario de las instituciones como entes administrativos, es el de concretar la promoción de la educación ciudadana, proteger la integridad del aparato legal en un equilibrio indispensable para el logro de la armonía, la convivencia y la paz, así como corregir y controlar los factores de perturbación que afectan la creación de un entorno progresista y generador de riqueza.
- Es necesario controlar el grado de incidencia de los accidentes viales sobre la tranquilidad nacional, por cuanto tal estado de cosas resulta lesivo, perturbador e inaceptable por sus secuelas de muerte, dolor y daños a la propiedad particular y la del Estado. El elevado nivel de participación que asumen los comportamientos inseguros y conductas anómalas de conducción en el deterioro de la civilidad como elemento básico del

equilibrio comunitario, son manifestaciones expresas demostrativas del grado de descomposición social imperante.

- Es necesario entender que si todo el tiempo ocurren graves accidentes sin que el Estado tome cartas en el asunto, con ello, crecen el resentimiento y la frustración ciudadana y decrece la confianza del país entero en sus autoridades. Mientras el Estado permanece bajo la ilusión de estar llevando a cabo un verdadero progreso, cualquier observador externo ve que dos criterios esenciales para una cultura de seguridad – franqueza y un compromiso compartido – desaparecen del entorno nacional. Es solo cuestión de tiempo para que las condiciones se deterioren hasta el punto en que los accidentes y sus secuelas comiencen a aplastarnos.
- Los entes del Estado concentrados en su propia visión del progreso nacional, carecen del aparato sensorial que les permita advertir el deterioro gradual del escenario³⁰ en su entorno, que constituye la amenaza más grande.
- Necesitamos mejorar nuestra infraestructura de transporte terrestre, en dos aspectos esenciales: 1. La modalidad por carretera y 2. La modalidad por vías urbanas y semi urbanas.
- Es necesario determinar el nivel de responsabilidad cívica ciudadana; el grado de alistamiento oficial existente para enfrentar el fenómeno de la inseguridad vial y de qué manera se cumple la obligación moral y constitucional de proteger la integridad física de los ciudadanos en Bogotá D.C.

³⁰ *Escenario*, se refiere al entorno o ambiente en que se manifiesta una amenaza específica, enmarcada en variables como tiempo, lugar, actividad y consecuencias.

- Es necesario censurar y sancionar, a la luz pública y con todo el peso de la Ley, a quienes resulten responsables, por acción u omisión, del caos vial imperante y crear conciencia para que todo el país participe, hombro con hombro, en la generación del proceso de cambio necesario.
- Es necesario educar y formar al ciudadano en Prevención de Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial. Dar cumplimiento y aplicación inmediata – sin más dilaciones - a lo expuesto en la Ley 769 de 2002 (agosto 6), por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, en lo referente al Título III Normas de Comportamiento del citado código, Art. 56.
- Como seres humanos, somos responsables de nuestras propias vidas. Nuestra conducta es una función de nuestras decisiones, no de nuestras condiciones. Podemos subordinar los sentimientos a los valores. Tenemos la iniciativa y la responsabilidad de hacer que las cosas sucedan de la mejor manera por nuestra propia seguridad y salvaguarda.
- Es necesario, crear una mística colectiva dentro de las organizaciones del Estado Colombiano, en particular, dentro del estamento de Tránsito y Transportes. Allí, dadas las dificultades que éste afronta por los crecientes niveles de accidentalidad registrados y la pérdida de imagen y prestigio institucionales, se requiere que sean seleccionados para enfrentar el reto de su mejoramiento continuo, los mejores hombres y grupos de trabajo; los ciudadanos más íntegros y capaces; aquellos con las mejores ideas y desprovistos de todo propósito mercantil o mercenario y que puedan ejercer una influencia decisiva en el mejoramiento institucional de una entidad que sufre un constante y artero desafío y golpes de opinión crecientes por su

propia incapacidad de mantener una imagen de elite y un perfil organizacional coherente con el desarrollo de estrategias apropiadas que le permitan consolidar un prestigio y una manera lógica y ordenada de planificar y realizar las cosas, vale decir, de mostrar implícitamente la capacidad de auto-organizarse.

12. RECOMENDACIONES:

- Es necesario, a la brevedad posible, “volver por los propios fueros”, hacer todo aquello que sea necesario para recuperar el país y la civilidad; recuperar el respeto por la vida y desterrar la capacidad de destrucción implícita en nuestros propios errores; rechazar la agresión que viola nuestros derechos inalienables (como la del conductor embriagado, por ejemplo) y, en fin, volver a ser ciudadanos en ejercicio, vale decir, sujetos de derechos políticos que intervienen, al ejercerlos, en el manejo del Estado.
- El Estado debe imponer y crear una *disciplina ciudadana positiva*, refinando las mejores cualidades de nuestro carácter, en dos sentidos: primero, ser realmente efectivos, mediante la adopción de hábitos definidos que constituyan una intersección de *Conocimiento, Capacidad y Deseo de Logro* y, luego, ser verdaderamente *Proactivos*, en el sentido de que cada ser humano, cada persona, cada directivo de empresa, cada funcionario es responsable de su propia vida, y su conducta es función de decisiones propias que deben subordinar los sentimientos a los valores en busca de la propia perfectibilidad necesaria.
- El Estado debe constituir e implementar un proceso de mejoramiento continuo que aumente y mejore el comportamiento seguro de los ciudadanos mediante el exaltamiento de una cultura organizacional y de sistemas administrativos.
- El Estado debería desarrollar un programa de Seguridad Vial Estatal dirigida a todos los ciudadanos y lo podría desarrollar por ejemplo con una campaña de mejoramiento de la seguridad vial mediante el lema propuesto

en la presente tesis “¡YO DEBO CUIDARME!”. Una cultura hacia el control autónomo de cada individuo y la prioridad del bienestar general sobre el particular podrían ser alcanzadas y verse disminuidos los elevados índices de accidentalidad y sus nefastas secuelas.

- Las autoridades locales de Bogotá D.C., deberían tomar en cuenta Manuales de Conducción de países desarrollados los cuales son excelentemente concebidos y son fácilmente comprensibles para el ciudadano común. Se propone tomar la forma, ordenamiento y mejores prácticas del Manual del Estado de New York para el caso de Bogotá.
- Debe realizarse un Estudio que analice como el ciudadano concibe actualmente la seguridad vial en Bogotá y que sugerencias puede hacer y proponer al respecto. Hacer del ciudadano un ser participe en la solución de la problemática local.
- Debe contratarse una firma especializada que determine las mejoras que evidentemente son necesarias en temas tan importantes par la seguridad vial como lo son: Señalización, Estado de las Vías, Cruces y Puentes Peatonales y Manual de Conducción de Bogotá.
- Debe ser implementada inmediatamente la cátedra educativa de Educación de Tránsito y Seguridad Vial en los claustros educativos establecida bajo mandato de ley hace años pero que en igual tiempo jamás ha sido tenida en cuenta y mucho menos implementada y controlada para su instrucción a los ciudadanos en la educación básica de primaria, bachillerato y Universitaria.

- Debe realizarse un Estudio de Mercados que analice y determine el valor correcto de los comparendos (multas) a ser implementadas por las autoridades a los infractores de tránsito, muchos de ellos de manera injusta e ilógica. A su vez determinar si las condiciones mediante las cuales se imponen actualmente son lógicas para el tipo de vías, calles y tráfico vehicular que posee actualmente la ciudad.
- Estudiar el impacto que generó la iniciativa Mockus, que gratos frutos arrojó a la ciudad durante su gobierno y que se ha perdido con los siguientes gobernantes, comparando la imposición de un castigo económico vs la educación pedagógica para una correcta cultura y administración del tráfico vehicular por parte de los ciudadanos.
- Sería de gran utilidad y satisfacción ciudadana el conocer públicamente y mediante auditoría que se hace con los recursos obtenidos por medio de la imposición de comparendos a los conductores.
- Es necesario adoptar procesos de terciarización que garanticen a los ciudadanos una correcta imposición de la ley y normas que regulen el tráfico automotor en la capital del país y ser desarrollado por entes especializados exentos de cualquier relación con el gobierno local y autoridades de tránsito.

13. BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS:

- Accident Prevention Manual for Industrial Operations. National Safety Council. 1995.
- Accidentalidad vial en Colombia. Fondo de Prevención Vial, www.fonprevial.gov.co, 6 de Noviembre de 2004.
- Aguayo Rafael. Universidad de Nueva York. El Método Deming. 1993.
- Artículo Noticias de Seguridad. Octubre del 2001. Formas de contrarrestar la fatiga en la carretera.
- Behavioral Science Technology, Inc. (BST). Seguridad Basada en el Comportamiento. Kim C. M. Sloat. Noviembre de 2001.
- Canada Safety Council Publications. 1998.
- Consejo Interamericano de Seguridad. El Manejo Defensivo. España. 1974.
- Corney M. Dial, especialista en seguridad de la Corporación Monsanto Co., San Louis Missouri. Licenciado en Ingeniería de la Seguridad, de la Universidad del Estado de Oklahoma.
- Deming, W Edwards. Fuera de la Crisis. Cambridge: Instituto Tecnológico de Massachusetts, Centro para el Estudio de Ingeniería Avanzada. 1990.
- Disminuya la Velocidad, Nuevas Reglas Cerca de las Escuelas. Documento On – Line www.arrivealive.vic.gov.au 18 de Noviembre de 2004.
- Drucker, Peter, Gerencia para el Futuro, el Decenio de los 90 y más Allá. Tercera Reimpresión, 1994.
- Fajardo Rivera, Felipe Andrés. Monografía Sobre “El Manejo Defensivo como Requisito Indispensable para Prevenir Accidentes en la Conducción de Vehículos a Motor”. Bogotá. 1999.
- Frank E. Bird, Jr y George L. Germain, Liderazgo Práctico en el Control de Pérdidas, 1.990). Cap. Soluciones a Problemas Especiales. Pág 425

- Gareth Morgan, Imágenes de la Organización, 1998. Pág. 278.
- Gilmore, Charles. Prevención de Accidentes y Control de Pérdidas, Asociación Americana de Administración, Inc. 1970.
- Jackie Brown-Haysom. Artículo de su autoría (Fuente: Drive Safe 2000).
- Jhon V. Grimaldi y Rollin H. Simonds, Safety Management, 5 edición. 1991.
- Jonathan D. Kipp & Murrey E. Loflin. Emergency Incident Risk Management. Copyright © 1996 by Van Nostrand Reinhold.
- Krause, Thomas R., John Hidley y Stanley J. Hodson. El Proceso de Seguridad Basado en Comportamiento. Nueva York. 1991.
- McIntyre, W.S., and J.P. Gibson. Glossary of Insurance and Risk Management Terms. Dallas, TX: International Risk Management Institute, Inc., Fourth Edition, 1983, 1986, p. 167.
- McWilliams, John - Rodger y Peter. ¡Hágalo! Los Angeles: Imprenta Prelude Inc. 1991.
- National Safety Council. A Membership Organization Dedicated to Protecting Life and Promoting Health. 1.999.
- National Safety Council. Defensive Driving Course. Programa de mejoramiento del conductor. 1981/91.
- National Safety Council, Second Edition. Motor Fleet Safety Manual. A Guide to Building and Maintaining an Effective Accident Control System.
- NFPA 1500, Standard on Fire Department Occupational Safety and Health Program, Copyright © 1992, National Fire Protection Association.
- Northwestern University Traffic Institute – Dictionary of Highway Traffic. Glosario Tomado del Programa Para Mejorar Conductores del Defensive Driving Course del National Safety Council.

- Petersen, Dan. - Presidente de la National Safety Management Society y vicepresidente de la American Society of Safety Engineers (ASSE) - Cambio de Paradigma en la Seguridad - 1994.
- Reduzca la Velocidad en las Zonas Escolares; Así se Salvan Vidas. Documento On – Line, www.oregondmv.com, 18 de Noviembre de 2004.
- Robbins, Stephen P. - San Diego State University - Mary Coulter - Southwest Missouri State University.- Administration. 1996.
- Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, Documento On – Line, Patrullas Escolares, www.transitobogota.gov.co, 8 de Noviembre de 2004.
- Senge, Peter M. La Quinta Disciplina. Nueva York: Editores Bantam Doubleday Dell, 1990.
- Stephen R. Covey. Los 7 Hábitos de la Gente Altamente Efectiva.
- Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Facultad de Economía, Planificación del Desarrollo, segunda edición, 2001, Cap. Cuarto, pág. 242-264.
- U.S. Department of Transportation. Traffic Safety Facts 2002 y 2003.
- Van Nostrand Reinhold, 1990. El Diagrama del Proceso de la Seguridad; el Diagrama del Ciclo de la Seguridad; y el Diagrama del Proceso de la Seguridad de Mejoramiento Continuo.
- Wayne VanSoelen. Field Manual for Powerline Workers. 2001.

14. HOJA DE VIDA DEL ASESOR:

ALFREDO FAJARDO RAMOS

Teléfono Residencia: (571) 5266125

Teléfono Celular: (573) 3114788572

E-mail: felipefari5@gmail.com

Datos Personales

C.C. 3.234.109 de Bogotá
Fecha de Nacimiento: 24/06/1939
Estado Civil: Casado.

Perfil Profesional

Especialista en Seguridad Industrial y Salud Ocupacional. Habilidades específicas para el desarrollo y administración de políticas gerenciales. Esencialmente responsable, positivo, proactivo y eficaz. Mente abierta, capacidad de trabajo en equipo, condiciones de liderazgo y marcada experiencia en la conducción y culminación exitosa de proyectos en HSEQ.

Información Académica

- Estudios como Administrador en Seguridad.
Centro de Estudios Internacionales. Washington, USA. 1961 - 1964
- Métodos de Instrucción y Adiestramiento.
Centro de Estudios Internacionales. Washington, USA. 1964.
- Director de Seguridad Industrial. C.C.S.I. Colombia. 1970.

Estudios Complementarios

- Universidad Javeriana
- Universidad de Los Andes
- Instituto de Asuntos Nucleares
- Instituto de Organización y Métodos
- Incolda
- Instituto Colombiano del Petróleo
- Centro de Investigaciones Petroleras
- Escuela de Minas
- Consejo Colombiano de Seguridad Industrial

Temas de los Estudios complementarios

- Salud Ocupacional. Marco Jurídico. Planes de Salud Ocupacional.
- Diseño de Instalaciones Contra Incendio
- Técnicas Aplicadas al Combate de Incendios
- Ergonomía Aplicada a Seguridad Industrial
- Control de Problemas de Contaminación Ambiental
- Técnicas de Análisis y Valoración de Riesgos en Operaciones Industriales
- Seguridad Aplicada a Operaciones de WorkOver en la industria petrolera
- Ingeniería del Control Total de Pérdidas
- Diseño de Planes de Contingencia
- Técnicas de Evacuación de Instalaciones en Siniestros
- Código de Seguridad Humana
- Administración en HSEQ.
- Organización de Programas de HSEQ
- HAZOP
- Radiaciones Ionizantes
- Protección de Instalaciones Vitales y Seguridad Física
- Técnicas de Manejo Defensivo de Vehículos a Motor
- Seguridad Operacional y Salud Ocupacional en la Industria Petrolera
- Seguridad Pública

Experiencia Laboral

1. Treinta años aplicados al diseño y aplicación de programas de HSEQ, Manejo de Crisis y Planes de Contingencia, en las áreas de actividad siguientes:

- Industria Petrolera
- Industria Química
- Industria del Vidrio
- Industria Metal Mecánica
- Industria de Procesamiento de Gases Industriales
- Industria de Generación Hidroeléctrica y Termoeléctrica
- Industria de Distribución Eléctrica
- Industria de la Construcción y Obras Civiles
- Industria del Transporte
- Industria de las Telecomunicaciones
- Seguridad Bancaria
- Seguridad Pública
- Protección de Instalaciones Vitales
- Interventoría de HSEQ para la Industria Petrolera

2. Ocho años adicionales en diseño de Planes de Emergencia para las empresas siguientes:

- Departamento Administrativo de Transito y Transporte
- Instituto Nacional de Vías
- Contraloría General de la República
- Empresa de Teléfonos de Bogotá
- Telecom, Regional Bogotá
- Icollantas S.A.
- Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá.
- Hotel Cosmos 100
- Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá. Hidroeléctricas El Guavio y Grupo de la Cadena Sur, Termoeléctrica Martín del Corral y Sedes Administrativas y Recreativas.
- Ecopetrol. Estaciones de Mariquita, Ortega y Toldado

3. Experiencia paralela en:

- Organización y soporte operacional en HSEQ.
- Formulación de políticas, normas y consignas en HSEQ y Control de Pérdidas.
- Análisis de Seguridad en los procesos industriales. Procedimientos sistematizados para prueba de los dispositivos de seguridad para control operacional.
- Análisis de seguridad en el trabajo. Ergonomía aplicada.
- Elaboración de panoramas de riesgo.
- Seguridad contra incendios.

4. Experiencia docente en HSEQ:

- Como conferenciante, en más de 50 organizaciones industriales del ámbito nacional.

5. Experiencia como director de HSEQ en las empresas siguientes:

- Thomas de la Rue. 1968.
- Compañía Nacional de Vidrios. 1970-1972.
- Alcalis de Colombia. 1972-1979.
- Agafano. 1980-1981.
- Techint de Colombia. 1982.
- Elf Aquitaine Colombie de Colombia. 1983-1992.

6. Experiencia como consultor en HSEQ de:

- Quimor S.A. Cartagena.
- Cabot Colombiana S.A. Cartagena.
- Cementos Diamante S.A. Apulo.
- Productos Quaker. Bogotá.
- Proyecto Chingaza. Bogotá
- Consorcio CEI-SMA. Interventoría Industria Petrolera
- Consorcio SMA-CEI-IP. Interventoría Industria Petrolera.
- Esso Colombiana.

- Houston Oil de Colombia. Neiva.
- Texas Petroleum de Colombia.
- Shell de Colombia.
- Consorcio Salgado Meléndez Asociados. Bogotá. Industria Petrolera.
- Compañía de Estudios e Interventorías. Bogotá. Industria Petrolera.
- Ecopetrol.
- Abbot Colombiana. Cartagena.
- Empresa de Teléfonos de Bogotá.
- Telecom, Regional Bogotá.
- B.P. Exploration, Colombia.
- Geoikos S.A. Bogotá.
- Termoeléctrica Las Flores, Barranquilla.
- Monómeros Colombo Venezolanos. Barranquilla.
- Pintuco. Barranquilla.
- Gaseosas Lux. Barranquilla.
- Postobón S.A. Barranquilla.
- Adpostal, Barranquilla.
- Ingeniería de Control de Pérdidas. Bogotá
- Planeación Regional. Termocentro. Ciclo Combinado. Santander.

7. Últimos cargos:

- Director de La División de Servicios Industriales / HSEQ en Alcalis de Colombia en Cartagena. 1972-1980.
- Director del Departamento de HSEQ. Elf Aquitaine Colombia. 1983-1992.
- Director de HSEQ para la Interventoría de Oleoductos de Colombia en Vasconia II. 1993.
- Asesor de HSEQ para Telecom, Regional Cundinamarca. 1995.
- Director de HSEQ para la Interventoría del Gasoducto Centro Oriente. 1995-1997.
- Asesor de la Organización Iberoamericana de Protección contra Incendios O.P.C.I. en HSEQ desde 1992 a 2001.
- Asesor Sub - Gerente de I.C.Pe (Ingeniería de Control de Pérdidas) desde 1993 a la fecha. (2005).
- Asesor de Capacitación en HSEQ para B.P. Exploration, Colombia. 1994-1995 y 1998.

- Asesor en Análisis de Riesgos en HSEQ para el CPF Cupiagua, B. P. Exploration, Colombia. 1997.
- Director de HSEQ para la Interventoría del Gasoducto Opón-Barranca. 1996-1997.
- Director de HSEQ para la Interventoría del Proyecto Férreo La Loma Santa Marta. 1995-1997.
- Director de HSEQ para la Interventoría del Gasoducto Transmetano, Sebastopol - Medellín. 1996-1997.
- Asesor para Planeación Regional (Salgado Meléndez y Asociados), en la definición de términos de referencia para licitar en Seguridad Industrial, identificación y valoración de riesgos y gestión interventora en materia de HSEQ para Termo Santander. 1998.
- Desarrollo de programas de capacitación masiva mediante seminarios abiertos y cerrados para la industria nacional, en aspectos específicos de HSEQ, durante el lapso 1998 a 2001, tales como:
 - Administración Gerencial de HSEQ.
 - Los mandos medios y HSEQ.
 - Liderazgo y supervisión en HSEQ.
 - La Seguridad en trabajos de altura.
 - La seguridad en trabajos en espacios confinados.
 - Control de Pérdidas en Seguridad Industrial.
 - Investigación, Análisis y Reporte de Incidentes / Accidentes
 - La seguridad Industrial y la Protección Personal.
 - Manejo de cargas con equipo pesado.
 - Análisis práctico de riesgos industriales.
 - Administración del manejo de desastres. NFPA 1600 y NFPA 101.
 - Desarrollo y aplicación de planes de emergencia.
 - Planes de evacuación por siniestros.
 - Planes de HSEQ para emergencias.
 - Auditoría para planes de emergencia y evacuación.
 - Diplomado en Protección Contra Incendio. Diseño de Edificios y Fábricas contra El Fuego. Organización Iberoamericana de Protección Contra Incendios / Coltecnología.
- Formación de ingenieros y mandos medios adscritos a ocho Regionales de la Empresa Electricaribe / Electrocosta, mediante módulos específicos sobre :

- Supervisión y Liderazgo. La Seguridad Industrial y su Proceso de Cambio. Año 2.000.
 - Supervisión y Liderazgo. Proceso Práctico de identificación y Valoración de Riesgos Industriales. Año 2.000.
 - Supervisión y Liderazgo. Investigación y Reporte de Incidentes. Año 2.000.
 - Supervisión y Liderazgo. Causalidad, Costos y Control de los Accidentes. Año 2.000.
 - Supervisión y Liderazgo. La Gestión Supervisora y la Protección Personal. Año 2.000.
-
- Realización de un proceso de identificación, análisis, valoración y control de peligros industriales para todas las tareas de alto riesgo de las Empresas Electricaribe S.A. ESP y Electrocosta S.A. ESP. Determinación del Mapa Integrado de Políticas y Procedimientos en HSEQ. Preparación de los Procedimientos de Operación Segura (POS's). Años 2.001 a 2004.
 - Asesoría para De Lima Marsh sobre Código de Seguridad Humana, Norma 101 de Nacional FIRE Protection Association. 2002 – 2003.

Alfredo Fajardo Ramos

15. Anexos

15.1. Anexo 1

**Departamento de Vehículos Motorizados
del Estado de Nueva York**

Manual de Conducir

MV-21S (3/03)
Internet 9/03

UN MENSAJE DEL GOBERNADOR PATAKI

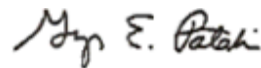


Estimado amigo:

Todos queremos que las carreteras de nuestro gran Estado de Nueva York sean lo más seguras posible. Cada uno de nosotros puede ayudar, al manejar con prudencia y consideración. Compartir nuestras carreteras y calles ocupadas con otros viajeros conlleva responsabilidades importantes. Éstas incluyen conocer y obedecer el reglamento de tránsito, dedicar toda nuestra atención a la tarea de conducir, nunca conducir un vehículo mientras se esté bajo los efectos del alcohol, las drogas, o esté somnoliento y proteger nuestras vidas con el cinturón de seguridad.

Este manual se ha preparado para ayudarle a entender las leyes de circulación del Estado de Nueva York y las responsabilidades que conlleva la posesión de una licencia de conducir y de un vehículo motorizado. Espero que le sea útil.

Por favor, sea cortés y cuidadoso al manejar por las carreteras de Nueva York.



George E. Pataki, Gobernador

INTRODUCCIÓN



Estimado amigo:

Sea usted un conductor nuevo o un conductor con experiencia que vuelve a introducirse a las reglas y las regulaciones de circulación del Estado de Nueva York, este manual le proveerá la información básica que usted necesita para ser un conductor prudente y seguro de un vehículo motorizado. Esta comprensión, junto con su experiencia, su prudencia y su sentido de responsabilidad ante el volante son sus mejores herramientas para manejar con seguridad en una carretera pública, o en un estacionamiento abierto al público.

La Primera Parte de este manual explica los procedimientos y requisitos para obtener la licencia de conducir y para poseer un automóvil en el Estado de Nueva York. La Segunda Parte describe el reglamento de tránsito y el significado de los dispositivos de control del tránsito. La Tercera Parte proporciona información importante sobre técnicas y estrategias seguras para conducir.

El manejo seguro es responsabilidad de todos. Su salud, como también su vida y la de su familia y sus amigos y otros que usan las carreteras pueden depender de lo bien que usted aprenda - y use - la información contenida en estas páginas.

Que disfrute de muchos años manejando sin peligro.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Raymond P. Martinez'. The signature is fluid and cursive.

Raymond P. Martinez, Comisario

La vida... Pásela a otro.

**Sea un donador
de órganos y tejidos**



**Por favor considere inscribirse en el
Registro de Órganos y Tejidos del Estado de Nueva York.**

Para inscribirse en el Registro de Órganos y Tejidos del Estado de Nueva York, marque el recuadro "Donador de Órganos" ("Organ Donor") en la *Solicitud de Licencia de Conducir* o de Tarjeta de Identificación para No Conductores (MV-44) o la solicitud de *Renovación de Licencia de Conducir Por Correo* (MV-2L) o *Renovación de Tarjeta de Identificación para No Conductores por Correo* (MV-2ID), o póngase en contacto con una de las organizaciones de adquisición de órganos indicadas en esta página.

El Departamento de Vehículos Motorizados (DMV) enviará su información al Departamento de Salud del Estado para incluir su nombre en el Registro.

Si usted no está solicitando o renovando una licencia o tarjeta de identificación para los no conductores, y quiere considerar el hacerse donador de órganos o tejidos, póngase en contacto con el Departamento de Salud del Estado de Nueva York o con una Organización de Adquisición de Órganos.

**Lo que Debe Saber si se Inscribe
en el Registro de Órganos y Tejidos del Estado de Nueva York:**

- Su decisión de donar no afectará su tratamiento médico.
- Los órganos y los tejidos que usted dona irán a los pacientes más necesitados.
- No le cuesta nada a la familia del donador.
- Asegúrese de que se cumplan sus deseos. Dígale a su familia que se ha inscrito en el Registro.
- Usted puede pedir que quiten su nombre del Registro en cualquier momento.
- Después de inscribirse, el Departamento de Salud del Estado de Nueva York le enviará por correo una carta de confirmación que tendrá información adicional.

PARA MÁS INFORMACIÓN, LLAME A CUALQUIER ORGANIZACIÓN DE ADQUISICIÓN DE ÓRGANOS INDICADA A CONTINUACIÓN:

Albany - (800) 256-7811
Buffalo - (800) 227-4771
Rochester/Syracuse - (800) 810-5494
New York City/Long Island - (800) GIFT-4-NY • (800) 443-8469
o el Departamento de Salud del Estado de Nueva York - (877) 752-3175
www.health.state.ny.us

Por favor, no se ponga en contacto con el Departamento de Vehículos Motorizados para obtener información sobre el Registro de Órganos y Tejidos; póngase en contacto con el Departamento de Salud del Estado de Nueva York o con una de las organizaciones indicadas arriba.

Índice

PRIMERA PARTE - Información para Conductores y Dueños de Vehículos

Capítulo 1 - Licencias de Conducir

Tipos de Licencias	Renovación de Licencias
Solicitud de su Primera Licencia	Cambio de Dirección
Conductores No Residentes y Residentes Nuevos	Restricciones para Operadores Menores

Capítulo 2 - Para Conservar su Licencia

Período de Prueba	El Sistema de Puntos
Si Usted Recibe una Multa de Tránsito	Choques de Tránsito
Multas de Tránsito Impuestas Fuera del Estado	Derechos y Multas Civiles
Suspensión o Revocación Obligatoria	Conducir con Licencia Suspendida o Revocada

Capítulo 3 - Posesión de un Vehículo

Registro y Título de Propiedad	La Inspección
Renovación del Registro	Reclamaciones Contra Negocios
Responsabilidades de Residentes y de No Residentes	

SEGUNDA PARTE - El Reglamento de Tránsito

Capítulo 4 - Control del Tráfico

Señales
Señas de Tránsito

Marcas en el Pavimento
Oficiales de Tráfico

Capítulo 5 - Intersecciones y Virajes

Derecho de Paso
Vehículos de Emergencia
Luces Azules, Verdes y Ambarinas

Virajes
Virajes en U

Capítulo 6 - Adelantamiento

Adelantamiento por la Izquierda
Adelantamiento por la Derecha

Cuando se le Adelanta Otro Vehículo
Los Autobuses Escolares

Capítulo 7 - Estacionamiento

Cómo Estacionar
Estacionar en una Cuesta
Salir al Tráfico

El Reglamento de Estacionamiento
Estacionamiento Reservado para
Discapacitados

TERCERA PARTE - Consejos para Conducir Sin Peligro

Capítulo 8 - El Manejo Defensivo

Esté Preparado y Mire Hacia Delante
Los Conductores Agresivos y la Furia
Callejera
Furia Callejera
La Velocidad
Permitase su Espacio
Cinturones de Seguridad, Asientos de
Seguridad para Niños y Bolsas de Aire

Conducir con Seguridad en una Zona de
Trabajo
Conducir en una Rotonda
Conducir con Somnolencia y Fatiga
Uso del Celular o Teléfono Móvil
Las Condiciones del Vehículo

Capítulo 9 - El Alcohol y Otras Drogas

Lo Que Hace el Alcohol
Otras Drogas
El Alcohol, las Drogas y la Ley
Su Nivel de BAC

Pruebas Químicas
Las Consecuencias
Advertencias Importantes
Cómo Evitar Problemas

Capítulo 10 - Condiciones Especiales al Conducir

Conducir en la Autopista
Conducir de Noche
Conducir en la Lluvia, Niebla o Nieve

Conducir en Invierno
Cómo Evitar Choques con Ciervos
Emergencias Durante el Manejo

Capítulo 11 - Cómo Compartir la Carretera

Peatones	Operadores de Ciclomotores
Ciclistas, Patinadores "en línea" y	Vehículos Grandes
Monopatines sin Motor	Vehículos Lentos
Motociclistas	Personas Montadas a Caballo

Capítulo 12 - Si Usted Está en un Choque de Tránsito

El Lugar del Accidente
Primeros Auxilios en Emergencias
Informes al DMV

Directorio del DMV para el Consumidor

Localización de las Oficinas de Vehículos de Motor
Números de Teléfono para Centros de Llamadas del DMV
Direcciones y Números de Teléfono Importantes del DMV
La Oficina del DMV en Internet: <http://www.nysdmv.com/>

[Localización de las Oficinas](#) y [Números de Teléfono](#)

[Señales en las Carreteras](#)

PARTE 1

Información para Conductores y Dueños de Vehículos

CAPÍTULO 1

Licencias de Conducir

Usted necesita tener una licencia de conducir válida para conducir legalmente en el Estado de Nueva York. Si vive en otro estado o país y posee una licencia de ese estado o país, probablemente podrá conducir legalmente en el Estado de Nueva York. No obstante, si tiene una licencia de conducir de otra parte, no podrá conducir en el Estado de Nueva York si es menor de 16 años.

Si usted se ha mudado aquí, tiene que entregar su licencia de conducir expedida fuera del estado y obtener una licencia del Estado de Nueva York en un plazo de 30 días después de

hacerse residente permanente del estado. Con pocas excepciones, es ilegal poseer una licencia de conducir del Estado de Nueva York a la vez que posee otra de otro estado. También es una infracción de la ley federal poseer más de una licencia de conducir comercial (CDL).

Es un delito alterar o falsificar cualquier documento de vehículos moto-rizados, incluso una licencia de conducir. Esto puede resultar en la suspensión o la revocación de la licencia de conducir y el enjuiciamiento que lleve a una multa o al encarcelamiento.

TIPOS DE LICENCIAS

El Estado de Nueva York expide seis tipos de licencias no comerciales. La información en este capítulo se aplica primariamente a licencias para automóviles de pasajeros y motocicletas. Para conducir la mayoría de otros tipos de vehículos, usted necesita una licencia de conducir comercial (CDL). Para información sobre licencias de conducir comerciales, consulte el *Manual para Conductores Comerciales* (CDL-10) disponible en la Oficina en Internet del Departamento de Vehículos Motorizados, solicitándolo a través de un Centro de Llamadas del Departamento de Vehículos motorizados, o en cualquier oficina de vehículos motorizados. Necesitará una CDL si conduce cualquier vehículo que:

- Tiene una clasificación de peso bruto del vehículo del fabricante (GVWR) o una clasificación de peso bruto combinado (GCWR) de más de 26,000 libras (*11,794 kilos*); **o**,
- Arrastra un remolque que tiene una GVWR de más de 10,000 libras (*4,536 kilos*) y la GCWR del vehículo que arrastra más el remolque es más de 26,000 libras (*11,794 kilos*); **o**,
- Está diseñado o utilizado para llevar a 15 personas o más, sin contar el conductor; **o**,
- Independientemente del número de asientos, está definido como un autobús por el Artículo 19-A de la Ley de Vehículos y Tránsito (incluso los vehículos que llevan a estudiantes o personas discapacitadas); **o**,
- Lleva materias peligrosas que tienen que llevar letreros según la ley federal.

Las licencias no comerciales consideradas en este manual son:

Operador, Clase D - Edad mínima de 18 años, o 17 años con clases de manejo (véase Clases de Manejo). Permite conducir un vehículo con una clasificación de peso bruto del vehículo del fabricante (GVWR) de 18,000 libras (*8,165 kilos*) como máximo, y un vehículo de remolque con una GVWR de 10,000 libras (*4,536 kilos*) como máximo, si la clasificación de peso bruto combinado (GCWR) de los dos vehículos juntos no pasa las 26,000 libras (*11,794 kilos*). También permite manejar ciclomotores de Clase B y C con esta licencia.

Operador Menor, Clase DJ - Edad mínima de 16 años. Permite conducir los mismos vehículos como la licencia de Clase D con ciertas restricciones (véase Restricciones de Operadores Menores).

No CDL Clase C - Edad mínima de 18 años. Permite conducir un vehículo con una GVWR de más de 18,000 libras (*8,165 kilos*) hasta las 26,000 libras (*11,794 kilos*) que no requiere un aval de CDL. Permite remolcar un vehículo con una GVWR de 10,000 libras (*4,536 kilos*) o menos.

Taxi/Livery, Clase E - Edad mínima de 18 años. Permite conducir los mismos vehículos indicados para la licencia de Clase D, y además, dar transporte a pasajeros pagados en un vehículo diseñado o usado para llevar a 14 pasajeros, como máximo. Sin embargo, si el vehículo se define como un autobús según el Artículo 19-A de la Ley de Vehículos y Tránsito (p. ej., un vehículo escolar o una furgoneta usada para proveer transporte a personas física o mentalmente discapacitadas), independientemente del número de asientos, se necesitará una CDL.

Motocicleta, Clase M - Edad mínima de 18 años, o 17 años con clases de manejo (véase Clases de Manejo). Permite conducir motocicletas y ciclomotores.

Motocicleta para Menores, Clase MJ - Edad mínima de 16 años. Permite conducir los mismos vehículos indicados para la licencia de Clase M con ciertas restricciones (véase Restricciones para Operadores Menores).

Atención: Si usted tiene una licencia para una motocicleta y otro tipo de licencia, ambas clases serán apuntadas en un solo documento (p. ej., "Clase DM")

Clases de Manejo (Para Cambiar su Licencia de Clase DJ o MJ a una de Clase D o M)

- Usted puede solicitar el cambio de la licencia de operador menor a una licencia completa al cumplir 17 años si ha recibido un Certificado de Terminación de Estudio (MV-285) de un curso aprobado de manejo. Solicítelo en cualquier oficina de vehículos motorizados. De lo contrario, su licencia de operador menor automáticamente se convertirá en una licencia completa cuando usted cumpla 18 años y no necesitará solicitar el cambio de licencia.

Vehículo Recreativo o Aval "R" - Los vehículos recreativos, con o sin frenos de aire, no se definen como vehículos comerciales. Usted puede pedir un aval "R" para su licencia de conducir de Clase D, Clase E o de Clase C no incluida en la categoría CDL para permitir que usted maneje un vehículo recreativo (RV) con una Clasificación de Peso Bruto del vehículo de más de 26,000 libras (*11,794 kilos*).

Para obtener un aval "R", necesitará: entregar una Solicitud para Licencia de Conducir o de Tarjeta de Identificación (MV-44), indicando una enmienda a la licencia, en cualquier

oficina de vehículos motorizados del estado o de un condado; pagar el permiso, que será válido por un máximo de dos exámenes prácticos; y pasar un examen práctico en un vehículo del tamaño y del tipo que usted manejará. No se requiere ningún examen escrito. Para realizar el examen práctico, necesitará ir acompañado de un conductor licenciado de de 18 años de edad, como mínimo, que tenga una licencia válida para el tipo de vehículo que usted manejará durante el examen (p. ej., una licencia de conducir con un aval "R" o la Licencia de conducir comercial apropiada). El examen práctico será de unos 15 minutos de duración e incluirá virajes, intersecciones y dar marcha atrás hasta el bordillo. Después de aprobar el examen práctico, tendrá que ir a una oficina de vehículos motorizados y pagar para terminar el proceso de enmendar la licencia.

SOLICITUD DE SU PRIMERA LICENCIA

Toda la información y los formularios de solicitud requeridos para solicitar una licencia de conducir están disponibles en cualquier oficina de vehículos motorizados de cualquier estado o condado, solicitándolos al Centro de Llamadas del DMV o a la Oficina en Internet del DMV (www.nysdmv.com). Para solicitar una licencia de conducir con permiso de aprendizaje o una tarjeta de identificación para personas que no conducen, tendrá que completar la *Solicitud de Licencia de Conducir o de Tarjeta de Identificación* (MV-44). También tendrá que aprobar una prueba de la vista y un examen escrito, y pagar los derechos de solicitud y de licencia. La mayoría de los conductores también tienen que completar un curso aprobado de entrenamiento de 5 horas y aprobar un examen práctico. Para más información sobre cómo solicitar y obtener una licencia para conducir una motocicleta o un vehículo comercial que requiere una CDL, consulte el *Manual para Operadores de Motocicletas* (MV-21MC) o el *Manual para Conductores Comerciales* (CDL-10).

Usted debe presentar una solicitud completada en cualquier oficina de vehículos motorizados, demostrar las pruebas requeridas de nombre y fecha de nacimiento, y pagar los derechos y los gastos correspondientes. Puede obtener las direcciones de las oficinas de vehículos motorizados en el manual. La lista más actualizada la encontrará en la Oficina en Internet del DMV o solicitándola a través de un Centro de Llamadas del DMV.

Su primera licencia del Estado de Nueva York caducará en unos 4 años y medio o 5 años, en la fecha exacta de su nacimiento. El costo de un permiso de aprendizaje y una licencia de Clase D, DJ, M o MJ dependerá de su edad y fecha de nacimiento.

Comprobantes de Nombre y Edad

Para su protección, tenemos que asegurarnos de quién es usted. Como parte de su solicitud, deberá presentar su tarjeta de Seguro Social. Deberá presentar documentos que comprueban su nombre y su edad. Todos los comprobantes tienen que estar en inglés o ir acompañados

de una traducción al inglés certificada. Si usted no tiene los comprobantes de la lista de instrucciones, un supervisor podría tener la autorización para examinar y aprobar otros documentos. **La lista más actualizada de los documentos que son aceptados y de los valores en puntos asignados aparece en las Instrucciones para Licencia/Permiso/Identificación (MV-44.1) y en Comprobantes de Identidad (ID-44). Todas estas publicaciones se encuentran en la oficina de Internet del DMV o el Centro de Llamadas del DMV.**

Comprobante de Nombre

A los documentos que comprueban su nombre se les asigna un valor en puntos. Tendrá que presentar comprobantes que sumen seis puntos, como mínimo. Al menos un comprobante necesita tener su firma. A continuación se enumeran varios ejemplos de comprobantes comunes con su valor en puntos.

Cada uno de los siguientes documentos lleva un valor de 6 puntos:

- Licencia de conducir con foto del Estado de Nueva York/ Permiso/Tarjeta de Identificación para los No-Conductores

El siguiente documento tiene un valor de 4 puntos:

- Si tiene menos de 21 años de edad, debe ir acompañado de una declaración jurada por el padre, la madre o el tutor legal (véase instrucciones especiales y requisitos en el formulario MV-45 del DMV). Se requiere un comprobante de la fecha de nacimiento del solicitante
- Pasaporte de los Estados Unidos, válido o caducado en los últimos 2 años

Cada uno de los siguientes documentos tiene un valor de 3 puntos:

- Tarjeta Militar de Identificación de los Estados Unidos (con foto y emitida solamente al personal del ejército)
- Tarjeta de Asistencia Médica/Beneficios/Cupones para Alimentos, del Estado de Nueva York - con foto (o sin foto: dos puntos)
- Pasaporte Extranjero, en inglés y con un visado de los Estados Unidos y un I-94 o I-155 no caducado adjuntado. Si no está en inglés, se necesitará una traducción certificada por la embajada o el consulado del país de expedición. Para más detalles, vea la publicación *Comprobantes de Identidad (ID-44)*.
- Permiso Válido de Reingreso a los Estados Unidos (I-327)*
- Documento Válido de Viaje de Refugiado (I-571)*
- Certificado de Ciudadanía o Certificado de Naturalización (N-550, N-560, N-561, N-570, N-578, o N-645)

- Tarjeta Válida de Residencia Permanente (INS I-551, con fotografía)*
- Tarjeta Válida de Autorización de Empleo (INS I-688B o I-766, con foto)*

***Atención:** La mayoría de los documentos emitidos por el Servicio de Naturalización e Inmigración deben ser emitidos por un año, como mínimo, con validez de 6 meses, como mínimo. Véase la publicación *Comprobantes de Identidad (ID-44)* para mayor información.

Cada uno de los siguientes documentos tiene un valor de 2 puntos:

- Licencia de Conducir con Fotografía expedida en otro estado de los Estados Unidos, jurisdicción, territorio o posesión, o de una provincia o territorio canadiense (debe ser válida un mínimo de 6 meses y no caducada por más de 12 meses)
- Licencia Provisional sin Fotografía del DMV del Estado de Nueva York o Permiso de Aprendizaje Producido por la Computadora
- Certificado de Título de Vehículo del Estado de Nueva York
- Registro de Vehículos o Embarcaciones del Estado de Nueva York
- Tarjeta de Seguro Social de los Estados Unidos (debe tener su firma)
- Tarjeta de Identificación de una Escuela Secundaria de los Estados Unidos con el Boletín de Notas
- Tarjeta de Identificación de una Universidad de los Estados Unidos con su Foto y Expediente Académico
- Registro de Matrimonio o Divorcio de los Estados Unidos o el decreto de cambio de nombre del juzgado
- Licencia Profesional del Estado de Nueva York
- Permiso de llevar Pistola en la ciudad o Estado de Nueva York

Cada uno de los siguientes documentos tiene valor de 1 punto:

- Tarjeta de Crédito muy reconocida válida y de los EE.UU., o Tarjeta de Cajero Automático de los EE.UU. (ATM; debe tener su nombre y su firma),
o
Cheque de los EE.UU. Cancelado (con su nombre impreso) o Declaración/Registro del Banco o Institución Financiera
Tarjeta de Identificación de Trabajador de los EE.UU.
- Talón del Cheque del Sueldo producido por una computadora (debe tener incluido su nombre)
- Tarjeta para Cobrar Cheques en un Supermercado (debe tener su nombre preimpreso y su firma)
- Póliza de Seguro de los Estados Unidos (vigente por dos años, como mínimo)
- Tarjeta de Seguro de salud de los Estados Unidos/Tarjeta para prescripciones
- Cuenta de servicios públicos (debe tener su nombre y su dirección)

- Diploma de la Escuela Secundaria o de Equivalencia General (GED)
- El Formulario W-2 (debe tener su Número de Seguro Social)
- Tarjeta de Sindicato
- Tarjeta de Identificación de Acceso Universal para los veteranos de los Estados Unidos (con foto)

Comprobante de Edad

También tendrá que comprobar su fecha de nacimiento. El documento tiene que ser el original o una fotocopia certificada por la agencia emisora. El DMV aceptará CUALQUIERA de los siguientes documentos:

- Partida de nacimiento expedida y certificada por un Consejo de Salud o un Departamento de Estadísticas Vitales de los Estados Unidos, sus territorios o posesiones. *No se aceptarán partidas de nacimiento del extranjero*
- Tarjeta Militar de Identificación
- Pasaporte de los Estados Unidos
- Pasaporte Extranjero (con documentación del INS) o Documentos de Inmigración - Véase la publicación *Comprobantes de Identidad* (ID-44) para más detalles.

Prueba de la Vista y Examen Escrito

Para aprobar la prueba de la vista, necesitará tener la vista 20/40 por lo menos en un ojo con o sin lentes correctivas. Si no puede pasar esta prueba o si lleva lentes telescópicas, póngase en contacto con un Centro de Llamadas del DMV para asesoramiento adicional.

El examen escrito para una licencia de Clase D, M, DJ, MJ o E examina su conocimiento del reglamento de tránsito, las técnicas del manejo seguro, las señales de tráfico y su significado, y las leyes sobre el uso del alcohol y las drogas mientras se conduce. Para aprobar este examen escrito, tiene que contestar correctamente un mínimo de 14 de las 20 preguntas postuladas. Toda la información que necesita para aprobar el examen escrito se encuentra en este Manual de Conductor. Usted puede practicar para el examen escrito contestando las preguntas que se incluyen en el manual y tomando pruebas en Internet en la Oficina en Internet del DMV (www.nysdmv.com).

Si desea obtener una licencia de motocicleta, estudie el *Manual para Operadores de Motocicletas* (MV-21MC). Hay un examen por escrito separado para licencias de conducir comerciales para una CDL de Clase A, B, o C. Si usted solicita una licencia de conducir comercial, estudie el *Manual para Conductores Comerciales* (CDL-10).

El Permiso de Aprendizaje

Cuando usted pasa la prueba de la vista y el examen escrito y paga los gastos correspondientes, se le otorgará su permiso de aprendizaje y podrá empezar a aprender a conducir. Cada vez que practique el manejo, tendrá que estar acompañado de un conductor licenciado, de 18 años de edad como mínimo, que tenga una licencia válida para el tipo de vehículo que usted conduce.

Hay restricciones especiales para un aprendiz menor de 18 años (véase la publicación Permisos de Aprendizaje y Licencias para Operadores Menores C-41), las cuales en este momento sólo están disponibles en la Oficina en Internet del DMV. Según la edad que tenga usted cuando lo solicita, su permiso será válido por un período de tres a cinco años. Cuando usted apruebe el examen práctico, su licencia nueva caducará en la misma fecha en que hubiera caducado el permiso.

Sin embargo, si usted tiene una licencia o permiso existente y está solicitando un permiso para otra clase de licencia, el nuevo permiso será válido solamente durante un año. En este caso, cuando usted entregue la solicitud del permiso, no se olvide de preguntar sobre los procedimientos especiales que debe seguir.

Preparación para el Examen Práctico

Los conductores que manejan prudentemente y que están seguros de sí mismos en las situaciones de tránsito actuales, muchas veces comprueban que la cantidad de tiempo de prácticas de manejo antes del examen práctico ha tenido una influencia positiva cuando se presentaron para el examen práctico. Antes de someterse al examen, es muy importante que usted haya tenido un mínimo de 30 horas de práctica del manejo, con **un mínimo de 10 horas en tráfico moderadamente intenso**. Los exámenes prácticos se dan en calles urbanas, pero usted también debe practicar el manejo en las autopistas y en otros tipos de carreteras. Sugerimos que se inscriba en un curso de manejo en la escuela secundaria o en la universidad, o en lecciones de una escuela de manejo licenciada por el DMV. Si usted no puede completar un curso o unas lecciones, pida a la persona que le enseña que "refresque" sus conocimientos, leyendo la Segunda y la Tercera Parte de este manual.

Usted no puede practicar el manejo en un área de exámenes prácticos del DMV o en cualquier calle restringida. En la Ciudad de Nueva York, éstas incluyen cualquier calle dentro de un parque, y todos los puentes y túneles bajo la jurisdicción de la Autoridad Triborough Bridge and Tunnel. En el Condado Westchester, las calles y las autopistas donde se le prohíbe practicar conduciendo incluyen estos "parkways": Cross County, Hutchinson River, Saw Mill River y Taconic State.

Requisito del Curso de Manejo Seguro

Antes de que usted pueda citarse para el examen práctico, primeramente necesita completar un curso aprobado de manejo seguro de previo al otorgamiento de la licencia de conducir, y aprobar un examen de 25 preguntas de selección múltiple. Este requisito automáticamente se cumple como parte de todo curso de manejo en la escuela secundaria o en la universidad. Los demás conductores necesitan completar este requisito al cursar una clase especial de cinco horas que se ofrece en la mayoría de las escuelas profesionales de manejo. Para encontrar dónde se ofrece este curso, busque en las páginas amarillas de la guía telefónica local bajo "Escuelas de Manejo". Después de tomar el curso y aprobar el examen escrito, usted recibirá un certificado para entregar cuando se cite para el examen práctico. El certificado está válido durante un año.

Atención: Un curso de manejo defensivo enseñado por el Programa certificado por el DMV de Reducción de Puntos/Seguro NO sirve como sustituto del curso obligatorio de 5 horas de manejo seguro previo al otorgamiento de la licencia.

El Examen Práctico

En la mayoría de las áreas del estado, necesitará fijar una cita para el examen práctico llamando por teléfono al 1-(518) 402-2100. Necesitará tener su *Certificado de Realización de Curso de Pre-Licenciatura* (MV-278) o el *Certificado de Terminación de Estudio* (MV-285) de su curso de manejo antes de fijar su cita. Durante la llamada telefónica, le informarán si su oficina local de vehículos motorizados participa o no en el programa de citas por teléfono para exámenes prácticos. Una oficina que no participa puede citar en persona o por correo. En ese caso, presente o mande por correo su permiso y el certificado de su curso a la oficina local de vehículos motorizados. También puede hacer la cita para su examen práctico en la Oficina en Internet del DMV: <http://www.nysdmv.com/>.

Si no puede acudir al lugar del examen práctico en la hora señalada para una licencia de conducir no comercial, puede pedir que vuelvan a citarle para el examen práctico. Usted necesita pedir esto por lo menos 24 horas antes de la cita del examen práctico - llame al número para citas para exámenes prácticos, 1-(518) 402-2100, visite la Oficina en Internet del DMV o póngase en contacto con la oficina local que no participa, en el mismo lugar donde se citó usted originalmente. Un examen práctico para licencias comerciales (CDL) se volverá a citar al pedirlo usted solamente si usted avisa a la oficina un mínimo de tres días laborales antes de la fecha del examen.

El DMV puede cancelar exámenes prácticos debido al mal tiempo. Usted puede llamar al número de teléfono de citas para exámenes prácticos o póngase en contacto con su oficina local de vehículos motorizados, en el mismo lugar donde se citó usted originalmente, para anuncios de cancelaciones de exámenes prácticos.

Un examinador de licencias de vehículos motorizados del DMV dirigirá el examen práctico. Entréguele al examinador su permiso de aprendizaje con foto. También debe entregarle al examinador su certificado de terminación del curso previo al otorgamiento de la licencia de conducir (MV278). Usted necesitará un vehículo para manejar durante el examen. El vehículo debe estar debidamente registrado, inspeccionado, asegurado y equipado, y en buenas condiciones de funcionamiento, incluyendo las puertas y los cinturones de seguridad. El cinturón de seguridad del pasajero debe estar disponible en todo momento y limpio para ser usado por el examinador. Usted también deberá traer a un conductor acompañante que tenga por los menos 18 años de edad y una licencia válida para operar el vehículo que usará durante el examen. Los solicitantes de motocicletas deben traer un automóvil o camioneta y un conductor con licencia como acompañante para transportar al examinador de licencias durante el examen.

Cuando usted esté capacitado para la licencia no comercial de Clase C, D, DJ, E, M o MJ, el examinador de licencias le entregará un recibo impreso que, junto con su permiso de aprendizaje con foto, le servirá como una **licencia provisional durante 90 días**. Su nueva licencia de conducir con foto llegará por correo en tres a cinco semanas.

NOTA PARA MOTOCICLISTAS: Si usted ya tiene otra clase de licencia de conducir y un permiso de aprendizaje para motocicletas, el DMV lo eximirá de tomar el examen práctico para motocicletas si termina el curso para motocicletas RiderCourse(r): Destrezas para conducir y manejarse en la calle, de la Motorcycle Safety Foundation. Para calificar y poder ser eximido, el curso debe ser dictado por un proveedor que esté certificado por la Motorcycle Association of New York State, Inc. (MANYS). Para más información sobre el curso más cercano a usted, llame a MANYS al 1-888-4NY-RIDE. Si desea agregar un aval M o MJ a una licencia previa emitida por el Estado de Nueva York, debe presentarse, en persona, en cualquier oficina de vehículos motorizados de cualquier estado o condado y enmendar su licencia previa. Espere por lo menos cinco días laborables después de haber pasado el examen práctico antes de hacer la enmienda. Si usted no tiene una licencia de conducir previa del Estado de Nueva York, su nueva licencia Clase M o MJ le llegará por correo en cuatro a seis semanas.

Su permiso de Clase D, DJ u otro permiso para una licencia no comercial es válido para dos exámenes prácticos, como máximo. Si usted no aprueba el segundo examen práctico, podrá seguir las prácticas de manejo hasta la fecha de caducidad del permiso. Asegúrese de que su conductor acompañante tenga por lo menos 18 años de edad. Antes de hacer otra cita para el examen práctico, deberá volver a una oficina de vehículos motorizados y pagar los dos exámenes prácticos adicionales.

Cuando reúna las condiciones para obtener una Licencia de Conducir Comercial (CDL Clase A, B o C) o para una Licencia No-CDL C, el examinador validará su Formulario de Evaluación del Examen Práctico (CDL-200); esta evaluación validada servirá como

licencia provisional durante 10 días. Para activar su licencia permanente, deberá enmendar su licencia original, en persona, en cualquier oficina de vehículos motorizados de cualquier estado o condado. Espere por lo menos cinco días laborables después de haber pasado el examen práctico antes de hacer la enmienda. Si no pasa su examen práctico de CDL, puede seguir las prácticas de manejo hasta la fecha de caducidad del permiso. Existe un cargo por fijar fecha para cada examen práctico adicional.

Una vez que haya reunido las condiciones para solicitar una licencia, recuerde que todavía está aprendiendo a conducir. Necesitará seguir demostrando prudencia, concentración y obediencia al reglamento de tránsito para hacerse realmente un conductor experimentado y capaz. Para más instrucción, muchos automovilistas se inscriben en un Programa certificado por el DMV de Reducción de Puntos y de Seguro (PIRP). El PIRP está disponible a través de compañías o corporaciones privadas en todo el Estado de Nueva York. Este programa repasa consejos del manejo seguro que han servido a través de los años y provee una visión general de las leyes actuales de tránsito y de vehículos. Si usted cumple con los requisitos para una reducción de puntos, se puede reducir hasta cuatro (4) puntos de su historial de conducir. Usted puede realizar este curso cada 18 meses con el propósito de reducir los puntos. Todos los participantes que completen el programa recibirán un mínimo del 10% de reducción en el precio base de su prima del seguro de responsabilidad civil y de accidentes de automóvil o de motocicleta cada año durante tres años. Para más información, consulte nuestra publicación Programa de Reducción de Puntos y de Seguro (C-32A), disponible en la Oficina en Internet del DMV, solicitándola a través de un Centro de Llamadas del DMV, o en cualquier oficina de vehículos motorizados.

CONDUCTORES NO RESIDENTES Y RESIDENTES NUEVOS

Si usted es residente de otro estado o país y posee una licencia de conducir válida allá, podrá manejar legalmente en el Estado de Nueva York. **No necesitará** solicitar una licencia del Estado de Nueva York. **Solamente** solicite una licencia de Nueva York después de hacerse residente de este estado. Entonces, para permanecer legalmente licenciado, necesitará solicitar una licencia de conducir del Estado de Nueva York en un período de 30 días después de establecer la residencia.

Si usted es un residente nuevo con una licencia válida expedida en un estado, un territorio o una posesión de los Estados Unidos, o una provincia o un territorio canadiense, necesitará entregar la licencia de dicho lugar para poder obtener la licencia del Estado de Nueva York. Deberá presentar comprobantes de nombre adicionales con un valor de 4 puntos (véase Comprobantes de Identificación), y presentar su tarjeta de Seguro Social y su certificado de nacimiento. También deberá aprobar la prueba de la vista. Si la licencia de allá se caducó hace más de un año, necesitará aprobar también el examen escrito y el examen práctico y completar el curso de manejo seguro.

Si usted es un residente nuevo licenciado en un país que no sea Canadá tendrá que aprobar la prueba de la vista, el examen escrito y el examen práctico, completar el curso de manejo seguro, y entregar su licencia extranjera. Cuando apruebe el examen práctico, tendrá que entregar su licencia extranjera al examinador de licencias de vehículos motorizados del DMV que dirigió el examen. Si usted es de Canadá, solamente necesitará entregar su licencia en el momento de solicitar la licencia del Estado de Nueva York. Su licencia extranjera de conducir será destruida a menos que usted provea al examinador una petición escrita de guardar su licencia extranjera en un archivo en una oficina del Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York. El examinador de licencias le dirá en qué Oficina Regional del DMV se guardará su licencia extranjera. Su licencia extranjera será devuelta cuando usted lo pida, pero solamente después de que usted entregue su licencia del Estado de Nueva York.

RENOVACIÓN DE LICENCIAS

Usted tiene la responsabilidad de saber cuándo caduca su licencia de conducir y de asegurarse de renovarla puntualmente. En la mayoría de los casos, si el DMV tiene su dirección actual, usted recibirá una notificación e instrucciones para la renovación por correo unos 45 días antes de que caduque la licencia. Si no recibe la notificación, podrá solicitar la renovación en cualquier oficina de vehículos motorizados. También podrá renovar la licencia a partir de un año antes de la fecha de caducidad impresa.

Usted necesita aprobar una prueba de la vista antes de renovar su licencia de conducir. Si la notificación de renovación de la licencia permite que usted lo realice por correo, tendrá que devolver al DMV la solicitud de renovación y un *Informe de Agudeza Visual* (MV-619) preparado por un proveedor licenciado del cuidado de la vista, lo cual documenta que usted ha aprobado la prueba de vista. Otros conductores necesitarán renovar sus licencias en persona en una oficina de vehículos motorizados del estado o de un condado. La prueba de Agudeza Visual debe realizarse en el período de seis meses antes de la fecha de renovación de su licencia. Usted también puede presentar el formulario de renovación y el Informe de Agudeza Visual en cualquier oficina de vehículos motorizados del estado o de un condado y renovarla en persona. Si solicita una renovación en persona, podrá hacerse la prueba de la vista en la oficina de vehículos motorizados.

Al realizar la renovación en persona, necesitará presentar su licencia actual o seis puntos de identificación y, si se requiere, su tarjeta de Seguro Social (véase "Comprobante de Nombre", página 11). Usted puede renovar su licencia un año antes de que se caduque la licencia actual, como máximo. Asegúrese de renovar su licencia temprano si ésta va a caducar cuando usted se encuentre fuera del estado.

Si no puede renovar temprano o si una enfermedad grave impide que la renueve, póngase en contacto con el Departamento de Producción de Licencias del DMV, llamando al (518) 474-2068.

Si usted entra en el servicio militar, su licencia puede prorrogarse automáticamente por todo su servicio activo y por seis meses después. Deberá notificar al DMV en un período de 60 días de su admisión. Deberá enviar el formulario de *Notificación de Servicio Militar* (MV-75), disponible en la Oficina en Internet del DMV, solicitándolo al Centro de Llamadas del DMV, o en cualquier oficina de vehículos motorizados.

CAMBIO DE DIRECCIÓN

Si cambia de dirección tendrá que avisar al DMV en un período de diez días por correo o en un *Formulario de Cambio de Dirección* (MV-232). También tendrá que escribir la dirección nueva en el espacio provisto al dorso de su licencia con fotografía.

RESTRICCIONES PARA OPERADORES MENORES

Las restricciones para conductores que poseen un permiso de aprendizaje para menores y una licencia para operadores menores también se presentan en la publicación *Permisos de Aprendizaje y Licencias para Operadores Menores* (C-41), que en este momento sólo está disponible en la Oficina en Internet del DMV.

A continuación se resumen las definiciones y las restricciones para conductores menores. Estas restricciones también se aplican a conductores que no son del estado que tienen menos de 18 años de edad.

Definiciones

"DEBIDAMENTE LICENCIADO" quiere decir que el conductor que supervisa tiene una licencia válida para conducir el tipo de vehículo que conduce el aprendiz.

"TUTOR LEGAL" quiere decir una persona que, regularmente y a través de un período largo, ha asumido el papel de un padre y desempeña las funciones de un padre como resultado de la muerte, la incapacidad o la ausencia de un padre actual. En términos legales, el tutor legal se describe el control paterno del aprendiz o conductor menor.

"ESCUELA" quiere decir instrucción, enseñanza o entrenamiento que está licenciado o aprobado por una agencia o un departamento del estado, o entrenamiento llevado a cabo por las fuerzas armadas de los Estados Unidos. El término "escuela" no incluye actividades fuera del plan de estudios, tales como la asistencia en una competencia deportiva o en una reunión social de la escuela para las cuales no se da ningún crédito escolar.

"TRABAJO" quiere decir un lugar de negocios en el cual el conductor trabaja regularmente con un horario. Usted no puede conducir mientras trabaja o como parte de su trabajo, por ejemplo realizando repartos o entregas.

"PROGRAMA DE TRABAJO Y ESTUDIOS" quiere decir un programa cooperativo de trabajo y estudios aprobado por el estado. Por ejemplo, un curso del Consejo de Servicios Educativos Cooperativos (BOCES) para el cual se concede crédito académico para experiencia en el trabajo se clasifica como un programa aprobado de trabajo y estudios.

Restricciones

Con un PERMISO DE APRENDIZAJE DE MENOR:

- En los cinco municipios de la **Ciudad de Nueva York**, usted puede conducir entre las horas de 5 a.m. y 9 p.m. solamente cuando maneja un vehículo provisto de controles duales (freno de instructor), y tiene que ir acompañado de un instructor de manejo de la secundaria o de la universidad o un instructor de una escuela de manejo. Usted no puede conducir entre las 9 p.m. y las 5 a.m. bajo ninguna circunstancia.
- En los **Condados Nassau y Suffolk**, usted puede conducir entre las 5 a.m. y las 9 p.m. solamente cuando le acompaña un padre o un tutor legal debidamente licenciado, un instructor de manejo de la secundaria o de la universidad o un instructor de una escuela de manejo. Usted no puede conducir entre las 9 p.m. y las 5 a.m. bajo ninguna circunstancia.
- **Al norte** (en los demás condados) usted puede conducir entre las 5 a.m. y las 9 p.m. **solamente** cuando le acompaña un conductor debidamente licenciado de 18 años o más. Entre las 9 p.m. y las 5 a.m. usted tendrá que ir acompañado de un padre o un tutor legal debidamente licenciado, un instructor de manejo de la secundaria o de la universidad o un instructor de una escuela de manejo.

Con una LICENCIA DE OPERADOR MENOR:

En los cinco municipios de la **Ciudad de Nueva York**, usted no puede conducir bajo ninguna circunstancia.

En los **Condados Nassau y Suffolk**, usted puede conducir entre las 5 a.m. y las 9 p.m. solamente cuando le acompaña un padre o un tutor legal debidamente licenciado, un instructor de manejo de la secundaria o de la universidad o un instructor de una escuela de manejo; o, no acompañado, mientras viaja directamente entre el trabajo y su casa.

Entre las 9 p.m. y las 5 a.m., usted no puede conducir excepto mientras conduce directamente entre la casa y un programa de trabajo y estudios aprobado por el estado; un curso donde se conceden créditos en un "college", una universidad o una escuela secundaria de noche registrada; o un curso de manejo de la secundaria o de la universidad (*solamente los días cuando usted tiene una clase de manejo*); o mientras está contratado en un empleo agrícola. Cada vez que maneja, usted tiene que llevar un Certificado de Empleo completado (MV-58A) de su empleador o una carta del oficial apropiado de la escuela o del programa. Esta carta, escrita en papel con membrete oficial de la escuela o del programa, debe apuntar las horas, los lugares y la naturaleza de su actividad escolar que gana créditos, su número de identificación de automovilista, y la dirección y el número de teléfono de su empleador u oficial de escuela o programa.

En los demás condados, usted puede conducir entre las 5 a.m. y las 9 p.m. sin acompañante. Entre las 9 p.m. y las 5 a.m., usted puede conducir cuando le acompaña un padre o un tutor legal, o sin acompañante mientras se conduce al trabajo o a un curso donde se conceden créditos en la escuela. Cada vez que maneja, usted tiene que llevar una carta o un Certificado de Empleo completado (MV-58A) de su empleador o una carta del oficial apropiado de la escuela. Esta carta, escrita en papel con membrete oficial del negocio o de la escuela, debe apuntar las horas de empleo, las horas, los lugares y la naturaleza de su trabajo o su actividad escolar que gana créditos, su número de identificación de automovilista, y la dirección y el número de teléfono de su empleador u oficial de escuela.

Motocicletas y Ciclomotores

Las restricciones para permisos de aprendizaje y operadores menores también se aplican cuando se manejan motocicletas y ciclomotores (motocicletas de uso limitado, "mopeds"). Además, un aprendiz de motocicleta o de ciclomotor no puede llevar pasajeros aparte de operadores debidamente licenciados de motocicletas o de ciclomotores actuando como conductor acompañante.

Un conductor acompañante para un aprendiz o un operador menor que usa una motocicleta o un ciclomotor debe ejercer "supervisión general". Esto quiere decir que él o ella necesitan permanecer a menos de un cuarto de una milla del aprendiz o del operador menor siempre. El DMV recomienda que el operador menor permanezca a la vista del conductor acompañante en todo momento.

Si usted ya tiene un permiso de aprendizaje de motocicleta y ya tiene una licencia de conducir, el DMV no exigirá el examen práctico si completa el Curso para Motociclistas de la Fundación de Seguridad en las Motocicletas: Destrezas de Montar y Viajar. Para poder ejercer la opción de no realizar el examen práctico, el curso tiene que ser enseñado por un proveedor certificado por la Asociación de Motocicletas del Estado de Nueva York

(MANYS). Para más información sobre el curso más cercano, llame a la MANYS al 1-888-4NY-RIDE.

CAPÍTULO 2

Para Conservar su Licencia

Si usted comete una infracción grave de tránsito o varias infracciones que son menos serias, puede perder el privilegio de conducir debido a la suspensión o la revocación de su licencia.

"Suspensión" quiere decir que se le quita la licencia durante cierto período de tiempo y después se la devuelve.

"Revocación" quiere decir que se cancela completamente su licencia. El Departamento de Vehículos Motorizados determinará cuándo volverá a estar usted en condiciones de solicitar una licencia nueva. La ley prescribe períodos mínimos de revocación. Un historial malo de manejo o la falta de adhesión a los requisitos del DMV puede resultar en un período más largo de revocación.

"Privilegio de conducir" quiere decir la cortesía ofrecida a los conductores que no son residentes del estado que permite que conduzcan un vehículo motorizado en el Estado de Nueva York. También hace referencia al permiso del Estado de Nueva York para que una persona no licenciada obtenga una licencia del Estado de Nueva York. El privilegio de conducir puede ser suspendido o revocado por las mismas razones que se aplican a una licencia del Estado de Nueva York. El conducir con un privilegio suspendido o revocado impone las mismas consecuencias como el conducir con una licencia suspendida o revocada.

PERÍODO DE PRUEBA

Después de aprobar el examen práctico u obtener una licencia nueva después de una revocación, su licencia nueva de conducir empezará automáticamente bajo un período de prueba de seis meses. Una excepción: usted no tendrá el período de prueba si ha entregado una licencia que no es del estado para conseguir la licencia del Estado de Nueva York y no se le exigió el examen práctico.

Durante el período de prueba, su licencia se suspenderá por 60 días si le declaran culpable de solamente una infracción de velocidad excesiva, negligencia temeraria o seguir muy de cerca. Se suspenderá por 60 días si le declaran culpable de cometer otras 2 infracciones de tráfico cualesquiera que sean durante el período de prueba, y por 90 días si le declaran culpable de manejar bajo la influencia del alcohol o las drogas (DWAI, por sus siglas en inglés).

Cuando se termina la suspensión, usted empezará otro período de prueba de seis meses. Durante el segundo período de prueba, su licencia se revocará por un mínimo de seis meses si se le declara culpable de cualquiera de las infracciones sencillas apuntadas arriba o de otras 2 infracciones de tráfico de cualquier otro tipo.

SI USTED RECIBE UNA MULTA DE TRÁNSITO

Si usted recibe una multa de tránsito, no demore - siga las instrucciones indicadas en el boleto de multa para indicar si se declara culpable o inocente. Su licencia de conducir se suspenderá si no contesta la multa en el período permitido. Si no responde al haber recibido la multa, le pueden declarar culpable por incomparecencia. Si usted es sentenciado por incomparecencia, su licencia se suspenderá por no pagar la multa y se dictará una sentencia en su contra.

La Oficina de Infracciones de Tráfico del Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York (TVB) procesa las multas por infracciones de tránsito en movimiento no delictivas expedidas en los cinco municipios de la Ciudad de Nueva York, Buffalo, Rochester y los pueblos de Babylon, Brookhaven, Huntington, Islip y Smithtown del Condado Suffolk. Al procesar estas multas de tráfico, el sistema de la TVB permite que otros tribunales en estas regiones se concentren en los casos penales, incluso delitos de conducir, tales como Manejar Intoxicado (DWI) y conducir con una licencia o permiso suspendido o revocado (Operación Sin Licencia con Agravantes - AUO). La TVB no trata infracciones de estacionamiento y no puede contestar preguntas sobre multas de estacionamiento. En otras partes del Estado de Nueva York, las infracciones de tráfico se procesan en el juzgado de lo penal y en el juzgado de tráfico de la ciudad, el condado, el pueblo o la aldea donde ocurrió el delito. Sea cual sea el sistema judicial que se use, cada automovilista que recibe una multa de tránsito puede presentar una defensa y tener la representación de un abogado.

MULTAS DE TRÁNSITO IMPUESTAS FUERA DEL ESTADO

El Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York **no registra las sentencias de infracciones con el vehículo en movimiento de conductores no comerciales licenciados en otras jurisdicciones, excepto los delitos de tráfico cometidos en las provincias de Ontario y Québec, en Canadá.** Por eso, aparte de las sentencias de tráfico de Ontario y Québec, las sentencias de fuera del estado no se suman a los "puntos de infracciones" de su historial de conducir.

Sin embargo, su licencia del Estado de Nueva York se suspenderá **si usted no responde a una multa por una infracción** con el vehículo en movimiento en cualquier estado excepto Alaska, California, Michigan, Montana, Oregon o Wisconsin. Su licencia permanecerá suspendida hasta que responda a la multa. Igualmente, a los conductores de cualquier

estado, salvo los de los seis estados apuntados arriba, se les suspenderá la licencia en su propio estado al no contestar una citación judicial de infracción con el vehículo en movimiento en el Estado de Nueva York.

Si usted tiene más de 21 años, y le declaran culpable de una infracción relacionada con el alcohol (p. ej., DUI) en cualquier otro estado o las provincias de Ontario y Québec, en Canadá, su licencia de conducir del Estado de Nueva York se revocará durante por lo menos 90 días. Si le declaran culpable de una infracción relacionada con drogas en cualquiera de estas jurisdicciones, se le revocará la licencia del Estado de Nueva York por un mínimo de seis meses. Los conductores que no son del estado que reciben multas en el Estado de Nueva York deben ponerse en contacto con el departamento de Vehículos Motorizados de su propio estado o provincia sobre los efectos de una sentencia.

Si usted tiene menos de 21 años y le declaran culpable de cualquier infracción relacionada con el alcohol o las drogas que ocurrió fuera del estado a partir del 1 de noviembre de 2000, su licencia de conducir del Estado de Nueva York se revocará por un mínimo de un año. Si usted tiene una sentencia por alcohol previa, aun si la sentencia ocurrió antes del 1 de noviembre de 2000, su licencia se revocará por un mínimo de un año o hasta cumplir los 21 años, según cuál sea el período más largo.

Además de todo lo dicho anteriormente, el Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York registra las sentencias de cualquier conductor, y revoca la licencia de conducir y los registros del vehículo, de negligencia criminal que resulta en una muerte, o de homicidio o agresión, derivados del manejo de un vehículo motorizado, ya sea que la sentencia haya ocurrido en este estado o en otra parte.

SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN OBLIGATORIA

Su licencia de conducir o su privilegio de conducir pueden suspenderse o revocarse por muchas razones. Las suspensiones y las revocaciones que siguen son *requeridas por la ley*:

Infracciones Relacionadas con el Alcohol y las Drogas

- Conducir mientras la capacidad está perjudicada por el alcohol (DWAI): *suspensión de 90 días.*
- Conducir mientras la capacidad está perjudicada por drogas (DWAI-drogas): *revocación mínima de seis meses.*
- Conducir mientras intoxicado (DWI), con un contenido de alcohol en la sangre del .08 de un por ciento (.08 BAC): *revocación mínima de seis meses.*
- Conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas fuera del estado (DUI): *revocación mínima de 90 días.*

- Infracción de DWAI en menos de cinco años de la fecha de cualquier infracción previa relacionada con el alcohol o las drogas: *revocación mínima de seis meses*.
- DWI, .08 BAC, o infracción DWAI-drogas cometido en menos de diez años de cualquier DWI, .08 BAC, o infracción de DWAI-drogas previo: *revocación mínima de un año*.

Conductores Menores

Si usted es menor de 21 años al ser arrestado, la sentencia por cualquiera de las infracciones relacionadas con el alcohol o las drogas enumeradas arriba resultará en una revocación mínima de un año. Una segunda infracción de un menor de 21 años requiere una revocación de un año o hasta cumplir los 21 años, el período que sea más largo. Estos castigos se aplican, aun si le juzgan como delincuente menor de edad, o si le arrestan o sentencian fuera del estado (véase Multas de Tránsito Impuestas Fuera del Estado).

Bajo la "Ley de Tolerancia Nula" del estado, a un conductor menor de 21 años se le suspenderá la licencia por seis meses si le declara culpable de tener un BAC entre .02 y .07. Un BAC de .02 puede ocurrir con una sola bebida. Con una segunda infracción de Tolerancia Nula, la licencia de conducir se revocará por un año o hasta que el conductor cumpla 21 años de edad, según qué período sea más largo.

ATENCIÓN: Los operadores de lanchas o botes a motor y motonieves menores de 21 años de edad que toman alcohol están sujetos a los mismos castigos y sanciones contra sus privilegios de manejar una lancha, un bote a motor o un motonieves.

Conductores Comerciales

Debido a su responsabilidad adicional respecto de la seguridad del tránsito, los conductores de camiones con remolques, de camiones pesados y de vehículos que transportan materias peligrosas enfrentarán consecuencias más duras que los conductores no comerciales si son declarados culpables de ciertas infracciones. Para información sobre las consecuencias para conductores comerciales, lea la Sección 1 del *Manual para Conductores Comerciales* (CDL-10).

Es un delito grave conducir un autobús escolar con uno o más estudiantes a bordo mientras se encuentra perjudicado o intoxicado. Si a usted le declaran culpable de una infracción relacionada con el alcohol o las drogas mientras maneja un autobús escolar, un taxi o un vehículo "livery" mientras lleva un pasajero, su licencia se revocará por un mínimo de un año. Si le declaran culpable de una segunda infracción en menos de diez años, pueden permanentemente prohibirle la posesión de una licencia de Clase CDL.

ATENCIÓN: Véase el Capítulo 9 para más información sobre infracciones relacionadas con el alcohol y las drogas.

Rechazo de Una Prueba Química (Véase también el Capítulo 9)

- Rechazo de una prueba química, conductores mayores de 21 años: *revocación mínima de seis meses*.
- Rechazo de una prueba química, conductores mayores de 21 años, en menos de cinco años de una revocación previa por rechazo o por cualquier infracción relacionada con el alcohol o las drogas: *revocación mínima de un año*.
- Rechazo de una prueba química, conductores menores de 21 años, primera vez: *revocación mínima de un año*.
- Rechazo de una prueba química, conductores mayores de 21 años, segunda vez: *revocación mínima hasta cumplir los 21 años o un año, el período que sea más largo*.
- Rechazo de una prueba de Tolerancia Nula: *revocación mínima de un año*.

Velocidad Excesiva y Otras Infracciones

Su licencia se **revocará por un mínimo de seis meses** si le declaran culpable de:

- Tres infracciones de velocidad excesiva y/o infracciones menores en menos de 18 meses (basado en la fecha de infracción, no en la fecha de sentencia).
- Tres infracciones de "pasar un autobús escolar detenido" en menos de tres años.
- Una infracción de "abandonar el lugar de un accidente que produce lesiones personales o una víctima mortal".
- Una infracción de "participar en una competición de velocidad". Declaración de culpabilidad de una segunda infracción de una competición de velocidad en menos de 12 meses resulta en una revocación de un mínimo de un año.

Falta de seguro

Manejar o permitir que se maneje un vehículo sin seguro o participar en un accidente sin seguro: *revocación mínima de un año*. (Véase también "Seguros" en el Capítulo 3).

Revocaciones/Suspensiones Indefinidas

Si usted no responde a una citación judicial de tráfico o no paga una multa y/o un recargo (excepto los relacionados con infracciones de estacionamiento), su licencia se suspenderá hasta que usted responda a la citación o pague la multa y/o el recargo. Si no responde a una multa, se podrá dictar una sentencia de culpable por incomparecencia e imponer una multa.

Si no presenta un informe de accidente ante el DMV (véase el Capítulo 12) su licencia podrá suspenderse hasta que presente el informe.

EL SISTEMA DE PUNTOS

El sistema de puntos de DMV identifica a "violadores persistentes"; es decir conductores que cometen una serie de infracciones en un período de tiempo relativamente corto. La tabla en este capítulo enumera los valores de puntos asignados a varias infracciones con el vehículo en movimiento. Por favor, tome nota que las leyes de tráfico que deben ser obedecidas en las autopistas, las carreteras y las calles públicas, también se aplican a los estacionamientos abiertos al público.

Aunque cada infracción enumerada, por sí sola, no será tan seria como para requerir la suspensión o revocación de una licencia, la acumulación de varias infracciones en su historial de conducir puede indicar que deben tomarse ciertas medidas.

Los valores de puntos cargados en su historial se basan en la fecha en que usted cometió la infracción, no en la fecha en que se le declara culpable en el juzgado. Si usted adquiere 11 puntos o más en un lapso de 18 meses, le notificarán por correo que su licencia será suspendida. Usted puede pedir una audiencia de DMV para demostrar únicamente que las declaraciones de culpabilidad en cuestión no son suyas. Usted no puede volver a discutir las declaraciones de culpabilidad o pedir que no se imponga la suspensión basado en circunstancias especiales o atenuantes.

Infracción Puntos

Infracción	Puntos	Infracción	Puntos
Velocidad excesiva; MPH no especificadas	3	Seguir muy de cerca	4
Velocidad excesiva; MPH por encima del límite anunciado: 1 a 10	3	Pasar indebidamente, cambiar de carril peligrosamente, conducir a la izquierda del centro, o conducir contra el tráfico	3
11 a 20	4	Infracción incluyendo una señal de tránsito, de pare o de ceder el paso	3
21 a 30	6	No ceder el paso	3
31 a 40	8	Infracción en una intersección del ferrocarril	3

Más de 40	11	Abandonar el lugar de un accidente que incluye daño a una propiedad o a un animal doméstico	3
Conducción imprudente	5	Infracción de restricciones de seguridad para personas menores de 16 años	3
No detenerse ante un autobús escolar	5	Frenos no adecuados (mientras se conduce el vehículo del empleador)	2
Frenos no adecuados	4	Cualquier otra infracción cometida mientras estaba en marcha	2

Usted puede reducir el total de puntos hasta un máximo de cuatro puntos y ahorrar hasta el diez por ciento en sus primas de seguro automovilístico de responsabilidad civil al realizar un curso de prevención de accidentes aprobado por el DMV. Sin embargo, la realización de un curso para reducir los puntos no puede prevenir una suspensión o una revocación obligatoria ni aplicarse como "crédito" que puedan utilizarse para puntos futuros. Para más información, véase la publicación *Reducción de Puntos y Seguro (C-32A)*, disponible en la Oficina en Internet del DMV, o solicítela a través de un Centro de Llamadas del DMV, y en cualquier oficina de Vehículos Motorizados.

Por favor, tome nota que las compañías de seguros también pueden avalarse de sus propios sistemas de puntos. Éstos no tienen ninguna relación con el sistema de puntos del DMV, y no deben confundirse con el mismo.

CHOQUES DE TRÁNSITO

Hoy día, salvo donde es requerido por ley, el término "accidente" frecuentemente significa "choque". Esto se debe a que un "choque" normalmente puede evitarse. Si usted es partícipe de un choque de tráfico en el cual otra persona resulta muerta, su licencia puede ser suspendida o revocada después de una audiencia del DMV aun si a usted no le acusan de ninguna infracción en el momento del incidente.

DERECHOS Y MULTAS CIVILES

Si a usted se le suspenden la licencia por un período definido, tal como 30 días, 90 días, etc., su licencia no será devuelta hasta que usted pague una multa de terminación de suspensión no reembolsable de \$25.

En la mayoría de los casos, si le han revocado la licencia, usted no puede solicitar una licencia nueva hasta que pague una multa de solicitud nueva no reembolsable de \$50. Esta multa no es requerida si su licencia fue revocada al manejar sin el seguro o si a usted le habían expedido una licencia condicional o de uso restringido.

Después de las revocaciones indicadas a continuación, tendrá que pagar una multa civil al DMV antes de que se pueda aceptar su solicitud para una licencia nueva:

- Manejar sin seguro o accidente sin seguro: *multa civil de \$500.*
- Rechazo de prueba química: *multa civil de \$300 (de \$350 si se manejaba un vehículo motorizado comercial).*
- Rechazo de prueba química en menos de cinco años de una revocación previa relacionada al alcohol, las drogas, o el Rechazo: *multa civil de \$750.*
- Suspensión bajo la Ley de Tolerancia Nula: *multa civil de \$125 y multa de terminación de suspensión de \$100.*

CONDUCIR CON LICENCIA SUSPENDIDA O REVOCADA

Es una infracción delictiva conducir cuando su licencia está suspendida o revocada, y hay multas obligatorias de \$200 a \$5,000. Usted también puede verse ante un encarcelamiento obligatorio o una libertad condicional, y la incautación y la confiscación posible del vehículo manejado. Las consecuencias más severas se aplican a los conductores que son pillados mientras conducen intoxicados o perjudicados por el alcohol o las drogas mientras tienen ya suspendidos o revocadas las licencias o los privilegios por un incidente previo relacionado con el alcohol o las drogas, y a los conductores que son pillados mientras conducen con 10 suspensiones o más por no haber respondido a las multas de tráfico o por no haber pagado las multas. Además, los conductores con 20 suspensiones o más por no haber respondido a las multas de tráfico o por no haber pagado las multas se encaran con una acusación delictiva, aun si no están manejando cuando son pillados. Las consecuencias por conducir mientras está suspendida o revocada la licencia se describen en detalle en la publicación *Imaginemos que se le Quite la Licencia (C-12)* disponible en la Oficina en Internet del DMV, que puede solicitarse a través de un Centro de Llamadas de DMV, y en cualquier oficina de Vehículos Motorizados.

CAPÍTULO 3 Posesión de un Vehículo

Sea usted el dueño de un vehículo o quien lo registre, o un conductor de un vehículo poseído o registrado por otra persona, usted tiene la responsabilidad de asegurar que el vehículo esté debidamente registrado, asegurado e inspeccionado antes de usarlo en una carretera pública.

REGISTRO Y TÍTULO DE PROPIEDAD

El registro permite que se conduzca un vehículo en las carreteras y las autopistas públicas. El certificado de título de propiedad demuestra quién es el dueño del vehículo. En Nueva

York, solamente los vehículos a partir de 1973 reciben títulos de propiedad. Para los modelos de 1972 y antes, el registro es el comprobante de propiedad.

Usted necesita tener un mínimo de 16 años de edad para registrar un vehículo. Un residente nuevo del estado tiene que obtener un registro de Nueva York en menos de 30 días después de establecer la residencia.

Para Registrar un Vehículo

Para registrar un vehículo, usted necesita demostrar que es el dueño del mismo o que el dueño del vehículo autoriza que usted lo registre, que el vehículo tiene seguro, y que se han pagado los impuestos estatales y del condado, y presentar cualquier declaración requerida de millas registradas y/o de daños. Si los comprobantes de propiedad enumerados abajo no pueden obtenerse a través del vendedor, póngase en contacto con cualquier oficina de vehículos motorizados o con un Centro de Llamadas del DMV antes de comprar el vehículo.

Para solicitar el registro, tendrá que llenar una *Solicitud de Registro/Título de Propiedad de Vehículo* (MV-82). También tendrá que presentar un comprobante de identidad que valga seis puntos. Para información adicional sobre estos requisitos, consulte la guía de información *El Registro de un Vehículo en el Estado de Nueva York* (MV-82.1), disponible en la Oficina en Internet de DMV, o solicítela a través de un Centro de Llamadas del DMV y en cualquier oficina de vehículos motorizados. Cuando su vehículo esté registrado, usted recibirá placas de matrícula, un recibo de registro, y una etiqueta de registro para el parabrisas o para una placa. Si usted compró el vehículo de una persona que no sea un concesionario, también podrá solicitar una etiqueta de inspección válida por diez días al momento de registrar el vehículo. Usted necesita llevar el vehículo para que sea inspeccionado en menos de 10 días de la fecha del registro. Si lo ha comprado en un concesionario, ya debe tener una etiqueta de inspección válida.

Cuando usted compra un vehículo nuevo o usado de un concesionario registrado con el DMV, el concesionario puede registrar el vehículo en su nombre y darle el registro provisional y, si usted las necesita, placas de matrícula nuevas. El comerciante puede cobrar \$20 por este servicio por encima de lo que se cobra por el registro, las placas y el título de propiedad. Si su vehículo es un modelo del año 1973 en adelante, le mandarían por correo el certificado de título de propiedad desde Albany unas semanas después de registrarse el vehículo.

Comprobante de Propiedad

Si usted compra su vehículo en un concesionario del Estado de Nueva York, el comprobante de propiedad para un vehículo nuevo será el Certificado de Origen del

Fabricante (MCO) y un Certificado de Venta (MV-50) del concesionario. Para un vehículo usado de 1973 en adelante, el comprobante de propiedad es el *Certificado de Título de Propiedad* (MV-999) del dueño anterior, las declaraciones debidas de odómetro y revelación de salvamento, y el Certificado de Venta (MV-50) del concesionario. Para un vehículo usado de 1972 y antes, el comprobante de propiedad es el *Certificado de Venta* (MV-50) del concesionario y el registro transferible del dueño previo ya firmado y cedido al concesionario.

Si el concesionario no registra el vehículo para usted, asegúrese de recibir los documentos de propiedad enumerados arriba. En cualquier caso, *examine con cuidado los documentos de propiedad antes de terminar la transacción.*

Si usted compra un vehículo usado de un concesionario registrado fuera del Estado de Nueva York, el comprobante de propiedad es el certificado de título de propiedad del dueño anterior o el registro transferible cedido a usted, además de la declaración de venta y/o la factura y otros comprobantes del concesionario.

Para un vehículo usado comprado a un vendedor privado, el comprobante de propiedad es el "Certificado de Título" (MV-999), o un registro transferible para modelos de 1972 o anteriores, cedido a usted. El vendedor debe completar, y usted debe dar fe por medio de su firma, las declaraciones de daños y de odómetro pertinentes.

Antes de aceptar el certificado de título de cualquier vendedor, revise los nombres y direcciones de cualquier entidad o persona con derecho de retención sobre el vehículo en la parte frontal del título. Un derecho de retención indica que el dueño actual debe dinero sobre una deuda por ese vehículo. Si existe una entidad o persona con derecho de retención en el título, pida al vendedor una prueba de que el derecho de retención a sido pagado, que en la mayoría de los casos será una exención del derecho de retención oficial expedida por la parte que ha prestado el dinero. **Si no se provee una prueba y la deuda no ha sido pagada, la entidad o persona con derecho de retención puede confiscarle su vehículo.**

La oficina de vehículos motorizados no aceptará un certificado de título si no se ha completado la declaración de daños y de odómetro pertinente, o si alguna información del título está alterada, borrada, o tachada, incluyendo cualquier nombre o firma.

Declaraciones -

- Si usted compra un modelo de vehículo que tiene ocho años de antigüedad o menos, **el DMV NO registrará su vehículo ni le expedirá un certificado nuevo de título de propiedad a menos que el vendedor haya completado, y usted haya firmado, ambas declaraciones al dorso del *Certificado de Título de Propiedad* (MV-999) del vehículo, siendo éstas del odómetro y de daños, o que haya adjuntado una**

declaración completada de odómetro y de daños en una Declaración de Odómetro y de Daños (MV-103). Esta declaración indica si el certificado nuevo de título de propiedad para el vehículo debe llevar la marca de "Salvamento Reconstruido" o no. Marcando el título de propiedad se explica detalladamente en las publicaciones *Que Esté Atento el Comprador* (C-18) y *Preguntas y Respuestas sobre el Título de Propiedad de su Vehículo* (C-19). Una *Declaración de Odómetro y de Daños* (MV-103) está disponible en cualquier oficina de vehículos motorizados, al pedirla de un Centro de Llamadas de DMV, o en la Oficina en Internet de DMV.

- Si usted compra un modelo de vehículo que tiene 10 años de antigüedad o menos, asegúrese de que el vendedor privado haya completado la porción de declaración de odómetro al dorso del *Certificado de Título de Propiedad* (MV-999) del vehículo o que haya adjuntado al certificado de título de propiedad una revelación completa de millas registradas en una *Declaración de Odómetro y de Daños* (MV-103). La declaración de daños no se requiere para modelos de vehículos de más de nueve años de antigüedad. Siendo usted el comprador, necesita confirmar la declaración del odómetro tal como indicado en el certificado de título de propiedad, o al poner sus iniciales al lado del recuadro del odómetro en el certificado de título de propiedad o al firmar el formulario. Usted debe comparar la declaración del odómetro en el certificado del título de propiedad con la lectura actual del odómetro en el vehículo.

IMPORTANTE: EL DMV NECESITA EXAMINAR CADA VEHÍCULO IDENTIFICADO COMO "SALVAMENTO RECONSTRUIDO" PARA DETERMINAR SI CONTIENE PIEZAS ROBADAS ANTES DE QUE EL VEHÍCULO PUEDA REGISTRARSE O TITULARSE. Para más información, o si usted va a comprar un vehículo registrado o titulado fuera del estado, póngase en contacto con un Centro de Llamadas de DMV.

Comprobante de Pago de Impuestos Estatales

Cuando usted compra un vehículo de un concesionario, el concesionario cobra los impuestos estatales.

Si usted compra un vehículo de una persona que no sea un concesionario, consiga una *Declaración de Transacción - Venta o Regalo de un Vehículo de Motor* (DTF-802), disponible en cualquier oficina de vehículos motorizados, al pedirla de un Centro de Llamadas de DMV, y de la Oficina en Internet de DMV. Este formulario certifica el precio de venta y determina los impuestos estatales que usted necesita pagar al registrar el vehículo. Un lado del formulario tiene que ser completado y firmado por el comprador. El otro lado debe ser firmado por el vendedor, si el precio de venta está por debajo del valor equitativo del mercado, o si el vehículo es un regalo de una persona que no pertenece a la

familia del comprador. Si el formulario no ha sido completado por el vendedor, a usted le cobrarán los impuestos de venta basados en el valor actual equitativo del mercado. Presente el formulario completado en una oficina de vehículos motorizados del estado o de un condado cuando usted registre su vehículo.

Comprobante de Seguro

Cuando usted compra el seguro automovilístico de responsabilidad civil, el agente de seguros le da dos tarjetas de identificación de seguro. El nombre (los nombres) en estas tarjetas necesitan ser exactamente iguales al nombre (los nombres) en la solicitud de registro. Usted necesita presentar una tarjeta cuando registra el vehículo. Guarde la segunda tarjeta dentro del vehículo.

En el Estado de Nueva York se expide el seguro automovilístico de "No Fault" (sin culpabilidad). Para más información sobre el seguro "No Fault" póngase en contacto con el Departamento de Seguros del Estado de Nueva York, Agency Building 1, Empire State Plaza, Albany, NY 12257.

Gastos Cobrados

Los registros para la mayoría de los vehículos de menos de 18,000 libras (*8,165 kilos*) de peso bruto máximo son válidos por dos años, y se cobra el registro basado en el peso del vehículo. También se cobran las placas y el título de propiedad.

Según la ley, la cantidad cobrada por el registro no es reembolsable, si usted usa las placas de matrícula o la etiqueta de registro en su vehículo aunque sea solamente por un día. Sin embargo, si las placas y la etiqueta de registro se devuelven completamente sin usar en menos de 60 días después de registrar el vehículo, usted puede recibir un reembolso total, menos un cargo de procesamiento de un dólar. Usted puede recibir un reembolso de lo cobrado por el segundo año de un registro de dos años, menos un cargo de procesamiento de un dólar, si usted usa las placas y el registro solamente durante el primer año. Asegúrese de conseguir un Recibo Universal de DMV (FS6T) por haber entregado las placas.

Si usted transfiere el registro de un vehículo a otro vehículo de reemplazo, recibirá un crédito por la porción que queda de su registro actual. Este crédito no puede aplicarse a otros vehículos ya registrados en su nombre.

Intercambio o venta de su automóvil

Antes de intercambiar o vender su automóvil viejo, asegúrese de quitarle la placa de matrícula y la etiqueta de registro del parabrisas, que muestra su número de placa de matrícula. Esto evitará que le cobren multas de estacionamiento que no le pertenecen.

RENOVACIÓN DEL REGISTRO

La mayoría de los registros se renuevan cada dos años. Unos 45 ó 60 días antes de caducar el registro, usted debe recibir un recordatorio de renovación por correo. Es posible que usted no reciba un recordatorio si ha cambiado de dirección y no ha avisado al DMV, o si no ha respondido a tres multas o más de estacionamiento, o si su registro está suspendido o revocado. Los procedimientos y la entrega pueden atrasarse hasta dos semanas. ***Ya sea que reciba un recordatorio o no, usted tiene la responsabilidad de saber cuándo caduca su registro, y de renovarlo en el la debida fecha.***

Si la fecha de caducidad cae en un fin de semana o en un día festivo legal del estado, su registro automáticamente se prorroga hasta la medianoche del próximo día laboral. Asegúrese de mantener el seguro de responsabilidad civil en su vehículo durante el período de prórroga.

Si usted no ha recibido un recordatorio de renovación, usted puede renovar su registro -

Por correo: Complete una *Solicitud de Registro/Título de Propiedad de Vehículo (MV-82)*, disponible en cualquier oficina de vehículos motorizados, o a través de un Centro de Llamadas del DMV, y de la Oficina en Internet de DMV. Si su registro debe ser mandado a una dirección diferente y no a la dirección que usted apuntó en el formulario de la solicitud (MV-82), adjunte una nota separada pidiendo que el DMV le mande por correo el registro a la dirección diferente. No ponga esta dirección diferente en el formulario MV-82 a menos que usted quiera que aparezca en el registro y en los archivos de registros de DMV. **No se olvide - si usted avisa de un cambio de dirección en su registro, SOLAMENTE afectará ese registro. Utilice un *Formulario de Cambio de Dirección (MV 232)* para cambiar todos sus datos en DMV. Este formulario está disponible en cualquier oficina de vehículos motorizados, o puede solicitarla a través de un Centro de Llamadas de DMV, y de la Oficina en Internet de DMV.**

Adjunte un cheque o un giro postal para la cantidad debida, a favor del "Commissioner of Motor Vehicles." Si usted no sabe exactamente cuánto debe, puede averiguar la cantidad debida con la ayuda de una hoja de ejercicios en la Oficina en Internet de DMV o al ponerse en contacto con un Centro de Llamadas del DMV. Asegúrese de incluir su tarjeta de seguro con la solicitud de renovación si el registro ha estado caducado por más de 30

días, o si su compañía de seguros ha cambiado y usted no ha respondido a una Carta de Investigación de Seguros del DMV.

Envíe por correo su Solicitud de Registro/Título de Propiedad de Vehículo completada y otros documentos a:

Port Jefferson Office, NYS DMV
3 Roads Plaza
1055 Route 112
Port Jefferson Station, NY 11776

Puede tardar dos semanas para recibir la renovación del registro. Si no la recibe en dos semanas, póngase en contacto con un Centro de Llamadas de DMV o visite cualquier oficina de vehículos motorizados del estado o de un condado. Tarda más tiempo para correo internacional.

Si su nombre ha cambiado y usted todavía no ha avisado al DMV, tendrá que acudir a una oficina del DMV y presentar sus comprobantes de identidad. Para más información, póngase en contacto con un Centro de Llamadas del DMV.

La Oficina en Internet del DMV: www.nysdmv.com. La renovación de registro por Internet requiere que usted no haya cambiado su dirección o de compañía de seguro, que su registro no haya caducado hace más de 30 días, y que el registro sea para un vehículo de pasajeros, un camión comercial pequeño, o una motocicleta que no haya sido fuera de circulación. La cantidad cobrada por el registro, además de cualquier otro cargo relacionado, se mostrarán en la pantalla de su computadora. En solamente tres pasos rápidos, usted puede renovar su registro en Internet y usar la tarjeta de crédito para pagar lo debido. Su renovación se procesará automáticamente y se le enviará por correo. Puede tardar dos semanas para la entrega.

En persona en una oficina de vehículos motorizados del estado o de un condado: Usted necesita completar y entregar una *Solicitud de Registro/Título de Propiedad de Vehículo* (MV-82). Por favor, tome nota: una solicitud presentada en una oficina por una segunda persona (alguien que no es el que registra el vehículo) debe ir acompañada de la licencia/permiso/tarjeta de identificación para los no conductores original del Estado de Nueva York para ambas personas, el solicitante y la otra persona presente. Esto incluye a cónyuges (maridos y esposas). Esta solicitud tiene que llevar la firma de la persona que registra el vehículo, no de la persona que la presenta en la oficina.

Seguros

Su vehículo necesita la cobertura de un seguro de responsabilidad civil todo el tiempo que esté registrado, aun si no lo conduce usted.

Se requiere un mínimo de \$50,000 de cobertura de responsabilidad civil contra la muerte de una persona y \$100,000 contra la muerte de dos personas o más, \$25,000 contra los daños a una persona y \$50,000 contra los daños a dos personas o más, y \$10,000 contra daños a la propiedad. Los límites de cobertura hacen referencia a la muerte, el daño personal o de propiedades relacionados con un solo incidente.

Antes de que haya un lapso o que se cancele su seguro de responsabilidad civil, entregue sus placas de matrícula en cualquier oficina de vehículos motorizados del estado o de un condado. Asegúrese de conseguir un Recibo Universal de DMV (FS6T) al entregar las placas. De lo contrario, usted puede verse obligado a pagar una multa civil por cada día que el vehículo no tenía seguro, o pueden suspender el registro de su vehículo. Si su vehículo permanece sin seguro por 90 días, a menos que usted haya entregado las placas ya, también se suspenderá su licencia de conducir.

Si usted recibe una carta del DMV que hace preguntas sobre su seguro automovilístico, léala con cuidado y responda antes de que pasen siete días.

Las motocicletas necesitan tener un seguro, pero a usted no se le exige entregar la placa cuando el seguro de la motocicleta se cancela o cuando hay un lapso.

RESPONSABILIDADES DE RESIDENTES Y NO RESIDENTES

Cualquier persona que conduce o permite que alguien conduzca su vehículo en el Estado de Nueva York, aunque no sea un residente, necesita tener la capacidad de comprobar que su vehículo tiene un seguro de responsabilidad civil adecuado. (Véase "Seguros", arriba, por la cobertura mínima requerida.) Si a usted le declaran culpable de conducir un vehículo sin seguro o de permitir que otro conduzca su vehículo sin seguro, se le revocará la licencia o el privilegio de conducir en el Estado de Nueva York por un mínimo de un año. Las mismas consecuencias se aplican si el DMV recibe pruebas que usted fue partícipe en un choque de tráfico sin tener seguro.

LA INSPECCIÓN

Al concesionario de vehículos motorizados se le exige que cada vehículo pase la inspección en un período de 30 días antes de que se entregue el vehículo a un cliente. Si usted compra un vehículo de alguien que no sea un concesionario, tendrá que registrarlo y llevarlo para la inspección en un período de 10 días.

Después de la primera inspección de su vehículo, debe realizarse la inspección en una estación oficial de inspección licenciada por el estado un mínimo de una vez cada 12 meses y cuando hay un cambio de dueño. Estas estaciones se identifican con las señales de color amarillo y negro que dicen "Official Motor Vehicle Inspection Station" (Estación Oficial de Inspección de Vehículos motorizados). Camiones pesados, autobuses, tractores y camiones con remolque necesitan ser inspeccionados en estaciones especiales de inspección de "vehículos pesados", y las motocicletas en estaciones especiales de inspección de motocicletas.

Cuando usted firma un formulario de renovación del registro, usted certifica bajo pena de la ley que el vehículo fue inspeccionado tal como requiere la ley. Esté al tanto de cuándo se venza su inspección anual. Cítese para una nueva inspección temprano, para que usted tenga suficiente tiempo para arreglar su vehículo si no pasa la inspección.

Después de la inspección, el inspector de vehículos expedirá una etiqueta para el vehículo que comprueba que ha pasado la inspección. Si su vehículo no pasó la inspección, el inspector le dará notificación de su rechazo. Entonces, su vehículo tiene que ser arreglado para cumplir con las normas de inspección y tiene que volver a ser inspeccionado. En ciertas áreas del estado, su vehículo impulsado por gasolina (menos una motocicleta) también tiene que pasar por una inspección de emisiones de escape en el momento de la inspección de seguridad. Para obtener información más detallada sobre inspecciones de seguridad e inspecciones de emisiones consulte las publicaciones *Programa de Inspección de Vehículos, Hechos para el Consumidor (C-50)* y *Lo Que Usted Debe Saber sobre la Prueba de Emisiones del Estado de Nueva York (C-61)*, disponibles en la Oficina en Internet de DMV, o solicítelas a través de un Centro de Llamadas de DMV, o en cualquier oficina de vehículos motorizados.

RECLAMACIONES CONTRA NEGOCIOS

El DMV regula a los concesionarios, las estaciones de inspección y los talleres de reparación de automóviles. Estos negocios deben identificarse con carteles exteriores y certificados de licencias o registros. Asegúrese de tratar con un negocio registrado o licenciado.

Si usted tiene una reclamación contra uno de estos negocios, primero intente resolverla con la administración. Si eso no funciona, llame al (518) 474-8943 entre las 9 a.m. y las 3 p.m. en días laborales. Usted también puede escribir a Vehicle Safety Services (Servicios de Seguridad de Vehículos), DMV, 6 Empire State Plaza, Albany, NY 12228. Por favor, tenga en cuenta que, según la ley, el DMV puede atender reclamaciones solamente cuando ocurren en un período de 90 días o 3,000 millas (1,864 km) de las reparaciones, el período que se venza primero.

Para más información sobre sus derechos al tratar con talleres de reparación de automóviles y concesionarios de vehículos, pida nuestras publicaciones *Saber sus Derechos en las Reparaciones de Automóviles (C-17)* y *Que Esté Atento el Comprador (C-18)*, disponibles en la Oficina en Internet de DMV, al pedir las de un Centro de Llamadas de DMV, o en cualquier oficina de vehículos motorizados.

SEGUNDA PARTE

El Reglamento de Tránsito

CAPÍTULO 4 Control de tráfico

SEÑALES

Las señales de tráfico le informan sobre el reglamento de tráfico, los peligros especiales, dónde se encuentra usted, cómo llegar a su destino y la ubicación de los servicios de ruta.

La forma y el color de la señal de tráfico indican el tipo de información que proveen:

SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN normalmente son blancas y rectangulares con letras o símbolos negros, pero algunas tienen formas diferentes, u otras emplearán letras o símbolos rojos.

SEÑALES DE AVISO normalmente son amarillas y en la forma de un diamante, con letras o símbolos negros.

SEÑALES DE DESTINO son verdes con letras y símbolos blancos.

SEÑALES DE SERVICIOS son azules con letras y símbolos blancos.

Conozca las señales indicadas abajo y sepa lo que significan. Se le harán preguntas sobre ellas en el examen escrito.

Aquí están las descripciones de las señales de tráfico más comunes y lo que significan:

Señal de PARE

COLOR: Rojo, con letras blancas.

SIGNIFICADO: Párese completamente, ceda el derecho de paso a los vehículos o a los peatones que se encuentran en la intersección o que se acercan a la misma. Siga cuando pueda hacerlo sin peligro. Tendrá que pararse antes de llegar a la línea de pare, si es que hay una. De lo contrario, tendrá que pararse antes de entrar en el paso de peatones. (Véase "Líneas de Pare y de Paso de Peatones" en la sección "Marcas en el Pavimento" de este capítulo.) Si no hay línea de pare o de paso de peatones, tendrá que pararse antes de entrar en la intersección, en el punto más cercano a la intersección que le permite ver el tráfico en la calle que corta.



Señal de CEDA EL PASO

COLOR: Rojo y blanco, con letras rojas.

SIGNIFICADO: Disminuya la velocidad al acercarse a la intersección. Prepárese para parar y ceder el derecho de paso a los vehículos o a los peatones que se encuentran en la intersección o que se acercan a la misma. Tendrá que pararse completamente en una señal de CEDA EL PASO si así lo requieren las condiciones del tráfico. Cuando se acerca a la señal de CEDA EL PASO, verifique cuidadosamente si hay tráfico, y esté preparado para detenerse.



Señales de REGLAMENTACIÓN

COLOR: Blanco, con letras o símbolos negros y/o rojos.

SIGNIFICADO: Estas señales dan información sobre las reglas para la dirección del tránsito, el uso de los carriles, los virajes, el estacionamiento, y otros



requisitos especiales.

Algunas señales de reglamentación tienen un círculo rojo con una barra oblicua por encima de un símbolo que indica que una acción, tal como un viraje a la derecha, no se permite, o que ciertos vehículos están prohibidos en esa carretera. Las señales blancas y rectangulares con letras o símbolos negros o rojos son indicaciones para estar alerta para reglas especiales.

Señales de ALERTA

COLOR: Amarillo, con letras o símbolos negros.

SIGNIFICADO: Usted se acerca a un lugar particularmente peligroso o un lugar donde hay una regla especial, tal como se exponen en las señales de muestra. A veces una señal de alerta se combina con una señal rectangular de color amarillo y negro de "velocidad recomendada". Esto quiere decir que se aconseja disminuir la velocidad en esa zona.



Señal de CRUCE FERROVIARIO

COLOR: Amarillo con las letras negras "RR" y el símbolo negro "X".

SIGNIFICADO: Hay un cruce ferroviario. Sea prudente, y esté preparado para detenerse. Si usted sigue a un autobús o un camión hacia un cruce de vías de tren, tenga cuidado. La mayoría de los autobuses y algunos camiones tienen que pararse ante una intersección con vías del tren. (Véase "Señas de Cruce Ferroviario" más adelante en este capítulo.)



Señales de ZONA DE OBRAS



COLOR: Anaranjado, con letras o símbolos negros.

SIGNIFICADO: Se están realizando obras en o cerca de la carretera, y el tráfico puede ser controlado por una persona con una bandera. Es posible que en una zona de obras se anuncie un límite de velocidad tan bajo como de 25 MPH (40 km/h). Aun si no se anuncia ningún límite de velocidad, tendrá que manejar a una velocidad reducida por la zona de obras, y siempre tendrá que obedecer a las personas con las banderas. Estas ilustraciones demuestran algunas señas que empleará una persona con una bandera. Conózcalas y obedézcalas.



Señales de DESTINO

COLOR: Verde, con letras blancas.



SIGNIFICADO: Indican la dirección y la distancia para llegar a varios lugares.

Señales de RUTAS

COLOR: Variado.

SIGNIFICADO: Indican las rutas entre estados, las federales, las estatales o las de los condados. La forma le indica el tipo de ruta en que se encuentra usted. Las señas ilustradas aquí, de izquierda a derecha, son para rutas estatales, rutas federales, y rutas entre estados. Cuando usted planea su viaje,



utilice un mapa de autopistas para decidir qué rutas se van a tomar. Durante el viaje, busque las señales de destino para que no se pierda, o para que no sea necesario virar o detenerse repentinamente.

Señales de SERVICIOS

COLOR: Azul, con letras o símbolos blancos.



SIGNIFICADO: Indican la localización de servicios, tales como zonas de descanso, estaciones de gasolina, hospitales y camping.

SEÑAS DE TRÁNSITO

Semáforos

Los semáforos normalmente son rojo, amarillo y verde de arriba abajo, o de izquierda a derecha. En algunas intersecciones, hay una sola luz roja, amarilla o verde. Algunas luces son constantes, otras intermitentes. Algunas son circulares, y otras son en forma de flechas.



Aquí se apunta lo que significan varias luces de tráfico:

ROJO CONSTANTE: Párese. No siga hasta que se encienda la luz verde. Si se expone una flecha verde con la luz roja, usted solamente puede seguir en la dirección de la flecha y solamente si está libre el camino.

Usted puede virar a la derecha en una luz constante de color rojo después de pararse completamente y ceder el derecho de paso al tráfico o a los peatones que se aproximan. Usted puede virar a la izquierda en una luz constante de color rojo cuando se vira de una calle de sentido único a otra calle de sentido único después de pararse completamente y ceder el derecho de paso a tráfico o a peatones que se aproximan.

Usted no puede virar a la derecha en una luz roja si hay una señal de NO VIRAR CON LUZ ROJA, u otra señal, seña o marca en el pavimento que prohíba el viraje. Además, no

se permite virar con la luz roja en la Ciudad de Nueva York a menos que haya una señal que lo permita.

El conductor de un autobús escolar que lleva estudiantes no puede virar a la derecha en ninguna luz roja.

ROJO INTERMITENTE: Quiere decir lo mismo que una señal de PARE: Párese, ceda el derecho de paso, y siga cuando no haya peligro.



FLECHA ROJA: No siga en la dirección de la flecha hasta que se apague la flecha roja y se encienda la luz verde o una flecha verde. Virar a la derecha o a la izquierda no se permite en una flecha roja.



AMARILLO CONSTANTE: La luz está cambiando de verde a rojo. Esté preparado para pararse ante la luz roja.



AMARILLO INTERMITENTE: Conduzca con prudencia.

FLECHA AMARILLA: La protección de una flecha verde se está acabando. Si usted piensa virar en la dirección de la flecha, esté preparado para detenerse.

VERDE CONSTANTE: Siga, pero ceda el derecho de paso a otro tráfico en la intersección según se requiere por ley (véase el Capítulo 5).

FLECHA VERDE: Usted puede seguir en la dirección de la flecha, pero necesita ceder el derecho de paso a otro tráfico en la intersección según se requiere por la ley (véase el Capítulo 5).

Luces de Control del Uso de los Carriles

A veces se emplean luces especiales elevadas para indicar cuáles carriles de una autopista pueden usarse en ciertas horas:

"X" ROJA CONSTANTE: No maneje en este carril.

"X" AMARILLA CONSTANTE: Salga de este carril.

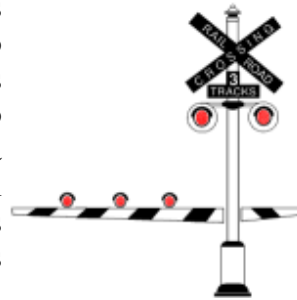


"X" AMARILLA INTERMITENTE: Este carril sólo puede usarse para virar a la izquierda.

FLECHA VERDE: Usted puede usar este carril.

Señales de Cruce Ferroviario

Luces rojas intermitentes, barreras de cruce cerradas y/o una campana que repica en un cruce ferroviario quiere decir que usted necesita detenerse, a 15 pies (5 metros), como mínimo, de las vías del tren. No cruce las vías hasta que se apaguen las luces y la campana, y las barreras de cruce estén completamente abiertas. No intente esquivar las barreras, manejando al costado o por debajo de ellas cuando están cerrándose o abriéndose.



Mire bien y escuche para verificar si se aproxima un tren antes de cruzar unas vías de tren. Si un tren que se aproxima está lo suficientemente cerca o está viajando lo suficientemente rápido como para ser un peligro, no podrá cruzar las vías, aun si no hay señales o si las señales no funcionan.

Nunca deberá cruzar las vías del tren a menos que haya espacio para su vehículo al otro lado. Si otro tráfico prohíbe que usted cruce completamente, espere, y cruce solamente cuando haya espacio.

Los autobuses escolares con o sin pasajeros, otros autobuses mientras transportan pasajeros, y los vehículos que transportan explosivos o cargas inflamables tienen que pararse en todos los cruces ferroviarios. Tenga esto presente si sigue a uno de estos vehículos.

MARCAS EN EL PAVIMENTO

Las líneas y los símbolos en la carretera dividen los carriles y le dicen cuándo puede o no pasar a otros vehículos o cambiar de carril, cuáles carriles se usan para virar, y cuándo usted necesita pararse para señales o señas de tráfico. Las flechas en estas ilustraciones indican la dirección del tráfico.

Líneas del Borde y de los Carriles

Las líneas continuas al borde de la carretera le dicen dónde se encuentra el borde - dónde se acaba el carril de viajar y dónde empieza el arcén de la carretera. Es ilegal cruzar la línea del borde, excepto cuando es ordenado por un policía u otro oficial autorizado. Una línea de borde que se inclina hacia la mitad de la carretera indica que la carretera se estrecha más adelante.

Las líneas que separan los carriles de tráfico que transitan en la misma dirección son blancas. Las líneas que separan el tráfico que transita en direcciones opuestas son amarillas. Puede haber dos líneas entre carriles, y las líneas pueden ser continuas o quebradas. Lea el Capítulo 6 para las reglas de pasar a otros vehículos.



Aquí están los significados de algunas líneas de carriles:

Línea sencilla quebrada: Usted puede pasar a otro vehículo o cambiar de carril si lo puede hacer sin peligro y sin estorbar el tráfico.



Línea continua con línea quebrada: Si usted está por el lado de la línea continua, no puede pasar a otros vehículos o cruzar la línea excepto para virar a la izquierda o para meterse en una entrada para coches. Si está por el lado de la línea quebrada, puede pasar si no es peligroso y si no estorba al tráfico.



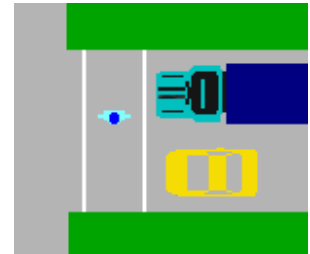
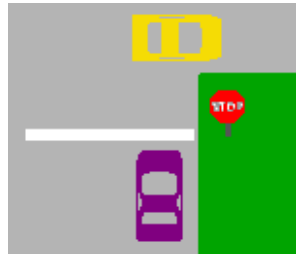
Líneas continuas dobles: Usted no puede pasar, o cambiar de carril. No puede cruzar las líneas excepto para virar a la izquierda o para entrar a o salir de la carretera (p. ej., para entrar o salir de una entrada para coches o para hacer un viraje en forma de U véase el Capítulo 5).



Línea continua sencilla: Usted puede pasar a otros vehículos o cambiar de carriles, pero lo debe hacer solamente si es necesario debido a obstrucciones en la carretera o si las condiciones del tráfico lo requieren.



Líneas de Pare y de Paso de Peatones: En una intersección controlada por una señal de PARE, una señal de CEDA EL PASO o un semáforo, puede haber una línea blanca de pare pintada a través del carril, y/o dos líneas paralelas pintadas a través de la calle, formando un paso de peatones. Cuando se le exige parar por causa de una señal o un semáforo, tendrá que pararse antes de llegar a la línea de pare, si es que hay una, o al paso de peatones. Sólo tiene que pararse en una línea de pare o en un paso de peatones si es requerido por un semáforo, una señal o un agente de tránsito, pero esté atento a la presencia de peatones en cualquier paso de peatones. (Véase "Peatones" en el Capítulo 11).



Flechas: Las flechas le indicarán qué carril debe usar. En esta ilustración, por ejemplo, usted puede virar a la derecha solamente desde el carril derecho. Si sigue recto, tendrá que usar el carril izquierdo. Debe estar en el carril debido antes de llegar a la línea continua que separa los carriles.



Símbolo en Forma de Diamante: Este símbolo se emplea para designar carriles reservados para autobuses, HOV (Vehículos de Capacidad Alta) tales como el transporte colectivo en automóviles o en furgonetas, bicicletas, u otros vehículos especiales. Usted no puede entrar y usar estos carriles a menos que su vehículo esté conforme con los requisitos de número de ocupantes u otros de las señales de reglamentación acompañantes para las horas que están vigentes las condiciones especiales. Cuando se usan para designar carriles reservados en las calles de una ciudad, las secciones de la línea blanca continua que separan los carriles de diamantes de los carriles normales pueden reemplazarse con líneas blancas quebradas. En estos lugares, los vehículos que no se consideran HOV pueden entrar al carril de HOV si viran a la derecha en la próxima intersección. Los carriles para autobuses y los carriles para HOV se emplean para fomentar el uso más eficaz de la capacidad limitada de las calles y las carreteras al asegurar que los vehículos con la más alta prioridad se muevan más rápido.



OFICIALES DE TRÁFICO

Las instrucciones dadas por un agente de tránsito toman precedencia sobre las señales, las señas o las marcas en el pavimento. Si un agente de tránsito le señala que se pare en una luz verde, por ejemplo, usted tiene que pararse. Si un agente le señala que siga manejando a pesar de una luz roja o una señal de pare, usted tendrá que hacerlo.

Entre los oficiales autorizados para dirigir el tráfico se incluyen policías, oficiales de orden público tales como policía auxiliar o de bomberos que están de servicio, trabajadores de banderas en zonas de obras en las carreteras, y guardias de intersecciones en zonas escolares.

PREGUNTAS

Antes de pasar al Capítulo 5, asegúrese de que pueda identificar las señales en este capítulo y que sepa lo que significan. Además, asegúrese de que pueda contestar estas preguntas:

- ¿De qué forma es normalmente una señal de reglamentación?
- ¿Cuál es el color y la forma normal para una señal de alerta?
- ¿De qué color y forma son las señales de destino?
- ¿Qué tiene que hacer ante una señal de PARE?
- ¿De qué color y forma es una señal de alerta de cruce ferroviario?
- ¿Qué haría usted al encontrarse en cada una de estas situaciones: una luz roja intermitente, una luz amarilla intermitente, una luz amarilla constante, una luz roja con una flecha verde?
- ¿Qué quiere decir si una línea de borde se inclina hacia el medio de la calle?
- ¿Qué significan cada uno de estos tipos de líneas: sencilla y quebrada, sencilla y continua, doble y continua, continua y quebrada juntas?
- Si una intersección tiene líneas de un paso de peatones pero no tiene una línea de PARE, ¿dónde se pararía usted para una luz roja en esa intersección?
- ¿Qué tipo de marca en el pavimento se emplea para indicarle el carril que necesita usar para virar?
- ¿Cuál de las indicaciones siguientes deben ser obedecidas por encima de las otras tres: luz roja constante, luz roja intermitente, señal de PARE, policía?

CAPÍTULO 5

Intersecciones y Virajes

La mayoría de los choques de tránsito ocurren en las intersecciones cuando un conductor vira. Muchos ocurren en estacionamientos grandes que están abiertos al uso público, tales como en los centros comerciales. Para evitar tales choques, usted necesita entender las reglas de derecho de paso y cómo virar correctamente.

DERECHO DE PASO

Las señales de tráfico, las señas y las marcas en el pavimento no siempre resuelven conflictos de tráfico. Una luz verde, por ejemplo, no resuelve el conflicto entre un automóvil que vira a la izquierda en una intersección mientras que otro coche que se aproxima va a seguir recto. Las reglas de derecho de paso ayudan a resolver estos tipos de conflictos. Les indican a los conductores quién debe ir primero y quién necesita esperar en diferentes situaciones.

Aquí están las reglas de derecho de paso, con ejemplos de cómo se aplican en la carretera:

- *Un conductor que se acerca a una intersección necesita ceder el derecho de paso al tráfico que ya usa la intersección legalmente.*

Ejemplo: Usted se acerca a una intersección. El semáforo está en verde, y usted quiere seguir recto por la intersección. Otro vehículo ya está en la intersección, virando a la izquierda. Usted tiene que dejar que ese vehículo complete el viraje antes de entrar en la intersección.

- *Si unos conductores que se acercan desde direcciones opuestas llegan a una intersección más o menos al mismo tiempo, un conductor que vira a la izquierda tiene que ceder el paso al tráfico que sigue recto o que vira a la derecha.*

Ejemplo: Usted quiere virar a la izquierda en una intersección por delante. Un vehículo se acerca desde la dirección opuesta, y sigue recto. Usted tiene que esperar a que el tráfico que se aproxima pase antes de virar. Usted puede entrar en la intersección, no obstante, para prepararse a virar a la izquierda si la luz está en verde y ningún otro vehículo delante de usted se prepara para virar a la izquierda (véase "Virajes" más adelante en este capítulo). Cuando usted entra en la intersección, quédese a la derecha de la línea en el centro. Mantenga rectas las ruedas para evitar que se le empujen delante de tráfico que se acerca desde el otro lado en caso de que haya una colisión trasera. Cuando el tráfico que se acerca ya pasa o se para ante una luz roja, complete su viraje.

Usted también necesita ceder el paso al tráfico que se aproxima desde el otro lado cuando se vira a la izquierda para meterse en una entrada para coches, en un callejón, en un estacionamiento o en otros lugares, aun si el viraje no se controla con señales o señas.

Para cualquier viraje a la izquierda, la ley requiere que usted ceda el paso a cualquier tráfico que se aproxima lo suficientemente cerca para ser un peligro. Requiere experiencia y juicio decidir si el tráfico está demasiado cerca. Si usted tiene cualquier duda, espere hasta que el tráfico pase antes de virar a la izquierda.

- *En intersecciones no controladas por señales o señas, o cuando dos conductores o más se paran en señales de PARE al mismo tiempo y están en ángulos rectos el uno respecto al otro, el conductor a la izquierda tiene que ceder el derecho de paso al conductor a la derecha.*

Ejemplo: Usted está parado en una señal de pare, y va a seguir recto por la intersección. Un conductor en la calle que cruza se ha parado en la señal de pare a la derecha de usted, y también sigue recto. Usted tiene que ceder el derecho de paso al otro conductor.

- *Un vehículo que sale a la calle desde una entrada para coches, un callejón, una calle privada, o desde cualquier otro lugar que no sea una carretera, tiene que pararse y ceder el derecho de paso al tráfico en la calle, y a los peatones.*

Ejemplo: Usted sale de un estacionamiento y vira a la derecha para entrar a una calle. Un vehículo se acerca desde la izquierda. Usted tiene que pararse y esperar a que pase el vehículo antes de virar y entrar en la calle. Si usted se virara a la izquierda, tendría que ceder el paso a los vehículos aproximándose en ambas direcciones. Si un peatón estuviera cruzando la salida del estacionamiento, usted tendría que esperar a que él o ella cruce.

- *Los conductores tienen que ceder el paso a los peatones que usan el paso de peatones legalmente, sea éste marcado o no marcado.*

Ejemplo: Usted está parado en una luz roja. Un peatón entra en el paso de peatones, y después la luz cambia a verde. Usted necesita esperar a que cruce el peatón. Usted también necesita ceder a peatones en pasos de peatones a la izquierda o a la derecha de usted antes de virar.

- *Usted no puede entrar en una intersección si el tráfico está atascado al otro lado de la calle y usted no puede pasar completamente por la intersección. Espere hasta que se disperse el tráfico por delante, para que usted no bloquee la intersección.*
- *Un conductor que entra en una rotonda, a veces llamada una glorieta, tiene que ceder el derecho de paso a los conductores que ya están en la rotonda.*

VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

Usted tiene que ceder el derecho de paso a los vehículos de los bomberos, las ambulancias, los policías y los otros vehículos de emergencia autorizados cuando responden a emergencias. Ellos usarán luces intermitentes de color rojo, o rojo y blanco, y sonarán una sirena o una bocina de aire. Cuando usted oye o ve un vehículo de emergencia que se acerca a su vehículo desde cualquier dirección, incluso en el mismo lado de una autopista o una carretera de acceso limitado donde está usted, con cuidado hágase al lado al borde derecho de la calle inmediatamente y párese. Espere hasta que el vehículo de emergencia pase antes de seguir su camino. Si usted está en una intersección, salga de ella antes de hacerse a un lado.

- *Usted tiene que hacerse a un lado y pararse para un vehículo de emergencia aun si se aproxima desde el otro lado en el carril opuesto de una carretera de doble dirección.*

Si usted oye una sirena o una bocina de aire cercana pero no sabe exactamente dónde está el vehículo de emergencia, usted debe hacerse a un lado y pararse hasta asegurarse de que no se acerque a usted.

Un vehículo de emergencia que usa las luces y la sirena o la bocina de aire puede actuar de una forma imprevisible. Legalmente, el conductor puede exceder el límite de velocidad, pasar luces rojas y señales de PARE o CEDA EL PASO, transitar en la dirección prohibida en una calle de sentido único y virar en direcciones normalmente prohibidas. Aunque a los vehículos de emergencia se les requiere tener cuidado, esté cauteloso cuando se acerca un vehículo de emergencia.

LUCES AZULES, VERDES Y AMBARINAS

Los vehículos personales manejados por bomberos voluntarios que responden a una alarma tienen permiso de usar luces azules, y los que son manejados por miembros de ambulancias voluntarias o brigadas de rescate pueden usar luces verdes. Las luces ambarinas de vehículos que presentan un riesgo, tales como los quitanieves y las grúas, sirven para avisar a los otros conductores de posibles peligros. En vehículos de reparto de correo en zonas rurales y en autobuses escolares para avisar a tráfico que se aproxima de su presencia también se usan luces intermitentes ambarinas. Los vehículos que usan luces de color azul, verde o ámbar no son vehículos autorizados de emergencia. Sus conductores tienen que obedecer las leyes del tránsito. Aunque a usted no se le exija ceder el derecho de paso, deberá cederlo por cortesía si lo puede hacer sin peligro.

VIRAJES

Siempre señalice antes de virar o cambiar de carril. Es importante que otros que usan las carreteras entiendan sus intenciones. La ley requiere que usted señalice un viraje o un cambio de carril con las luces direccionales o con señas con las manos a una distancia mínima de 100 pies (30 m). Un consejo bueno es que, cuando sea posible, dé la seña de su intención de virar antes de empezar a frenar para realizar el viraje. Las señas con las manos aparecen aquí.



Tenga en cuenta estos otros consejos al prepararse a virar:

- Disminuya la velocidad.
- Esté alerta al tráfico en todas las direcciones. Procure particularmente detectar la presencia de motocicletas. En la mayoría de los choques donde participa una motocicleta con otros vehículos, es la causa del conductor del otro vehículo que no ha visto a la motocicleta.
- Tenga presente que las ruedas traseras rodarán dentro del camino de las ruedas delanteras, más cercanas al bordillo (viraje a la derecha) o al tráfico opuesto (viraje a la izquierda).
- Tenga cuidado con los peatones, ciclistas y conductores de ciclomotores, especialmente al virar a la derecha. Éstos difícilmente se ven en el tráfico.

Las ilustraciones siguientes demuestran la posición apropiada de su vehículo para virajes. Estas posiciones se basan en los requisitos de la ley, no solamente en los buenos consejos.

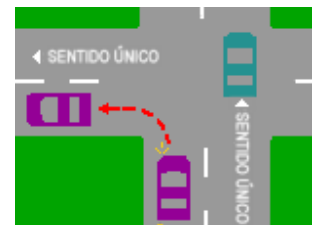
VIRAR A LA DERECHA:

Mientras que se prepara a virar, manténgase lo más posible a la derecha. Evite virajes anchos y amplios. A menos que las señales indiquen al contrario, vire al carril derecho de la calle en que entra usted.



VIRAR A LA IZQUIERDA DE UNA CALLE DE SENTIDO ÚNICO A OTRA CALLE DE SENTIDO ÚNICO:

Prepárese a virar al pasar al carril a la izquierda, o al lado izquierdo de un carril sencillo, lo más cercano posible al bordillo o al borde a la izquierda de la calle. Si la calle donde va a entrar tiene dos carriles, usted tiene que entrar en el carril izquierdo.



VIRAR A LA IZQUIERDA DE UNA CALLE DE SENTIDO ÚNICO A OTRA CALLE DE DOBLE DIRECCIÓN:

Acérquese al viraje en el carril izquierdo o desde el lado izquierdo de un carril sencillo. Mientras cruza la intersección, entre la calle de doble dirección a la derecha de la línea en el centro, pero lo más cerca posible a la línea en el centro. Esté alerta al tráfico, especialmente las motocicletas, que se aproximan desde la calle a la izquierda. Las motocicletas que se aproximan desde el lado opuesto muchas veces son difíciles de ver, y es difícil juzgar su velocidad y la distancia entre ustedes.



VIRAR A LA IZQUIERDA DE UNA CALLE DE DOBLE DIRECCIÓN A OTRA CALLE DE DOBLE DIRECCIÓN:

Acérquese al viraje con las ruedas izquierdas lo más cercanas posible a la línea en el centro. Intente usar el lado izquierdo de la intersección para ayudar a asegurar que usted no se entrometa con el tráfico opuesto que vira a la izquierda. Manténgase a la derecha de la línea en el centro de la calle en que entra usted, pero lo más cerca posible a la línea en el centro. Esté alerta al tráfico, especialmente las motocicletas, que se acerca desde la izquierda y del carril del lado opuesto que usted está por cruzar. Las motocicletas que se aproximan del lado opuesto son difíciles de ver, y es difícil juzgar su velocidad y la distancia entre ustedes. Los conductores muchas veces no ven una motocicleta que se aproxima del lado opuesto y se chocan contra ella mientras que viran atravesando un carril de tráfico.



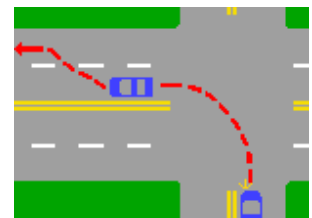
VIRAR A LA IZQUIERDA DE UNA CALLE DE DOBLE DIRECCIÓN A OTRA CALLE DE SENTIDO ÚNICO:

Acérquese al viraje con las ruedas izquierdas lo más cercanas posible a la línea en el centro. Realice el viraje antes de llegar al centro de la intersección, y vire al carril izquierdo de la calle en que entra usted.



VIRAR A LA IZQUIERDA DE UNA CALLE DE DOBLE DIRECCIÓN A UN CARRETERA DE CUATRO CARRILES:

Acérquese al viraje con las ruedas izquierdas lo más cercanas posible a la línea en el centro. Entre el carril izquierdo, a la derecha de la línea en el centro. Cuando se lo permita el tráfico, usted puede salir del carril izquierdo.



VIRAJES EN U

Un "viraje en U" es cualquier viraje "realizado para poder seguir en la dirección opuesta". No intente realizar un viraje en U en una autopista a menos que sea absolutamente necesario. Si usted tiene que dar la vuelta, utilice un estacionamiento, una entrada para coches u otra área, y, si es posible, vuelva a entrar a la calle de frente, no dando marcha atrás.

Usted puede realizar un viraje en U solamente desde la porción izquierda del carril más cercano a la línea en el centro de la calle, nunca desde el carril derecho. A menos que las señales indiquen lo contrario, usted puede realizar un viraje en U cuando una señal de

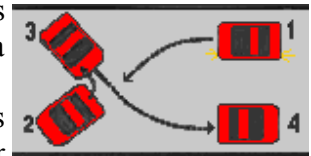
tráfico de virar a la izquierda en forma de una flecha verde lo permita, con tal de que no esté prohibido y que usted ceda el paso a otro tráfico.

Usted no puede realizar un viraje en U cerca de la cresta de una cuesta, en una curva o en cualquier otro lugar donde los otros conductores no pueden ver su vehículo desde una distancia de 500 pies (150 m) en cualquier dirección. Los virajes en U también son ilegales en distritos comerciales de la Ciudad de Nueva York y donde están instaladas señales de PROHIBIDO VIRAJE EN U. Usted nunca puede realizar un viraje en U en una autopista de acceso limitado, aunque haya caminos que conectan el lado de la autopista donde se encuentra usted al otro lado.

A menos que esté prohibido, puede realizarse un viraje de tres puntos para dar la vuelta en calles estrechas de doble dirección. A usted puede ser que le requieran realizar un viraje de este tipo en el examen práctico.

Para realizar un viraje de tres puntos:

1. Encienda la luz direccional derecha, entonces hágase al lado derecho y párese. Encienda la luz direccional izquierda, entonces averigüe con cuidado si hay tráfico que se aproxima.
2. Vire a la izquierda, cruce la calle para que se pare mientras encarándose con el bordillo o el borde izquierdo de la calle.
3. Averigüe otra vez si hay tráfico. Gire el volante lo más posible a la derecha, entonces dé marcha atrás hasta llegar al bordillo o al borde derecho de la calle.
4. Párese, averigüe si hay tráfico otra vez, entonces salga del bordillo.



PREGUNTAS

Antes de pasar al Capítulo 6, asegúrese de que pueda contestar estas preguntas:

- ¿Cuál es la señal con la mano para pararse? ¿Para un viraje a la derecha?
- Si dos conductores entran en una intersección desde direcciones opuestas al mismo tiempo, uno que sigue recto, el otro que vira a la izquierda ¿cuál conductor necesita ceder el derecho de paso?
- Si usted entra en una intersección para virar a la izquierda, pero el tráfico que se aproxima desde la otra dirección prohíbe que usted realice el viraje inmediatamente, ¿qué debe hacer usted?

- Si usted llega a una intersección no controlada al mismo tiempo que otro conductor que está a la derecha de usted, y ustedes dos van a seguir recto, ¿quién tiene el derecho de paso?
- ¿Qué necesita hacer usted si va a salir a una calle desde una entrada para coches?
- Usted se encara con una luz verde, pero el tráfico al otro lado de la intersección le prohibiría de pasar completamente por la intersección. ¿Puede usted entrar en la intersección?
- ¿Tiene el derecho de paso un vehículo que está por entrar en una rotonda o una glorieta por encima de los otros vehículos que ya están en la rotonda?
- ¿Qué debe hacer usted si oye una sirena cercana pero no puede ver dónde está el vehículo de emergencia?
- ¿A cuánta distancia de un viraje necesita usted señalar?
- Cuando se prepara para virar a la derecha, ¿debe mantenerse lo más cerca posible a la línea en el centro de la calle?
- ¿Dónde debe poner usted el vehículo cuando se prepara para virar a la izquierda desde una calle de doble dirección a una calle de sentido único?

CAPÍTULO 6

Adelantamiento

En general, la ley requiere que manejemos en el lado derecho de la calle. Cuando se permite adelantarse, normalmente pasamos a los otros vehículos por la izquierda. Adelantarse por la derecha se permite solamente en circunstancias limitadas, y debe realizarse solamente cuando sea necesario hacerlo y cuando sea en condiciones de seguridad.

Para evitar peligros al pasar a otro vehículo o al cambiar de carril, hágalo con prudencia y solamente cuando sea necesario. Usted *no* puede exceder el límite de velocidad para pasar a otro vehículo.

Al pasar a una motocicleta, acuérdesse de dar a la motocicleta la misma anchura de un carril de distancia que da a otros vehículos. *Nunca* pase a ocupar el mismo espacio del carril de una motocicleta, aunque el carril sea ancho y el motociclista maneje a un lado.

La ley requiere que usted use las luces direccionales o señas con la mano a una distancia mínima de 100 pies (30 m) antes de cambiar de carril. Usted *nunca* puede pasar a un vehículo que se haya parado en un paso de peatones para permitir que cruce un peatón.

ADELANTAMIENTO POR LA IZQUIERDA

El carril izquierdo normalmente se usa para pasar a otros vehículos. Sin embargo, usted **no** puede pasar a un vehículo por la izquierda si:

- Su carril tiene una línea continua amarilla en el centro.
- Usted no puede volver sin peligro al carril de la derecha antes de llegar a una línea continua amarilla en el centro para el carril derecho.
- Usted no puede volver sin peligro al carril derecho antes de que un vehículo que se aproxima se le acerque a una distancia de menos de 200 pies (60 m).
- Usted se acerca a una curva o a una cresta de una cuesta en una carretera de doble dirección y no puede ver al otro lado.
- Usted está a una distancia de 100 pies (30 m) o menos un cruce ferro-viario en una calle de doble dirección.
- Usted está a una distancia de 100 pies (30 m) o menos de un puente, un túnel o un viaducto en una carretera de doble dirección y el campo visual tiene obstrucciones.
- Adelantarse obstaculizará el tráfico que se aproxima desde la otra dirección.

Si las condiciones son buenas para adelantarse, mire en los espejos y haga señales de cambio de carril. Antes de entrar en el carril izquierdo, eche una mirada por el hombro izquierdo, por la ventana trasera del costado, para averiguar que ningún vehículo le esté pasando o que esté muy cercano detrás de usted en el carril izquierdo. Nunca dependa exclusivamente de los espejos mientras que se prepara para cambiar de carril. Aun los espejos debidamente arreglados dejan "puntos ciegos" detrás de usted en ambas direcciones. Si un vehículo está en un punto ciego, puede que usted no lo vea en los espejos. Siempre eche una mirada por el hombro antes de cambiar de carril o de pasar.

Cuando usted se adelanta, ubíquese completamente en el carril izquierdo. Antes de volver al carril derecho, haga las señales y mire en el espejo retrovisor interior y asegúrese de que pueda ver el parachoques delantero del vehículo que usted acaba de pasar. Eche una mirada rápidamente por el hombro derecho para volver a averiguar que pueda ver un mínimo de varios pies de pavimento entre su vehículo y el vehículo que pasó. Después de esta verificación podrá volver al carril derecho.

ADELANTAMIENTO POR LA DERECHA

Usted normalmente debe adelantarse a otros vehículos por la izquierda, pero se permite pasar por la derecha en ciertas situaciones. Usted puede pasar a otro vehículo por la derecha solamente en las situaciones indicadas a continuación, y solamente si lo puede hacer sin peligro. Usted no puede manejar en o a través del arcén o la línea del borde de la carretera a menos que lo permita una señal. Usted puede pasar por la derecha:

- Cuando un vehículo por delante vira a la izquierda.
- Cuando usted maneja en una calle de sentido único que está marcada con dos o más carriles o es suficientemente ancha para dos carriles o más, y no se prohíbe pasar con ninguna señal.

Si usted va a pasar por la derecha en una intersección, mire con cuidado al tráfico por delante. Asegúrese de que un vehículo que se aproxima desde la otra dirección no vire a la izquierda en su carril, y verifique si en el lado derecho de la calle hay peatones, ciclistas, patinadores (patines "in-line") y conductores de ciclomotores.

Antes de pasar por la derecha en carreteras de múltiples carriles tales como autopistas, asegúrese de mirar en los espejos, de usar las señas debidas para cambiar de carril, y mire por el hombro derecho para detectar otros vehículos. Después de pasar, asegúrese de mirar por el hombro izquierdo, y hacer las señales del caso, antes de volver al carril izquierdo.

CUANDO SE LE ADELANTA OTRO VEHÍCULO

Si otro vehículo se le adelanta por la izquierda, disminuya un poco la velocidad y manténgase a la derecha. Cuando el vehículo haya pasado sin peligro y esté a una buena distancia delante de usted, vuelva a su velocidad normal.

Si se da cuenta de que muchos vehículos se le están adelantando por la derecha, deberá pasarse al carril derecho y permitir que se le adelanten por la izquierda.

LOS AUTOBUSES ESCOLARES

Cuando un autobús escolar que está parado enciende las luces rojas intermitentes, el tráfico que se aproxima de ambas direcciones, aun delante de la escuela y en los lugares de estacionamiento de la escuela, tiene que pararse antes de llegar al autobús. Usted debe pararse a una distancia mínima de 20 pies (6m) del autobús. Usted puede identificar a este autobús por la señal "SCHOOL BUS" ("AUTOBÚS ESCOLAR"), las luces rojas en el techo, y su distintivo color amarillo/anaranjado.

Antes de que se pare un autobús escolar para que suban o bajen pasajeros, el conductor normalmente encenderá luces amarillas intermitentes de aviso. Cuando usted las vea, disminuya la velocidad y esté preparado para detenerse.

Una vez parado para un autobús escolar, usted no puede volver a manejar hasta que se apaguen las luces rojas intermitentes o cuando el conductor del autobús o un oficial de tráfico se lo indique mediante señales con las manos. Esta ley se aplica en todas las carreteras del Estado de Nueva York. Usted necesita pararse para un autobús escolar aun si está al otro lado de una autopista dividida.

Después de pararse para un autobús escolar, esté atento para niños por los lados de la calle. Maneje lentamente hasta que los haya pasado.

Consejo de Seguridad: La mayoría de las muertes y las heridas relacionadas con autobuses escolares ocurre cuando los niños cruzan la calle después de bajar del autobús, y no en choques con autobuses escolares.

Tenga presente que los vehículos que transportan a personas discapacitadas pueden estar equipados como los autobuses escolares, y tendrá que pararse para ellos de la misma manera que lo haría para otros autobuses escolares.

La multa por pasar a un autobús escolar parado incluye desde un mínimo de \$250 por la primera infracción hasta un máximo de \$1,000 por tres infracciones en tres años. Además, si a usted le declaran culpable de tres infracciones de este tipo en tres años, su licencia se revocará por un mínimo de seis meses.

PREGUNTAS

Antes de pasar al Capítulo 7, asegúrese de que pueda contestar estas preguntas:

- En la mayoría de las situaciones, ¿por qué lado debe usted adelantarse a otro vehículo que transita en la misma dirección?
- ¿Qué debe hacer antes de adelantarse a otro vehículo?
- ¿Qué debe ver en el espejo retrovisor antes de intentar volver al carril derecho después de adelantarse a un vehículo por la izquierda?
- ¿En qué situaciones puede adelantarse a otro vehículo por la derecha?
- ¿Cuándo puede adelantarse a un vehículo parado en un paso de peatones para permitir que cruce un peatón?
- ¿Qué medidas debe tomar cuando un vehículo se le adelanta por la izquierda?
- ¿Qué quieren decir las luces amarillas intermitentes en un autobús escolar?
- ¿Qué quieren decir las luces rojas intermitentes en un autobús escolar?

CAPÍTULO 7 Estacionamiento

El estacionamiento paralelo requiere práctica y habilidad, y es parte siempre del examen práctico. Usted también debe saber dónde es ilegal estacionar y lo que significan las señales NO ESTACIONAR, NO PERMANECER ESTACIONARIO y NO PARARSE.

CÓMO ESTACIONAR

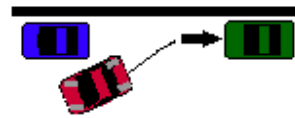
Muchos automovilistas consideran que el estacionamiento paralelo es la parte más difícil de conducir. Pero la práctica le enseñará cómo dar marcha atrás debidamente y cómo juzgar las distancias y los ángulos. La paciencia y la confianza en sí mismo le ayudarán a dominarlo.

Las instrucciones que se presentan a continuación son básicas y generales. Usted tendrá que modificar los procedimientos de estacionamiento paralelo para cada situación particular. La única manera de aprenderlo bien es practicar mucho.

1. Seleccione un espacio lo suficientemente grande para su vehículo por el lado de la calle en que se encuentra usted. Mire en los espejos antes de detenerse, y haga señales para avisar a otros conductores. Deténgase al lado del vehículo delante del espacio, dejando unos dos pies entre el otro vehículo y el suyo.



2. Mire hacia atrás sobre ambos hombros para asegurarse de no afectar a los peatones o al tráfico que se aproxima desde la otra dirección. Lentamente dé marcha atrás, y empiece a girar el volante todo lo que pueda hacia el bordillo cercano. Mire por la ventana trasera, no por los espejos retrovisores, mientras que da marcha atrás. Mire de vez en cuando al costado y delante para asegurarse de no rozar al vehículo que está delante.



3. Cuando las ruedas delanteras estén al nivel del parachoques trasero del vehículo delante, gire el volante en la otra dirección al mismo tiempo que da marcha atrás. Asegúrese de no rozar el vehículo que está delante. Mire hacia atrás, y deténgase para evitar golpear al vehículo detrás del suyo.



4. Enderece las ruedas, y avance. Deje espacio para que puedan salir los vehículos que están delante y detrás. En su posición final de estacionamiento, las ruedas no pueden estar a más de un pie (30 cm) del bordillo.



Para acercarse más al bordillo, avance y retroceda alternativamente, girando el volante primero hacia el bordillo, y enderezándolo rápidamente después.

Después de estacionar, acuérdesse de que no puede abrir ninguna puerta del lado de la calle si va a interferir en el tráfico.

ESTACIONAR EN UNA CUESTA

Después de estacionar en una cuesta, asegúrese de poner el freno de mano. En caso de que falle el freno de mano, gire las ruedas para impedir que su coche se desplace hacia el tráfico.

Si hay un bordillo, gire el volante totalmente en el sentido opuesto si está situado cuesta arriba, o totalmente hacia el bordillo si está situado cuesta abajo. Si el vehículo empieza a rodar, las ruedas lo detendrán en el bordillo e impedirán que siga rodando cuesta abajo. Este método funciona mejor donde el bordillo es relativamente alto. Si no hay bordillo o si es muy bajo, cuando está situado cuesta arriba o cuesta abajo, gire las ruedas totalmente en la dirección del lado más cercano de la calle. Si el vehículo empieza a rodarse, probablemente rodará en el sentido opuesto del tráfico y a la calle.

SALIR AL TRÁFICO

Para salir de un lugar de estacionamiento paralelo, asegúrese de que las ruedas estén derechas, dé marcha atrás hacia el vehículo detrás del suyo, y gire las ruedas para que se dirijan en la dirección opuesta al bordillo.

Antes de entrar al tráfico, voltee la cabeza y averigüe si hay tráfico visible por las ventanas. Dé una señal a los demás sobre sus intenciones, y salga hacia adelante lentamente, asegurándose de no rozar el vehículo delante suyo.

EL REGLAMENTO DE ESTACIONAMIENTO

Lo que la gente entiende por "estacionamiento" se divide legalmente en tres categorías: estacionar, permanecer estacionario y parar.

Una señal de **NO ESTACIONAR** ("NO PARKING") quiere decir que usted sólo puede detenerse temporalmente para cargar o descargar mercancías o para que suban o bajen pasajeros.

Una señal de **NO PERMANECER ESTACIONARIO** ("NO STANDING") quiere decir que usted puede detenerse sólo temporalmente para que suban o bajen pasajeros.

Una señal de **NO PARARSE** ("NO STOPPING") quiere decir que usted solamente puede pararse para obedecer a una señal, una seña o un oficial, o para evitar conflictos con otros vehículos.

Además de las reglas anunciadas visiblemente de estacionar, permanecer estacionario y pararse, hay reglas vigentes a través del estado que no siempre se indican con señales:

No se permite estacionar, permanecer estacionario o pararse:

- A 15 pies (5 m) o menos de una boca de incendio, a menos que un conductor licenciado permanezca en el vehículo para moverlo en caso de emergencia.
- Por el lado de la calle al lado de un vehículo estacionado ("estacionar en doble fila").
- En una acera o en un paso de peatones.
- En una intersección, a menos que se permita con señales o con un parquímetro.
- En las vías del tren.
- Junto a excavaciones de carreteras, obras u otras obstrucciones, o enfrente de éstas, si su vehículo bloqueará el tráfico.
- A 30 pies (10 m) o menos de una zona de seguridad de peatones, a menos que se marque otra distancia.
- Sobre un puente o en un túnel.

No se permite estacionar o permanecer estacionario:

- Frente a una entrada para coches.
- A 20 pies (6 m) o menos de un paso de peatones en una intersección.
- A 30 pies (10 m) o menos de un semáforo, una señal de PARE ("STOP") o una señal de CEDA EL PASO ("YIELD").
- A 20 pies (6 m) o menos de una entrada de una estación de bomberos, o 75 pies (23 m) o menos en el lado opuesto de la calle.
- Al lado de un bordillo que se ha cortado, bajado o construido para servir de acceso a la acera.

Además, usted no puede estacionar su vehículo a menos de 50 pies (15 m) de un cruce ferroviario.

ESTACIONAMIENTO RESERVADO PARA DISCAPACITADOS

El estacionamiento reservado para personas discapacitadas no es simplemente una conveniencia, es un requisito legal. Estos sitios especiales de estacionamiento para automovilistas discapacitados aseguran acceso sin peligros y equitativo a los bienes y los servicios, acceso que la mayoría de nosotros damos por sentado. Usted puede ayudar al estacionar en los sitios reservados solamente si tiene o bien un permiso o bien las placas de matrícula para personas discapacitadas, y solamente cuando la persona que recibió el permiso o las placas está en el vehículo.

Es ilegal que cualquier vehículo se estacione, se pare o permanezca estacionado en un sitio reservado para los discapacitados a menos que tenga placas para discapacitados expedidas por el DMV, un Permiso de Estacionar para discapacitados del Estado de Nueva York (MV-664) expedido por una localidad, o una placa o un permiso similar expedido por otro estado. Además, el vehículo tiene que ser usado para transportar a la persona discapacitada nombrada en el registro o en el permiso. Esta ley se aplica a los sitios reservados y anunciados por ordenanza local en las calles y en las carreteras, y a los que están designados por ley estatal en centros comerciales que tienen cinco tiendas o más y 20 sitios o más de estacionar fuera de la calle disponibles para el público.

Es un delito menor hacer declaraciones falsas o dar información falsa en una solicitud para placas de matrícula. Hacer declaraciones falsas o proveer información errónea para obtener un permiso de estacionar para una persona discapacitada se castiga con una multa de entre \$250 y \$1,000, más un recargo obligatorio de \$30, y multas civiles potenciales entre \$250 y \$1,000. Estas multas se aplican tanto al solicitante como al doctor que provee la certificación.

Para más información sobre el estacionamiento reservado para discapacitados, y cómo clasificarse y solicitar placas o un permiso de estacionar, véase Estacionamiento para Personas Discapacitadas (C-34). Esta publicación está disponible en la Oficina en Internet de DMV, al pedirla en un Centro de Llamadas de DMV, y en cualquier oficina de vehículos de motor.

Los sitios reservados deben estar marcados con señales tales como la que se ilustra aquí, y también pueden designarse con marcas en el pavimento. Además, no estacione en los sitios con rayos diagonales al lado de las áreas reservadas de estacionar. Estos espacios son necesarios para facilitar el acceso por personas que usan sillas de ruedas y vehículos especialmente equipados.



Las multas por infracciones de estacionar en la calle son determinadas por las localidades. A menos que una localidad fije una multa más alta, la multa por una infracción en un centro comercial es de \$50 a \$75 por la primera infracción

y de \$75 a \$150 por la segunda infracción en un lapso de dos años en la misma localidad. Se añadirá a cada multa un recargo obligatorio de \$30.

PREGUNTAS

Antes de pasar al Capítulo 8, asegúrese de que pueda contestar estas preguntas:

- Después del estacionamiento paralelo, ¿a cuánta distancia del bordillo tiene que estar su vehículo?
- ¿Puede usted abrir una puerta de su vehículo por el lado de la calle si no se aproxima ningún tráfico?
- Antes de salir de un lugar de estacionamiento, ¿qué necesita hacer usted?
- ¿Qué quiere decir una señal de NO PARAR?
- ¿Puede usted pararse para que suban o bajen pasajeros ante una señal de NO PERMANECER ESTACIONARIO o de NO ESTACIONAR?
- ¿Puede usted estacionar en un paso de peatones en la mitad de una cuadra?

TERCERA PARTE

Consejos para Conducir Sin Peligro

CAPÍTULO 8 El Manejo Defensivo

Casi todos los conductores se creen conductores buenos. Cuando usted ya tenga experiencia y confianza, probablemente también creerá que es un buen conductor. Pero hasta los mejores conductores cometen errores de vez en cuando. Falla el equipo, las condiciones atmosféricas pueden ser malas, y usted puede encontrarse con conductores que ignoran las leyes del tráfico o que conducen de una forma imprevisible. Para evitar errores de su parte o verse envuelto en un choque de tránsito por causa del error de otro conductor, aprenda el manejo defensivo. Las reglas del manejo defensivo son sencillas:

- Esté preparado y mire hacia delante.
- Mantenga la velocidad debida.
- Haga señales antes de virar o cambiar de carril.
- Permítase tener espacio.

- Use el cinturón de seguridad.
- No maneje si está muy cansado, si está tomando medicamentos o si ha tomado bebidas alcohólicas.
- Mantenga al vehículo en buenas condiciones de operación.

ESTÉ PREPARADO Y MIRE HACIA DELANTE

Usted debe sentarse cómodamente, pero erguido, y mantener ambas manos al volante. Hundirse en el asiento del conductor, o manejar el volante con una sola mano hace que sea más difícil controlar el vehículo, y su posición "relajada" puede llevar a una actitud peligrosamente relajada hacia el manejo del vehículo.

Las condiciones del tráfico cambian constantemente. Usted no puede permitirse el lujo de dejar que la atención se aparte de lo que está pasando en su alrededor. Siempre recorra con la mirada la calle por delante. No tome a la carretera o incluso al vehículo que tiene adelante como el único punto focal. Mire hacia delante para poder evitar o reducir problemas potenciales.

Mantenga a los ojos en constante movimiento, dése cuenta de lo que pasa en los lados de la calle, y mire por detrás por los espejos cada par de segundos.

Prevea los errores de los otros conductores y piense en lo que hará si ocurre un error. No suponga siempre que un conductor que se aproxima a una señal de PARE o de CEDA EL PASO en una calle lateral realmente vaya a pararse o ceder el paso. Es mejor suponer que el otro conductor no vaya a pararse. Esté listo para reaccionar.

Vigile la rotación y el ángulo de las ruedas en un automóvil que se acerca desde una calle lateral. La velocidad de rotación y el ángulo de las ruedas delanteras le dan pistas a la intención o no del conductor de reducir la velocidad y pararse o si planea virar en cierta dirección. Si la rotación no parece ir disminuyendo mientras el conductor se acerca al pare requerido, usted debe tocar el freno y prepararse a parar, y ligeramente dé con la bocina para atraer la atención del conductor. Si el ángulo de las llantas delanteras no coincide con la dirección de la señal direccional del conductor, esté preparado para reaccionar ante un viraje incorrecto, o ningún viraje. Cuanto más temprano y más a fondo exa - mine las calles que cruzan por delante, más tiempo y espacio se dará para reaccionar. *Copyright 1991 Lynn S. Fuchs*

LOS CONDUCTORES AGRESIVOS Y LA FURIA CALLEJERA

Conducir agresivamente incluye exceder el límite de velocidad, puede llevar a seguir muy de cerca, cambiar de carril frecuentemente o bruscamente sin hacer señales, pasar en el arcén o en porciones no pavimentadas de la carretera, o acosar a automovilistas por no

quitarse del camino. Los conductores agresivos también pueden no pararse en señales de pare o en luces rojas, pasar a autobuses escolares parados, no mantenerse a la derecha, conducir cuando están afectados por el alcohol o las drogas, y manejar imprudentemente. Unos amenazan o intentan causar daño físico a otro conductor. Así es como conducir agresivamente se puede convertir en una furia callejera.

Para prevenir que la conducción agresiva se convierta en una furia callejera, a veces es mejor no mirarle a los ojos a otro conductor, especialmente cuando pueda haber conflicto - el otro conductor puede interpretar esa mirada como un "desafío".

Al verse enfrentado con un conductor agresivo:

- Evite mirarle a los ojos.
- Manténgase tranquilo y relajado.
- Tome cualquier oportunidad de apartarse sin peligro. No intensifique la situación.
- Ponga su orgullo en el asiento trasero. No desafíe a un conductor agresivo aumentando la velocidad o intentando mantener su posición en el carril donde transita.
- Lleve el cinturón de seguridad y anime a sus pasajeros a que hagan lo mismo.
- No haga caso de gestos acosadores y de insultos, y no vuelva a hacerlos o decirlos usted.
- Denuncie a los conductores agresivos a las autoridades apropiadas de orden público al proveer una descripción del vehículo, el lugar, el número de las placas, y la dirección en que viajaba.
- Si a usted le sigue un conductor agresivo o amenazador, no se pare y no salga de su vehículo. Diríjase directamente a la estación más cercana de policía.
- Si un conductor agresivo es partícipe de un choque, párese a una distancia segura de la escena del choque. Cuando llegue la policía, denuncie el comportamiento de manejo que usted atestiguó.

Para evitar convertirse en un conductor agresivo:

- Deje suficiente tiempo de viaje para llegar a su destino sin retraso.
- Cambie su horario para evitar manejar durante períodos altos de congestión en las carreteras.
- Si usted se retrasa, llame y avise para poder relajarse.
- No maneje cuando está enojado, molesto o excesivamente cansado.
- Haga que su vehículo sea cómodo. Escuche una música relajante y evite situaciones que le aumentarán la ansiedad.
- Al conducir, relájese y esté consciente de su postura. Échese hacia atrás en el asiento, deje de apretar con fuerza el volante y no rechine los dientes.
- Dé a los demás el beneficio de la duda; sea educado, cortés y comprensivo.

- Usted puede controlar sus propias reacciones hacia otros conductores. Si otra persona conduce agresivamente, no tome represalias.

Si usted tiene el derecho de paso, no crea que sea un *derecho absoluto*. Esté preparado para ceder el derecho de paso para evitar un choque o para prevenir confusiones. Esperar unos segundos para otro conductor es mucho mejor que arriesgar un choque. Saber que usted "llevaba la razón" no recuperará los gastos o el dolor de una colisión.

FURIA CALLEJERA

¿Qué es una furia callejera? Una furia callejera es un estado emocional de furia u hostilidad, que puede llegar a convertirse en un acto criminal, o en amenaza o posibilidad de actos violentos, que son consecuencia de la operación de vehículos motorizados. La furia callejera puede incluir comportamiento para provocar a otra persona con el fin de intimidar o molestar a otros o infundir miedo en los demás.

Conducir agresivamente no es lo mismo que una furia callejera. Sin embargo, la conducción agresiva puede resultar en una furia callejera. Conducir agresivamente generalmente involucra la violación de leyes de seguridad de tránsito, mientras que la furia callejera generalmente incluye la violación de una ley penal.

¿A quién le puede suceder una furia callejera? Puede sucederle a cualquiera de nosotros cuando nuestra irritación y rabia hacia los demás nos lleva a conducir, o a comportarnos fuera de, nuestro vehículo de manera poco segura y hostil. Nos convertimos en una amenaza para nosotros mismos, como también para la seguridad de otras personas en o cerca de las calles o carreteras. Poner en peligro a los demás de manera imprudente, las amenazas de violencia, los asaltos, y otras acciones violentas son ilegales. Pueden resultar en castigos severos que incluyen multas, prisión y libertad condicional ordenada por la corte, como también la revocación y suspensión de la licencia de conducir.

La furia callejera puede incluir:

- Provocaciones verbales, como gritar, decir groserías, tocar la bocina insistentemente, gestos toscos u obscenos y amenazas.
- Maniobras de conducción, como cerrar el paso a otro vehículo, seguir muy de cerca a otro vehículo, evitar que otro vehículo use el carril, perseguir a otro vehículo, o sacarlo de la carretera, embestir o chocar a otro vehículo.
- Parar a otro vehículo al lado de la carretera, y salir del auto para amenazar, asustar, atacar, pelear o hacer daño a otro conductor o pasajero, o peatón, ciclista, u otra persona.

Investigaciones recientes indican que estar en un estado de furia callejera puede afectar su presión sanguínea, y su habilidad para razonar y tomar decisiones. Como conductor, usted cometerá más errores de tránsito. Aumentarán sus posibilidades de provocar un choque o verse involucrado en uno.

Conducir agresivamente y participar en la furia callejera resulta en la revocación o suspensión de licencias de conducir, dificultades entre miembros de la familia y amigos, pérdida del empleo y considerables problemas legales.

Muchos conductores no reconocen cuándo su propia manera de conducir agresiva, y su propia furia callejera, esta afectando su habilidad para conducir con seguridad. Las leyes estatales exigen que todo curso para prevenir choques aprobado por el DMV aborde el tema de los peligros de la furia callejera, y cómo prevenir que ocurra. Para más información sobre los cursos aprobados por el DMV, véase la publicación Programa de Reducción de Puntos y Seguro (C-32A), disponible en la Oficina en Internet del DMV, al pedirla de un Centro de Llamadas del DMV, o en cualquier oficina de vehículos de motor. Usted también puede comunicarse uno de los patrocinadores del programa que aparecen en la publicación del DMV Lista de Patrocinadores de Cursos (C-31), disponible en cualquier oficina de vehículos de motor del estado o condado.

LA VELOCIDAD

Usted tiene que obedecer el límite de velocidad anunciado, o, si no se anuncia ningún límite, no sobrepasar las 55 mph (88 km/h). Muchas veces, simplemente tiene sentido mantener el límite de velocidad actual muy por debajo del límite anunciado. Por ejemplo, el límite legal en una autopista nublada o cubierta de hielo puede ser de 55 mph (88 km/h), o aun de 65 mph (100 km/h) en algunas autopistas, pero la velocidad más segura de conducir será mucho más baja. Aun si usted conduce a 50 mph (80 km/h) en esa autopista peligrosa, un policía puede darle una multa por manejar en una velocidad "no razonable ni prudente" para las condiciones existentes. Así como ocurre con el derecho de paso, los límites de velocidad no son absolutos. Usted tiene que adaptar la velocidad si se lo exigen las condiciones.

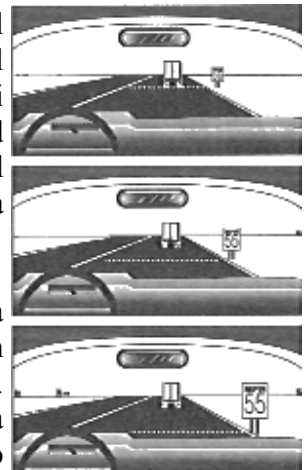
Para que el tráfico siga circulando sin problemas, algunas autopistas también tienen límites mínimos de velocidad. Manejar más lento que la velocidad mínima puede interrumpir la circulación del tráfico y crear una situación peligrosa. Aun si no hay límite mínimo de velocidad, quienes conducen mucho más lento que el límite anunciado pueden ser tan peligrosos como los que manejan demasiado rápido.

Esté consciente de que algunas ciudades tienen límites de velocidad menores de 55 mph (88 km/h) y puede ser que no estén anunciados. Por ejemplo, el límite de velocidad es de 30 mph (48 km/h) en la Ciudad de Nueva York a menos que se anuncie otro límite.

PERMÍTASE SU ESPACIO

Cuatro de cada diez choques son por lo menos en parte colisiones traseras, normalmente porque alguien sigue muy de cerca. Deje suficiente espacio entre su vehículo y el que está delante para poder pararse sin peligro si el otro vehículo se detiene repentinamente.

Para un buen espacio amortiguante, use la regla de dos segundos: Escoja un objeto cercano a o encima de la carretera por delante, tal como una señal, un árbol o un paso elevado. Mientras que el vehículo lo pase, cuente en voz alta y lentamente los segundos. Si usted llega al mismo objeto antes de llegar a dos segundos, usted sigue demasiado de cerca. Disminuya la velocidad y permita que el otro vehículo se adelante. Cuando hace mal tiempo, aumente la distancia a tres o cuatro segundos para dejar espacio de sobra.



Si el conductor detrás de usted le sigue muy de cerca, cambie a otro carril si es posible, o disminuya la velocidad y hágase a un lado si es necesario, para permitir que le pase el conductor. Asegúrese de hacer señales cuando se haga al lado y al volver a la calle. No presione el freno para avisar al conductor ofensor - esto podría hacer que una situación difícil se ponga aún más peligrosa.

Vaya frenando con tiempo y suavemente al prepararse a parar o virar. Esto les da a los conductores detrás suyo suficiente aviso de que usted disminuye la velocidad.

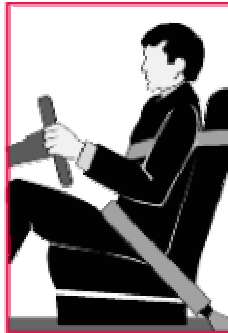
Esté consciente del espacio a ambos lados, además, en caso de que tenga que cambiar de carril rápidamente o tenga que hacerse a un lado para evitar un peligro. Si es posible, déjese espacio "de escape" a la izquierda y a la derecha.

CINTURONES DE SEGURIDAD, ASIENTOS DE SEGURIDAD PARA NIÑOS, Y BOLSAS DE AIRE

Por más cuidadoso que sea para conducir, siempre existe la posibilidad de encontrarse en un choque de tránsito. Usted no puede predecir cuándo vaya a ocurrir. Su mejor protección en la mayoría de los vehículos es un cinturón que pasa por el regazo y un cinturón del hombro en combinación con una bolsa de aire. Algunos vehículos también tienen bolsas de aire para proteger de choques de tránsito de impacto lateral.



CORRECTO



INCORRECTO

Un cinturón de hombro se lleva a través del hombro y el pecho, no por debajo del brazo. Llevar el cinturón de una manera equívoca puede causar lesiones internas serias en un choque.

Si usted lleva el cinturón de seguridad, las posibilidades de que se mate o se lesione gravemente en un choque de tránsito son por lo menos 50% mejor que si no lo lleva.

Todos los niños menores de los 16 años tienen que llevarlos, no importa dónde estén sentados en el vehículo. Todos los niños menores de 4 años tienen que ir montados en asientos de seguridad para niños aprobados por el gobierno federal. Muchos expertos de seguridad de tráfico recomiendan que los niños solamente vayan en el asiento trasero. **Si su vehículo tiene bolsas de aire de impacto lateral, sírvase consultar el manual del propietario para consejos adicionales de seguridad.** Las personas mayores a los 16 años tienen la responsabilidad individual de ponerse el cinturón de seguridad, y pueden recibir una multa si no lo hacen. Si un pasajero menor de 16 años de edad no está debidamente protegido, el conductor puede recibir una multa. La multa máxima por cada infracción de no usar el cinturón es de \$50. La multa por una infracción de una persona menor de 16 años es de un mínimo de \$25, y puede llegar hasta \$100.

Nueva York es un estado de "cumplimiento primario". Un oficial de orden público puede pararle a usted y expedir una multa de tráfico simplemente por no tener puesto el cinturón de seguridad o para asegurar que los niños pasajeros tengan puestos los cinturones de seguridad o que vayan en asientos de seguridad. La ley se aplica tanto a los visitantes que no son del estado como a los residentes del Estado de Nueva York.

La ley del cinturón de seguridad de Nueva York se aplica a los conductores y a los ocupantes de todos los vehículos excepto vehículos autorizados de emergencia, taxis, "livery", autobuses (excepto conductores de autobuses), y automóviles de 1964 y antes. Los carteros rurales también están exentos mientras reparten el correo. Los individuos que se clasifican con una exención médica debida a una incapacidad física que prohíbe que lleven el cinturón de seguridad tienen que llevar una carta de exención. Esta carta tiene que estar escrita en papel con membrete o en una prescripción médica y tiene que ser firmada por el doctor. El DMV recomienda enérgicamente que todo pasajero exento por razones médicas vaya en el asiento trasero.

Siempre que maneje, usted debe asegurar que todos en su vehículo lleven el cinturón de seguridad. *En el caso de un choque, una persona que no lleva el cinturón de seguridad se*

convierte en un proyectil, y un peligro para todos los demás ocupantes del vehículo. Asegúrese de que todos los niños menores de 4 años de edad en su vehículo usen debidamente un asiento de seguridad aprobado, y que esté debidamente instalado.

Todos compartimos la responsabilidad económica de muertes y lesiones debidas a choques de tránsito. Al practicar las técnicas de conducir con prudencia en este manual, esfuércese para que ponerse el cinturón de seguridad sea parte de su rutina - un hábito tan automático como el de girar la llave para arrancar al vehículo o como el de encender la radio.

Aquí hay unos datos para animarle a ponerse el cinturón de seguridad:

- Si usted es expulsado de un vehículo en un choque, las posibilidades de morir son *25 veces mayores* que si permanece dentro del vehículo.
- Ocho de cada diez choques ocurren a velocidades de *40 mph (64 km/h) o menos*, y se ha muerto gente en choques a velocidades *tan bajas como 12 mph (19.2 km/h)*. Alrededor del 75 por ciento de los choques ocurre a *menos de 25 millas (40 km)* de la casa del conductor. Lleve el cinturón de seguridad hasta en los viajes cortos o cuando viaja a velocidades bajas.
- No se preocupe de permanecer atrapado por el cinturón de seguridad. *En menos de la mitad de uno por ciento* de todos los choques de tránsito hay un incendio o un vehículo sumergido en el agua. Hasta en estos incidentes raros, un cinturón de seguridad prohíbe que pierda el conocimiento o que sufra una lesión tan grave que no puede escaparse. Sólo se tarda uno o dos segundos para desabrochar el cinturón para poder salir del vehículo.
- Un cinturón de seguridad le ayuda a evitar un choque. Le ayuda a mantenerse en posición detrás del volante y cerca del pedal del freno si pierde el control de su vehículo. Con el cinturón puesto, usted puede volver a controlar el vehículo. Sin el cinturón, puede ser imposible que usted permanezca en el asiento del conductor.

Para protección adicional, ajuste el reposacabezas del vehículo, cierre bien las puertas y mantenga el área del pasajero libre de objetos pesados y sueltos. En vez de eso, póngalos en el maletero.

Las bolsas de aire proveen un grado adicional de protección contra lesiones cuando se usan con los cinturones de seguridad. Están diseñadas para funcionar CON los cinturones, y no son para reemplazarlos. Una bolsa de aire protege al ocupante del asiento delantero en un choque de frente al inflarse con el impacto y al amortiguar al ocupante de colisionarse contra el volante, el tablero de mandos o el parabrisas. La combinación del cinturón de seguridad y una bolsa de aire ofrece la máxima protección, en parte porque ayuda al conductor a mantener control del vehículo y así ayudar a evitar colisiones secundarias.

La bolsa de aire se despliega rápidamente del volante y/o el tablero de mandos. La mayoría de los adultos que lleva el cinturón de seguridad apropiadamente está más segura en un vehículo con bolsas de aire, pero la fuerza de despliegue de la bolsa de aire puede lesionar a quienes se sienten demasiado cerca. Usted debe sentarse con un mínimo de 10 pulgadas entre el centro de su pecho y la cubierta de la bolsa de aire del vehículo. Además, posicione las manos en el volante igual a las manos del reloj en las 3 y las 9 para que no estén de por medio si se despliega la bolsa de aire.

IMPORTANTE: NUNCA PONGA A UN NIÑO EN UN ASIENTO DE SEGURIDAD PARA NIÑOS ORIENTADO HACIA ATRÁS EN EL ASIENTO DELANTERO DE UN VEHÍCULO QUE TIENE UNA BOLSA DE AIRE PARA EL PASAJERO.

CONDUCIR CON SEGURIDAD EN UNA ZONA DE TRABAJO

Las zonas donde se realizan trabajos en la carretera son peligrosas al conducir, como también para trabajar. Por esto es que las multas de exceso de velocidad se doblan en las zonas de trabajo, incluso cuando los trabajadores y los vehículos de trabajo no se encuentran. Espere encontrar una zona de trabajo donde quiera que conduzca. Puede que tenga que reducir la velocidad abruptamente o incluso parar. Los carriles de tránsito pueden desplazarse hacia los lados o estar completamente cerrados. Los trabajadores y vehículos de trabajo pueden estar dentro o cerca al carril por donde usted conduce. Haga que todo resulte más seguro cuanto conduce por las zonas de trabajo.

Por lo general se colocan señales en forma de diamante y de color naranja que dicen "zona de trabajo" antes de los proyectos de construcción de carreteras y otras zonas de trabajo que pueden afectar el flujo del tráfico. Una señal podría decir: "banderillero adelante" ("Flagman Ahead"). Un banderillero es un trabajador que le hace señas para que pare, proceda con precaución, o cambie de carril. El banderillero tiene la misma autoridad de una señal regulatoria, lo que quiere decir que le pueden multar si desobedece sus indicaciones. ¡Pare! ¡Esté alerta! ¡Obedezca las señales!

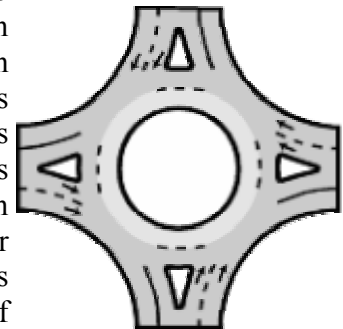
Consejos para las Zonas de Trabajo:

- Algunas señales pueden sugerir un desvío que le permite evitar la zona de trabajo por completo. Además, si usted ya sabe donde hay una zona de trabajo mas adelante, puede ser mejor usar una ruta alterna.
- Cuando entre a una zona de trabajo, las señales con paneles de flechas destellantes o que advierten sobre un "carril cerrado adelante" quieren decir que usted debería conducir su vehículo por el carril adecuado tan pronto como sea prácticamente seguro. No se apresure hasta el final del carril cerrado y luego intente pasar su vehículo al otro carril. Si usted se cambia al carril apropiado tan pronto como se le notifique, lo mas seguro es que su conducción sea mas calmada, eficiente y segura.

- Desacelere cuando una señal se lo ordene. Si dice: "Trabajo en carretera a 1,500 pies", eso quiere decir que su auto, andando a 60 millas por hora, llegará ahí en tan solo 17 segundos. Andar más rápido reduce aún más su margen de seguridad.
- La colisión por detrás es el choque más común en las zonas de trabajo. Para evitar estar involucrado en uno de estos choques, se recomienda dejar una distancia de frenado de 2 segundos, o más, entre usted y el vehículo delante suyo (véase "Permítase su Espacio", página 65). Deje un espacio prudente entre su vehículo y las barreras de tránsito, camiones, equipo de construcción y trabajadores.
- Algunas zonas de trabajo son móviles, como la pintura de las líneas, el parcheo de las carreteras y el corte del césped. Estas labores se desplazan hacia arriba o abajo de la carretera a medida que va terminando el trabajo. Los trabajadores pueden estar cerca aunque usted no los vea inmediatamente después de las señales de advertencia. Obedezca las señales hasta que pase la que dice que ya pasó la zona de trabajo.

CONDUCIR EN UNA ROTONDA

Una "rotonda" es una intersección circular con un diámetro relativamente pequeño que hace que los conductores disminuyan la velocidad, por lo general a 30 mph o menos. Estudios indican que una rotonda puede reducir el número y la intensidad de los accidentes en una intersección, comparada con las intersecciones controladas por señales de Pare o con semáforos. Las rotondas modernas son ampliamente usadas en Europa y Australia, y son cada vez más comunes en el Estado de Nueva York. Encontrar más información sobre cómo conducir seguramente en las rotondas en el sitio de Internet del NYS Department of Transportation: www.dot.state.ny.us/roundabouts/howto.html.



Consejos para conducir con seguridad en las rotondas:

- A medida que se aproxime a la rotonda, busque la calle y las señales de dirección que necesita. Esto le ayudará a saber qué salida tomar. Estas señales deben estar colocadas a lo largo de la calle antes de llegar a la rotonda.
- Cuando llegue a la rotonda, ceda el paso a cualquier peatón y ciclista que también pueda estar entrando. también debe ceder el paso a cualquier conductor que ya esté en la rotonda. Algunas veces, su punto de entrada estará controlado por un Pare o por un semáforo. Cuando el nivel de tráfico permita suficiente espacio y tiempo, usted puede entrar en la rotonda.
- Cuando esté dentro de la rotonda, manténgase en su carril hasta que esté listo para salir. Use la señal para voltear a la derecha de su vehículo para que los demás usuarios sepan lo que quiere hacer, así quiera pasar del "interior" al "exterior" antes

de salir, o ya se encuentra en posición para salir. Empiece a hacer señales de salida en la salida ANTERIOR a la que quiere tomar. No cambie de carril o tome una salida antes de haber revisado que no haya vehículos que vayan a continuar en la rotonda en el carril contiguo o detrás suyo. Cuidado con los vehículos que estén en los "puntos ciegos" de sus espejos retrovisores (véase "Puntos Ciegos", Capítulo 11).

CONducir con somnolencia y fatiga

Dormir y manejar no se llevan bien. Cuando usted está al volante de un automóvil, estar fatigado es peligroso. Los conductores que están cansados reaccionan más lento, y tienen el conocimiento reducido y el juicio perjudicado. Así como con las drogas o el alcohol, la somnolencia puede contribuir a un choque de tránsito.

Los síntomas de fatiga - Los investigadores han encontrado que los siguientes síntomas se asocian con el manejo con somnolencia:

- Los ojos se cierran o pierden el enfoque por su cuenta.
- A usted le cuesta mantener la cabeza alzada.
- Usted no puede dejar de bostezar.
- Usted tiene pensamientos distraídos y desconectados.
- Usted no se acuerda de haber manejado las últimas cuántas millas.
- Usted se desplaza entre carriles, sigue muy de cerca, o pierde señales de tráfico.
- Usted tiene que volver el automóvil bruscamente al carril.
- Usted se ha desviado de la carretera y ha dado con las bandas sonoras que producen un *ruido alto y vibraciones*.

¿Quién corre el mayor riesgo? Todos los conductores que:

- Están privados de sueño o están fatigados.
- Están conduciendo largas distancias sin descansos.
- Están conduciendo a través de la noche, tempranamente en la tarde, o en otros momentos cuando normalmente se está dormido.
- Están tomando medicamentos que aumentan la somnolencia o están tomando alcohol.
- Están manejando solos.
- Están manejando en carreteras largas, rurales y aburridas.
- Son viajeros frecuentes, p.ej., viajeros de negocios y viajeros que transitan largas distancias entre el trabajo y la casa.
- **Jóvenes** - Los choques relacionados con la somnolencia son más comunes en jóvenes, que tienden a acostarse muy tarde, dormir muy poco, y conducir por la noche.

- **Trabajadores por Turnos** - Los estudios sugieren que los individuos con horarios de trabajo no tradicionales tienen mayor riesgo de ser parte de un choque de tránsito relacionado con la fatiga.
- **Personas con Trastornos de Sueño No Diagnosticados** - La presencia de un trastorno de sueño también aumenta el riesgo de choques. Si usted encuentra que con regularidad tiene sueño durante el día o que experimenta cualquiera de estos síntomas con frecuencia, usted puede tener un trastorno de sueño y debe buscar ayuda médica.

Contramidas Efectivas

Prevención - Antes de empezar un viaje, usted debe:

- Dormir bien la noche anterior.
- Planear hacer los viajes largos con un acompañante.
- Fijar descansos regulares, cada 100 millas o cada 2 horas.
- Evitar el alcohol y los medicamentos (los recetados y los no recetados) que puedan perjudicar cómo maneja. Averigüe con su médico o su farmacéutico acerca de cualquier medicamento que usted está tomando. El alcohol actúa recíprocamente con la fatiga; aumenta sus efectos.

Acciones para el Conductor Somnoliento - Una vez que está manejando, usted debe:

- Reconocer que está en peligro de dormirse y que no puede prever cuándo se quedará dormido.
- No contar con la radio, la ventanilla abierta u otros "trucos" para mantenerse despierto.
- Responder a síntomas de fatiga y buscar un lugar seguro donde puede pararse y descansar.
- Hacerse a un lado en un área segura del tráfico y echarse una siesta breve (15 a 45 minutos).
- Tomar café u otra fuente de cafeína para promover la vigilancia si es necesario. (Tarda unos 30 minutos para que la cafeína entre en la sangre.)

Usted no está en su mejor estado si está enfermo o muy cansado. No maneje por un mínimo de 15 minutos después de despertarse.

ATENCIÓN: Véase el Capítulo 9 para más información sobre los peligros de manejar bajo la influencia del alcohol y otras drogas.

USO DEL CELULAR O TELÉFONO MÓVIL

Un conductor puede distraerse y dejar de conducir con cuidado mientras usa un teléfono móvil (como un teléfono celular) al conducir un vehículo motorizado. En el Estado de Nueva York, se multa con una infracción de tránsito de hasta \$100 si se habla o escucha por un teléfono móvil de mano mientras se conduce un vehículo motorizado. El teléfono de mano puede ser usado para activar, iniciar o desactivar una llamada. Existen excepciones para llamadas de emergencia, para los policías y otros oficiales que hagan cumplir la ley, y para el personal de bomberos y los operadores de vehículos de emergencia autorizados mientras llevan a cabo sus funciones oficiales. En el Estado de Nueva York, un teléfono de manos libres permite que el usuario no use sus manos para comunicarse. Un conductor podrá usar un teléfono de manos libres en cualquier momento.

Consejos para un uso más seguro de los teléfonos móviles:

- Colóquese el cinturón, mantenga sus manos en el volante y sus ojos en la carretera.
- Mantenga su teléfono donde lo pueda ver fácilmente. Aprenda su modo de uso cuando esté estacionado.
- Use la opción de marcado rápido para números que marque con frecuencia, y estacionese fuera de la carretera para hacer llamadas manualmente.
- Use la opción de mensajes de voz para recibir llamadas cuando la conducción se haga difícil. NUNCA escriba notas cuando esté conduciendo.

LAS CONDICIONES DEL VEHÍCULO

Los vehículos tienen que ser inspeccionados un mínimo de una vez al año, pero eso no quiere decir que es la única vez que usted debe realizar una revisión del equipo de seguridad. Siga el manual del propietario para el mantenimiento rutinario y si surgen problemas, haga que un mecánico capacitado los arregle lo antes posible. No espere hasta que los problemas mecánicos resulten en una avería o un choque de tránsito.

Preste especial atención al mantenimiento y al arreglo de los frenos, el mecanismo de manejo, las luces, las llantas y la bocina. Cuente con el manual del propietario y un mecánico informado como guías para un vehículo seguro y que funciona sin estorbos.

Aquí hay unos problemas comunes y averiguaciones rápidas del equipo que usted puede realizar por su cuenta:

- **LOS FRENOS** - Los frenos que tiran hacia un lado pueden estar mojados, o pueden necesitar una adaptación o una reparación. Si están mojados, usted los puede secar al mantener una presión ligera en el pedal. Si esto no funciona, lleve el vehículo a un mecánico para que revise los frenos. Si usted nota cualquier cambio en el

funcionamiento de los frenos, lleve el vehículo a que revisen los frenos inmediatamente.

- **EL MANEJO** - No debe haber demasiado "juego" en el volante. Si usted tiene la dirección asistida, revise el nivel de fluido de vez en cuando. Un gemido cuando usted realiza un viraje brusco puede ser una indicación de problemas.
- **LAS LUCES** - Mantenga las luces limpias y sin suciedad, nieve y hielo. Las lentes rotas pueden causar una luz deslumbradora peligrosa para otros conductores, así que arréguelas lo antes posible. Asegúrese de que los faros estén posicionados apropiadamente para darle a usted la mejor vista de la carretera y para evitar deslumbrar a los conductores que se acercan desde el lado opuesto.
- **LAS LLANTAS** - La ley requiere que la banda de las llantas de usted mida un mínimo de $\frac{2}{32}$ de una pulgada (.16 cm). Usted puede averiguar la profundidad de la banda con un penny. Métele boca abajo en la banda. Si se ve la parte superior de la cabeza de Lincoln, las llantas están demasiado gastadas y deben ser reemplazadas. Además es ilegal manejar con llantas que tienen cortes que lleguen hasta las cuerdas, chichones o protuberancias. Consulte el manual del propietario o con una tienda de llantas sobre la presión apropiada de la llanta, y averigüe con frecuencia la presión con un indicador fiable.
- **EL VIDRIO** - Mantenga limpias y sin obstáculos las ventanas. Reemplace los limpiaparabrisas que dejan manchas chorreadas, mantenga en buenas condiciones el descongelador y el aparato de quitar la niebla de la ventana trasera, y asegúrese de tener fluido para el limpiaparabrisas.
- **LA BOCINA** - La bocina de su vehículo puede no distinguirse como una herramienta importante de seguridad, pero fácilmente puede convertirse en la única manera de avisar a otros conductores o a peatones de un peligro posible. Si no funciona la bocina, arrégla la lo antes posible. Y recuerde, una bocina debe usarse para avisar a otros. No debe usarse innecesariamente o para demostrar su enfado a otros conductores o a peatones.

PREGUNTAS

Antes de pasar al Capítulo 9, asegúrese de que pueda contestar estas preguntas:

- ¿Debe usted mirar hacia delante siempre que conduce?
- Si no hay ningún límite de velocidad anunciado, ¿cuál es la velocidad máxima a que puede conducir usted legalmente en el Estado de Nueva York?
- ¿Siempre es prudente manejar en la velocidad máxima anunciada?
- ¿Cuál es la intención de los límites mínimos de velocidad?
- ¿Quién necesita tener puesto el cinturón de seguridad? ¿Quién lo debe usar?
- ¿Cómo puede usted prevenir la fatiga en un viaje largo?
- ¿Qué es la furia callejera? ¿Cómo puede usted evitar caer presa de ella?
- ¿Cómo puede conducir seguramente en una zona de trabajo? ¿En una rotonda?

Usted probablemente ya se ha enterado de que conducir mientras se está inhabilitado o intoxicado es un problema de tráfico serio en los Estados Unidos. En el Estado de Nueva York, más del 20 por ciento de todas las muertes en las autopistas tienen que ver con el consumo de bebidas alcohólicas o de otras drogas. Sin embargo, estos hechos y las estadísticas no dan cuenta de todo lo que ocurre. Detrás de los números hay miles de vidas truncadas, lesiones permanentes o que causan incapacidades, y familias deshechas por causa de una persona que condujo mientras estaba bajo la influencia del alcohol o de otras drogas.

Después de tomar alcohol u otras drogas, es simplemente imposible manejar en condiciones de seguridad. No todos los conductores inhabilitados o intoxicados causan un choque de tránsito, pero cada uno es peligroso, arriesgando su propia vida y la vida de quienes comparten la carretera.

Los jóvenes, que tienen menos experiencia tanto con el alcohol como con el manejo, son quienes corren el mayor riesgo. Los conductores menores de 21 años de edad representan alrededor del 5 por ciento de la población que conduce, pero el 15 por ciento de los conductores involucrados en las muertes relacionadas con el alcohol o las drogas. Ésta es una de las razones por la cual las consecuencias de revocación de licencias son más graves para los conductores jóvenes que manejan bajo la influencia de alcohol u otras drogas.

Debido a que es tan peligroso conducir "bajo la influencia", las consecuencias de infracciones relacionadas con el alcohol o las drogas son duras y su cumplimiento es una prioridad de la policía. Las posibilidades de que le pillen y le sentencien son muy altas, y la ley del Estado de Nueva York no permite que usted negocie un acuerdo judicial en relación con una ofensa no relacionada con el alcohol o las drogas.

LO QUE HACE EL ALCOHOL

El alcohol afloja los reflejos y el tiempo de reacción, disminuye su capacidad de ver claramente, distorsiona su manera de juzgar la velocidad y las distancias, y muchas veces reduce sus inhibiciones de tomar riesgos, y le hace menos alerta. Las habilidades físicas y mentales importantes que usted necesita para conducir sin peligro se debilitan.

Debido a que su visión ya está limitada por la noche, el manejar después de tomar alcohol es especialmente peligroso después de oscurecer. Además de los otros efectos, el alcohol disminuye su capacidad de recuperarse del deslumbramiento de los faros. Cuando otro

vehículo se acerca, usted puede quedar cegado por los faros durante un período de tiempo peligrosamente largo.

Usted no tiene que parecer o sentirse borracho para que ocurran estas cosas. Los efectos del alcohol pueden empezar mucho antes de que usted esté intoxicado o aun legalmente inhabilitado y empiezan con la primera bebida.

Mientras el alcohol limita su capacidad física de conducir, también le hace menos consciente de lo que está pasando con sus destrezas de conducir sin peligro. Se hace difícil que usted juzgue su propia condición. Usted puede sentir más confianza sobre su capacidad de conducir, cuando de hecho no debe estar conduciendo en absoluto.

Durante cada milla que conduce, usted literalmente toma cientos de decisiones. Usted convierte estas decisiones en acciones que mantienen a su vehículo bajo control y aseguran que usted no participe en un choque de tránsito. El alcohol hace que sea difícil tomar decisiones buenas y tomar las acciones más seguras.

Por ejemplo: Usted acaba de pararse en una señal de PARE. Usted ve otro vehículo que se aproxima a la intersección. Usted rápidamente tiene que decidir si no hay peligro en pasar por la intersección. Bajo la influencia del alcohol, usted tiene mayor probabilidad de equivocarse en su decisión, y "buscar una oportunidad". Su reacción más lenta, junto con la decisión mala, pueden resultar en problemas. Puede llevar a un choque que nunca debía haber pasado.

OTRAS DROGAS

Muchas drogas aparte del alcohol, y muchos medicamentos no recetados, pueden afectar su destreza de conducir. Pueden tener los efectos parecidos a los del alcohol o pueden ser aún peores. Si usted toma medicamentos, aun uno no recetado para alergias o para un resfriado, lea cuidadosamente la etiqueta donde se advierte sobre sus efectos. Si usted no está seguro, pregúntele a su médico o a su farmacéutico si puede manejar después de tomar el medicamento.

Nunca tome alcohol al mismo tiempo que toma otras drogas. Puede ser peligroso, multiplicando muchas veces los efectos del alcohol y la otra droga. Por ejemplo, tomarse un trago mientras toma medicina para las alergias o para un resfriado puede afectarle tanto como tomar varios tragos.

Es un delito menor conducir mientras se está inhabilitado por drogas ilegales tales como la marihuana, la cocaína, el LSD, la heroína y el opio, y por ciertas drogas recetadas tales como los tranquilizantes. Las drogas pueden afectar sus reflejos, la manera en que juzga

todo, su visión y su estado de vigilancia, en maneras parecidas al alcohol, y pueden tener otros efectos peligrosos.

La combinación del alcohol con otras drogas disminuye enormemente sus destrezas de conducir y puede causar serios problemas de salud, incluso la muerte.

EL ALCOHOL, LAS DROGAS Y LA LEY

En el Estado de Nueva York, usted puede ser detenido por cualquiera de estas ofensas: conducir cuando está intoxicado (DWI), conducir con un contenido de alcohol en la sangre del .08 por ciento o más (.08 BAC), conducir mientras la destreza está perjudicada por una droga (DWAI-drogas), o conducir mientras la destreza está perjudicada por el alcohol (DWAI).

El contenido de alcohol en la sangre (BAC, por sus siglas en inglés) es el porcentaje de alcohol en su sangre y normalmente esto se determina con una prueba química del aliento, la sangre o la orina. Un BAC por encima del .05 por ciento es una prueba legal que usted está inhabilitado, y un BAC del .08 por ciento o más es una prueba de su intoxicación.

Muchas personas creen que se requiere una prueba química para comprobar que usted estaba intoxicado o inhabilitado. Sin embargo, el testimonio de un policía sobre su aspecto y su comportamiento cuando fue arrestado puede constituir prueba suficiente para declararle culpable, aun sin una prueba química.

En el Estado de Nueva York, un arresto relacionado con el alcohol o las drogas no puede reducirse a un tipo diferente de infracción a menos que el fiscal determine que no hay suficientes pruebas para apoyar la denuncia del manejo mientras se está inhabilitado o intoxicado. Por eso, un arresto relacionado con el alcohol o las drogas rara vez llega a ser "negociado" para reducir el cargo a velocidad excesiva o manejo imprudente.

Si a usted le declaran culpable de cualquier infracción de manejo relacionada con el alcohol o las drogas, el tribunal tiene que revocar o suspender su licencia en el momento de recibir la sentencia. Así sea que un tribunal le permita continuar con su privilegio de conducir durante 20 días, le quitarán su licencia como tal de inmediato.

Las normas de BAC y las consecuencias para conductores comerciales son aún más estrictas que esas indicadas en este capítulo. Para información completa, véase la Sección 1 del *Manual para Conductores Comerciales* (CDL-10).

SU NIVEL DE BAC

El contenido de alcohol en su sangre (BAC) depende principalmente de:

- Cuánto alcohol toma usted.
- Cuánto tiempo pasa entre las bebidas.
- Su peso.

Su BAC *no* depende de qué *tipo* de bebida alcohólica tome, ni de su condición física, ni de cómo "aguanta" usted el licor que toma.

Diferentes tipos de bebidas *no* le afectan de diferentes maneras. Lo que aumenta su BAC y disminuye su destreza de conducir es la cantidad de alcohol que bebe, no si el alcohol está en cerveza, en vino o en una bebida con vino estilo "cooler", o en licor. Estas bebidas contienen aproximadamente la misma cantidad de alcohol: doce onzas de licor, cinco onzas de vino, 12 onzas de cerveza, y 12 onzas de una bebida con vino estilo "cooler". Ninguno es "más seguro de tomar" que los demás.

Para un hombre que pesa 150 libras, cada bebida contendría suficiente alcohol para aumentar su BAC por un .02 por ciento. Como promedio, el cuerpo humano tarda alrededor de una hora en deshacerse de tal cantidad de alcohol. Sin embargo, los estudios sugieren que el cuerpo de una mujer pueda procesar y quitar el alcohol de la sangre a un ritmo más lento que el cuerpo de un hombre. Esto puede resultar en un BAC más alto a través de un período más largo de tiempo.



En comparación con el hombre que pesa 150 libras descrito arriba, su propio peso puede resultar en una diferencia en el BAC y en los efectos del alcohol. Pero ninguno está inmune a los efectos del alcohol. **Es un hecho sencillo: cuanto más bebe usted en un período dado de tiempo, más alto será su BAC, y menos segura será su destreza de manejar.**

Sólo hacen falta unas pocas bebidas para aumentar su nivel de BAC hasta llegar al límite en que es ilegal conducir. Y acuérdesese, los efectos del alcohol en su destreza de manejar de hecho empiezan a niveles más bajos de BAC después de una sola bebida.

Ayuda a disminuir el ritmo de absorción del alcohol el comer antes de beber o mientras se está bebiendo, pero no puede prevenirle a usted de volverse inhabilitado o intoxicado si usted toma demasiadas bebidas.

El café, el ejercicio y una ducha fría no pueden reducir su BAC y los efectos del alcohol. Estos pueden ayudarlo a mantenerse despierto, pero no afectan su BAC y no le vuelven sobrio. *La única manera para reducir efectivamente su BAC es pasar tiempo sin tomar alcohol.* Usted tiene que dejar a su cuerpo el tiempo para absorber y deshacerse del alcohol.

PRUEBAS QUÍMICAS

Las pruebas químicas, tales como el "alcoholímetro", miden el BAC de una persona. Si a usted le detienen por una infracción relacionada con el alcohol o las drogas, el policía le pedirá casi con certeza que se someta a una prueba química. Según la ley de "Consentimiento Implícito" de Nueva York, al manejar un vehículo en este estado se considera que usted ya ha dado su consentimiento de someterse a tal prueba.

Rechazar una prueba química es un asunto aparte de si usted es culpable o no de una infracción relacionada con el alcohol o las drogas. Si usted rechaza someterse a una prueba química después de ser detenido, su licencia será suspendida cuando se le acuse en el tribunal de la infracción relacionada con el alcohol o las drogas. Además, el hecho de haber rechazado una prueba química puede ser introducido en el tribunal cuando le juzgan de la infracción relacionada con el alcohol o las drogas. Si una audiencia de DMV confirma después que usted rechazó la prueba, su licencia será revocada aunque no le declaren culpable de la infracción relacionada con el alcohol o las drogas. Para información sobre revocaciones de licencias y multas civiles por el rechazo de una prueba química, véase el Capítulo 2.

LAS CONSECUENCIAS

La tabla "Las consecuencias de Infracciones Relacionadas con el Alcohol/las Drogas" resume las multas, los recargos, las consecuencias para su licencia y el encarcelamiento posible con que usted se enfrentaría si le declararan culpable de una infracción relacionada con el alcohol o las drogas. Además de estas consecuencias, el manejo mientras se está inhabilitado o intoxicado puede conllevar otras consecuencias serias.

LAS CONSECUENCIAS DE INFRACCIONES RELACIONADAS CON EL ALCOHOL/LAS DROGAS			
Infracción	Multa Obligatoria ¹	Plazo Máximo en Prisión	Acción Obligatoria ² Contra la Licencia
Manejando Mientras Intoxicado (DWI) ³	\$500-\$1,000	1 año	Revocación de un mínimo de 6 meses
Manejando Mientras Inhabilitado por las Drogas (DWAI-Drogas)	\$500-\$1,000	1 año	Suspensión de 6 meses
DWI, un BAC de .08 o DWAI-Drogas en menos de 10 años desde cualquier infracción previa; delito Clase E	\$1,000-\$5,000	4 años	Revocación de un mínimo de 1 año
Tercera infracción de DWI en 10 años; delito Clase D	\$2,000 - \$10,000	hasta 7 años	Revocación de un mínimo de 1 año
Manejando Mientras Inhabilitado por el Alcohol (DWAI)	\$300-\$500	15 días	Revocación Suspensión de 90 días
DWAI cometido en menos de 5 años desde cualquier infracción previa ⁴	\$500-\$750	30 días	Revocación de un mínimo de 6 meses
Tercera infracción de DWAI en 10 años ⁴ ; Delito menor	\$750-\$1500	180 días	Revocación de un mínimo de 6 meses
Tolerancia Nula (Conductores de menos de 21 años de edad con el BAC entre .02 y .07)	Un mínimo de \$125 más un cargo de \$100 para Anular la Suspensión		Suspensión de 6 meses
Tolerancia Nula, segundo delito	Un mínimo de \$125 más un cargo de \$100 por la Solicitud Nueva		Revocación de un año o hasta la edad de 21 años, el periodo más largo
Manejando Bajo la Influencia (DUI), Fuera del estado	Cargo de \$50 por la Solicitud Nueva		Revocación de un mínimo de 90 días
Manejando Bajo la Influencia (DUI), Fuera del estado, conductor menor de 21 años	Cargo de \$50 por la Solicitud Nueva		Revocación de 1 año
Manejando Bajo la Influencia (DUI), Fuera del estado, conductor menor de 21 años, segundo delito	Cargo de \$50 por la Solicitud Nueva		Revocación de un mínimo de 1 año o hasta la edad de 21 años, el periodo más largo

¹Se aplicarán recargos adicionales de \$90 por delitos menores y de \$155 por delitos graves.

²Las sanciones en las licencia para conductores que poseen una Licencia de Conductor Comercial (CDL) se describen en el Capítulo 2.

³Las sanciones también se aplican al manejo con el .08 por ciento de alcohol en la sangre, o mientras se esté inhabilitado por una droga.

⁴Las sanciones mencionadas se aplican si la infracción de DWAI sigue a cualquier infracción relacionada con el alcohol o las drogas.

Tolerancia Nula para Conductores Menores de 21 Años de Edad

La edad legal de comprar y poseer bebidas alcohólicas en el Estado de Nueva York es 21 años. Bajo la ley de Tolerancia Nula del estado, es una infracción que una persona menor de 21 años de edad maneje con cualquier BAC mensurable (.02 a .07). Después de declarar la infracción en una audiencia del DMV, la licencia del conductor se suspenderá por seis meses. Entonces el conductor tendrá que pagar una multa de terminación de la suspensión de \$100 y una multa civil de \$125 para volver a tener la licencia. Para una segunda infracción de Tolerancia Nula, la licencia del conductor se revocará por un mínimo de un año o hasta que el conductor cumpla los 21 años, el período que sea más largo.

El Programa del Etilómetro de Interrupción del Encendido

En ciertas circunstancias, un tribunal puede mandar que un conductor compre e instale un etilómetro de interrupción ("Alcohol Ignition Interlock") del encendido como condición de la libertad condicional después de una declaración de culpabilidad por una infracción relacionada con el alcohol. El mecanismo se conecta con el sistema de encendido del vehículo y mide el contenido de alcohol en el aliento del conductor. Prohíbe que el vehículo se encienda hasta que el automovilista provea una prueba apropiada del aliento. En algunos condados, durante el resto del período de libertad condicional, el automovilista puede tener la posibilidad de obtener una licencia condicional posteriormente a la revocación. Esta licencia condicional será revocada si el automovilista no cumple con las condiciones de la libertad condicional o por una declaración de culpabilidad por cualquier infracción de tráfico aparte de estacionar, permanecer estacionario o pararse ilegalmente.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

- Si usted mata o lastima gravemente a otra persona debido a una infracción relacionada con el alcohol o las drogas, le pueden declarar culpable de homicidio involuntario por atropello o agresión vehicular, que llevan una multa máxima de \$5,000 y encarcelamiento con un máximo de siete años.
- Si le declaran culpable de dos infracciones de DWI, y ambas resultando en choques de tránsito con lesiones físicas, su licencia será revocada permanentemente.
- Si usted maneja mientras tiene la licencia suspendida o revocada, enfrentará una multa obligatoria de entre \$200 y \$1000, y encarcelamiento obligatorio o libertad condicional obligatoria. Si usted está inhabilitado o intoxicado en el momento del arresto, la multa obligatoria y máxima es \$5,000, y pueden embargar y confiscar el vehículo.
- Es posible que el seguro de responsabilidad civil no cubra los gastos de lesiones y daños de un choque de tránsito. A usted le pueden demandar miles de dólares. También le será difícil y costoso comprar otro seguro de responsabilidad civil durante varios años.

- Además de las multas y los recargos, es posible que también deba afrontar gastos legales elevados.
- Estos procedimientos crearán un historial de antecedentes penales, lo cual hace difícil que encuentre un trabajo o avance en su carrera.

La peor consecuencia, sin embargo, es la muerte o las lesiones propias o producidas a otra persona. Puede ser difícil para usted imaginar que participará en un choque de tránsito con fatalidades o con lesiones mientras usted conduce inhabilitado o intoxicado - pero así ocurre a miles de conductores cada año que también pensaban que nunca podría pasarles a ellos.

El alcohol y las drogas le dan un sentido falso de confianza. Probablemente usted no se preocupará por las consecuencias cuando ya está inhabilitado o intoxicado. El momento de considerarlas, y la manera de evitarlas, son antes de estar bajo la influencia.

CÓMO EVITAR PROBLEMAS

La única manera segura de evitar las consecuencias del manejo intoxicado y drogado es no usar alcohol o drogas antes de conducir, y cuando usted conduce. Hay varias maneras de lograr esto:

- Si usted normalmente asiste a ocasiones sociales con el mismo grupo de amigos, alterne los conductores. Cada amigo tiene su turno de ser el "conductor designado" que no toma alcohol.
- Haga planes de pasar la noche o de volver a casa con un amigo que no toma. Haga los planes con antelación, antes de empezar a tomar.
- Antes de empezar a tomar, dé las llaves de su carro a un amigo que no toma y quien no le permitirá a conducir después de haber tomado.
- Llame a un taxi o use el transporte público.

Con unos pensamientos y planes anticipados, usted puede mantenerse libre de problemas. Usted puede tomar otras precauciones:

- Si usted bebe, escoja bebidas con un contenido bajo de alcohol, tales como cervezas bajas en alcohol y vinos.
- Beba lentamente. Alterne entre bebidas con alcohol y bebidas sin alcohol.
- No convierta al alcohol en el foco de la ocasión social. Las razones verdaderas de reunirnos con amigos son la conversación, los juegos y la diversión.
- Coma bien antes de beber, y tome unos bocados mientras toma.
- Si usted cree que ha bebido demasiado alcohol, deje de beber durante varias horas antes de pensar en marcharse, y déjese el tiempo para que el cuerpo baje el BAC.

- Escuche a los amigos. Acepte su ayuda. Si ellos le aconsejan que no conduzca, tome en serio su preocupación. No lo tome a risa y no se enfade.

PREGUNTAS

Antes de pasar al Capítulo 10, asegúrese de que pueda contestar estas preguntas:

- ¿Cómo figura el manejo intoxicado entre los problemas de seguridad en las carreteras?
- ¿Cuáles son los efectos del alcohol sobre las destrezas que usted necesita para manejar?
- ¿Cuáles de estas drogas pueden afectar su destreza de manejar: la marihuana, un medicamento para resfriados, un tranquilizante?
- Si usted toma un medicamento no recetado, ¿qué es lo que debe hacer antes de manejar?
- ¿Qué es un efecto probable de tomar otra droga al mismo tiempo que toma bebidas alcohólicas?
- ¿De qué tres factores depende el contenido de alcohol en la sangre (BAC)?
- ¿Cuáles de éstos contiene más alcohol que los otros dos: doce onzas (30 ml) de licor de una graduación alcohólica de 80, cinco onzas (120 ml) de vino, 12 onzas (360 ml) de cerveza, 12 onzas (360 ml) de una bebida con vino estilo "cooler"?
- Como promedio, ¿cuánto tarda el cuerpo en deshacerse del alcohol contenido en 12 onzas de cerveza?
- ¿Cuál es la única manera efectiva de reducir su BAC?
- ¿Qué ocurre con la licencia de conducir de usted si rechaza una prueba química?
- Aparte de las multas, las acciones en contra de su licencia y el encarcelamiento posible, ¿cuáles son algunas consecuencias de manejar bajo la influencia del alcohol o de otras drogas?

CAPÍTULO 10

Condiciones Especiales al Conducir

Aun en las mejores condiciones, el manejo exige su atención completa y su mejor juicio. Cuando se presentan situaciones o peligros especiales, la atención y el juicio se hacen aún más importantes. Para ser un conductor competente y seguro, usted necesita aprender a manejar en las autopistas, por la noche, en mal tiempo y cuando ocurra una emergencia.

CONducir EN LA AUTOPISTA

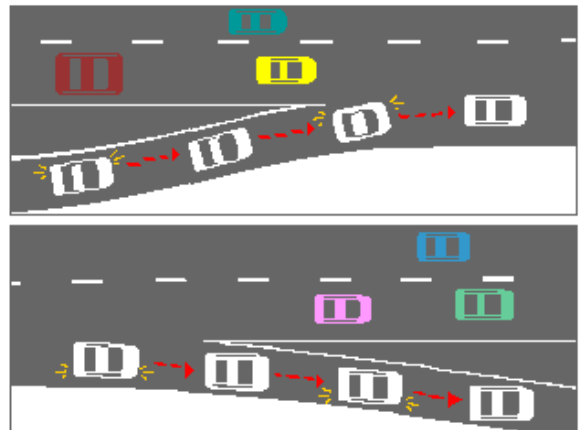
"Autopista" quiere decir cualquier carretera dividida donde el tráfico pasa en una dirección en dos carriles o más. Normalmente usted entra y sale de la autopista al usar una vía de acceso (de acceso controlado). El límite de velocidad normalmente es de 55 mph (88 km/h), pero puede que se anuncie en 65 mph (100 km/h) en algunas regiones rurales. Ejemplos de esto son la autopista de peaje Thruway del Estado de Nueva York, las importantes rutas entre estados, y las autopistas denominadas parkway.

Antes de viajar en una autopista, identifique los puntos de entrada y salida en un mapa. Sepa dónde entrar y salir de la autopista, y esté preparado para ponerse en el carril apropiado para entrar y salir. Si no sale donde debía haberlo hecho, **nunca** dé marcha atrás para salir de la autopista. Salga en la siguiente salida, y busque señales que le indiquen cómo volver a entrar en la autopista en la dirección opuesta. Normalmente habrá una salida para su destino en el otro lado de la autopista.

A menos que haya una señal de PARE o CEDA EL PASO o un semáforo en la vía de acceso para entrar, utilice la vía de acceso para acelerar hasta la velocidad de la autopista y así entrar al tráfico. Haga señales, y después mire por el hombro para comprobar el tráfico que se aproxima ya en la autopista. Si es necesario, disminuya la velocidad para poder entrar al tráfico sin peligro.

Si el carril donde se entra es demasiado corto para permitir la aceleración a la velocidad de la autopista, la manera más segura de entrar es pararse y esperar un hueco grande en el tráfico. Después, suba a la autopista y acelere rápidamente. Para evitar conflictos con otro tráfico en el carril de entrada, párese solamente si es necesario y entre al tráfico de la autopista lo antes posible.

Mientras usted conduce en la autopista, asegúrese de siempre hacer señales antes de cambiar de carril y de mirar por encima del hombro para averiguar que no vaya a cortar hacia adentro enfrente de ningún vehículo detrás suyo. Asegúrese de apagar la luz direccional después de cambiar de carril.



Manténgase alerta al tráfico que entra por delante. Si es posible, muévase del carril derecho mientras se acerca a otras entradas para permitir más espacio para el tráfico que entra.

Para evitar cambiar de carril a último momento, lea las señales de destino y de salida, y pase al carril apropiado para la salida con mucha antelación. Asegúrese de señalar su salida a 100 pies (30 m), como mínimo, antes de llegar a la vía de acceso de salida. Una vez que usted esté en la vía de acceso de salida, disminuya la velocidad. Muchas veces hay una velocidad más lenta anunciada en las vías de acceso.

Después de bajar de una autopista, busque las señales de límite de velocidad y averigüe con el indicador de velocidad que maneje dentro del límite anunciado. Usted probablemente ya no estará en una carretera de 55 mph (88 km/h).

Conducir en una autopista normalmente combina altas velocidades con mucho tráfico, y usted tiene que estar alerta. La velocidad elevada y el volumen del tráfico requieren que usted piense más rápido y que maneje su vehículo con más eficacia que en otras situaciones cuando conduce. En viajes largos, programe descansos frecuentes. En un día de sol, los anteojos de sol pueden disminuir el deslumbramiento y la fatiga de los ojos.

CONDUCIR DE NOCHE

Un 90 por ciento de sus decisiones de manejo se basan en lo que usted ve. Por la noche, usted necesita tener más cuidado para compensar la visibilidad reducida. Usted también debe saber que la habilidad de ver bien por la noche normalmente disminuye con la edad.

Conducir de noche es más peligroso porque la distancia que usted puede ver por delante o por los costados es reducida. Usted debe conducir más lento de lo que haría durante el día, especialmente en áreas no conocidas o en carreteras estrechas, y de muchas curvas. Sus faros cubren unos 350 pies por delante. Es importante que usted maneje en una velocidad que permite que reaccione y que se pare sin peligro en esa distancia. Esto se llama "conducir dentro del alcance" de sus faros.

La ley requiere que usted encienda los faros desde media hora después de la puesta del sol hasta media hora antes de la salida del sol, cuando la visibilidad es menos de 1,000 pies (300 m) y cuando usted utiliza el limpiaparabrisas para limpiar lluvia, nieve, aguanieve, etc. Encienda los faros en el amanecer y el anochecer y también en la niebla. Aun si los faros no ayudan en períodos de baja luz, ayudan a que otros conductores y peatones vean el vehículo de usted. No use los faros de estacionar o los faros diseñados para usarse durante el día como sustitutos, los faros funcionan mejor. Si un conductor que se aproxima enciende y apaga los faros a usted durante un período de visibilidad reducida, probablemente quiere decir que era difícil ver su vehículo, y que usted debe encender los faros.

Sea considerado cuando usa las luces altas. Sus faros tienen que estar en las bajas cuando usted está a una distancia menor de 500 pies (150 m) de un vehículo que se aproxima, o a menos de 200 pies (60 m) de un vehículo delante suyo, aun cuando el vehículo delante está en otro carril. Usted también debe bajar las luces para peatones que se aproximan.

Si un conductor que se acerca no baja las luces, ponga las altas durante un segundo, y después bájelas a la posición baja. Para evitar el deslumbramiento de las luces altas, mueva los ojos a la derecha. Use el borde de la calle como guía hasta que pase el vehículo que se acerca.

Para disminuir el deslumbramiento de las luces de los vehículos que le siguen por detrás, mueva el espejo interior retrovisor a la posición de "noche".

Cualquier luz dentro de su auto o de las luces callejeras dificulta la visibilidad por delante. Mantenga apagada la luz interior del techo y baje las luces del tablero de mandos. Arregle la visera del sol para disminuir el deslumbramiento de las luces que vienen desde arriba.

Usted no puede ver bien por la noche con faros o un parabrisas sucios. Un parabrisas sucio aumenta mucho el deslumbramiento de faros que se aproximan. Asegúrese de que los faros y el vidrio estén limpios para conducir por la noche.

CONducir EN LA LLUVIA, NIEBLA O NIEVE

Los conductores experimentados saben que basta con tan sólo una delgada capa de lluvia, nieve o hielo para que la carretera se vuelva resbaladiza. Las hojas, en especial, pueden ser resbaladizas y peligrosas. Usted puede mejorar su seguridad al conducir reduciendo la velocidad en estas condiciones y al aumentar la distancia entre usted y el vehículo delante suyo (véase el capítulo 8). Sea aún más cauto en las curvas, los virajes y las vías de acceso de las autopistas.

Cuando llueve fuertemente, sus llantas pueden, literalmente, empezar a andar sobre el agua que yace sobre el pavimento. Este efecto hidropilano puede causar la pérdida total de la tracción y del control sobre el volante. El efecto hidropilano por lo general ocurre a velocidades altas, pero también puede suceder si las llantas de su auto no están infladas apropiadamente o si las bandas están muy gastadas. Cuando llueve de manera muy fuerte, es casi siempre adecuado manejar más lento. Si usted siente que el vehículo pierde tracción, disminuya la velocidad aún más. Unas llantas buenas con una banda profunda ayudan a impedir el efecto hidropilano.

La lluvia, la niebla y la nieve también dificultan la visibilidad por el parabrisas, y hacen difícil que otros conductores lo vean a usted. Las leyes del Estado de Nueva York exigen que usted encienda los faros del vehículo siempre que las condiciones del tiempo

requerirían ordinariamente el uso del limpia-parabrisas para limpiar lluvia, nieve, aguanieve, y otros tipos de precipitación. "Las luces para andar de día" no son valen como faros para vehículos. Si el limpiaparabrisas causa chorreadas o manchas, deben reemplazarse las hojas.

Las luces altas se reflejan en la lluvia, la niebla y la nieve. Esto hace que sea aún más difícil ver el camino. Para lograr una mejor visibilidad durante estas condiciones climatológicas, mantenga las luces bajas. Señalice para virar con mucha antelación, y frene tempranamente mientras se aproxima a donde se va a parar, para dar a los otros conductores suficiente aviso. Frene con anticipación cuando esté desacelerando detrás de otro vehículo o llegando a una intersección con una señal de pare.

Algunos vehículos tienen luces frontales para la niebla, o luces frontales y traseras para la niebla, para cuando mucha niebla o condiciones climatológicas similares de peligro obstaculicen la visibilidad del conductor. En el Estado de Nueva York, todas las luces para la niebla deben estar correctamente instaladas y ser de un tipo aprobado por el Comisionado del DMV. Las luces para la niebla pueden ser de color ámbar o blancas. Las luces para la niebla traseras deben ser rojas y pueden ser más grandes que las luces traseras normales; su propósito es el de advertir con anticipación de la presencia de su vehículo a los conductores que están detrás suyo. Apague las luces traseras para la niebla cuando la visibilidad mejore para reducir el destello que podría afectar a otros conductores.

CONDUCIR EN INVIERNO

El invierno es la estación más difícil para conducir. Usted no sólo tiene que enfrentar la nieve y el hielo, sino que también hay menos horas de luz en el día.

Antes de que empiece el invierno, asegúrese de que su vehículo esté en buenas condiciones. Asegúrese de que tenga llantas buenas para el invierno. Móntelas en el vehículo temprano, antes de que caiga la primera nevada. Nunca combine llantas radiales y no radiales en el mismo vehículo. En los autos de tracción delantera, es mejor montar las llantas de invierno o las llantas "all-season" (para todas las estaciones) en todas las ruedas, no sólo en las delanteras. Las llantas con tachuelas de metal pueden usarse en el Estado de Nueva York solamente entre el 16 de octubre y el 30 de abril.

Durante tormentas de nieve o hielo, especialmente cuando se anuncia una advertencia para viajeros, no maneje a menos que sea absolutamente necesario. Si usted tiene que conducir, primero limpie el hielo y la nieve del vehículo, incluso de los faros delanteros y las luces traseras, del limpiaparabrisas y de *todas* las ventanas. Asegúrese de que haya llenado debidamente el fluido para el limpiaparabrisas con una solución de limpieza que sea resistente al congelamiento.

Maneje lentamente. Aunque su vehículo tenga buena tracción en la nieve y el hielo, otros conductores viajarán con cuidado. No estorbe la circulación del tráfico al manejar más rápido que todos los demás.

En un vehículo de tracción trasera, usted normalmente puede sentir una pérdida de tracción o el principio de un patinazo. Con un vehículo de tracción delantera, puede que no haya ningún aviso. Aunque los vehículos de tracción delantera y los vehículos de tracción a cuatro ruedas generalmente sí se controlan mejor en el hielo y la nieve, no tienen tracción sin fallos; un patinazo puede ocurrir inesperadamente. No permita que el mayor control del vehículo con tracción delantera o con tracción a cuatro ruedas haga que usted conduzca más rápido que lo debido.

Al contrario de la noción popular generalizada, la mejor manera de recuperarse de un patinazo para vehículos de tracción delantera y de tracción trasera es igual. Si las *ruedas traseras* empiezan a patinar:



- Gire el volante en la dirección donde quiere que se dirijan las ruedas delanteras. Si las ruedas traseras se patinan hacia la izquierda, diríjase con el volante hacia la izquierda. Si se patinan hacia la derecha, diríjase con el volante hacia la derecha.
- Si las ruedas traseras empiezan a deslizarse en la otra dirección mientras se recupera usted, mueva con cuidado el volante hacia ese lado. Puede ser que usted tenga que dirigirse con el volante hacia la izquierda y la derecha un par de veces para lograr controlar completamente su vehículo.
- Si su vehículo tiene un sistema de frenos antibloqueo (ABS), mantenga el pie con presión uniforme en el pedal del freno. Si su vehículo no tiene ABS, presione y suelte el pedal con cuidado, repitiendo esto más rápido solamente mientras disminuye la velocidad del automóvil. Frenar fuertemente con los frenos no antibloqueo sólo empeorará el patinazo.

Si se patinan las *ruedas delanteras*:

- Quite el pie del acelerador y cambie de marcha a neutro o apriete el embrague, pero no intente manejar con el volante de inmediato.
- Mientras las ruedas se patinan hacia el lado, se irá más lentamente y volverá a haber tracción. Mientras ocurra esto, dirija con el volante en la dirección en que quiere

dirigirse. Entonces, ponga la transmisión en marcha o suelte el embrague, y acelere cuidadosamente.

Para evitar patinazos en la nieve y el hielo, frene de antemano, y con cuidado. "Apriete" el freno con presiones lentas y constantes. Permita que las ruedas sigan rodando. Si empiezan a bloquearse, suelte un poco el pedal del freno. Mientras disminuye la velocidad del vehículo, usted también puede cambiar a una marcha más baja.

Cuando empieza a caer aguanieve, lluvia helada o nieve, recuerde que los puentes, las vías de acceso y los pasos elevados tienen más probabilidad de congelarse primero. No olvide que los lugares resbaladizos pueden continuar estándolo aún después de que los equipos encargados de limpiar las carreteras hayan pasado.

CÓMO EVITAR CHOQUES CON CIERVOS

Dos tercios de todos los choques de tipo ciervo/vehículo ocurren durante los meses de octubre, noviembre y diciembre. Es la época de cría, cuando los ciervos se desplazan más activamente. La actividad diaria de los ciervos alcanza su nivel más alto en el amanecer y en el anochecer, horas de altos niveles de tráfico de vehículos motorizados para ir y venir del trabajo. Los ciervos se mueven en grupos - si usted ve uno, debe esperar que haya más. Las áreas de las carreteras donde ha habido numerosos choques de tipo ciervo/vehículo muchas veces se anuncian con señales de cruce de ciervos. El Departamento de Conservación Ambiental del Estado de Nueva York recomienda que los automovilistas tomen estas precauciones para disminuir la posibilidad de chocar con un ciervo:

- Tenga mucho cuidado cuando usted maneja al amanecer o al anochecer; es el momento cuando la visibilidad para el conductor es mala y los ciervos están muy activos.
- El riesgo de un choque de tipo ciervo/vehículo es mayor cuando los movimientos de los ciervos alcanzan su nivel más alto debido a la época de cría durante los meses de octubre, noviembre y diciembre.
- Disminuya la velocidad al acercarse a ciervos que se encuentran parados al lado de la calle. Los ciervos pueden echarse a correr o cambiar de dirección a último momento.
- Si ve un ciervo que cruza la calle, disminuya la velocidad y tenga muchísimo cuidado. Los ciervos se mueven en grupos, esté alerta a otros ciervos que sigan al primero.
- Utilice las luces intermitentes o una señal de los faros para avisar a otros conductores cuando ve ciervos en la carretera o en sus alrededores.
- Tenga cuidado y esté alerta cuando maneja en carreteras donde se anuncian cruces de ciervos. Estas señales se ponen en las áreas donde ha habido un número grande de choques de tipo ciervo/vehículo.

EMERGENCIAS DURANTE EL MANEJO

La regla más sencilla y más importante en cualquier emergencia es *no dejarse llevar por el pánico*. Usted tiene mayor posibilidad de sobrellevar la emergencia sin peligro si no permite que el miedo le gane. En la mayoría de las emergencias, usted tendrá uno o dos segundos para pensar antes de actuar.

Aquí se apunta lo que uno debe hacer en varias situaciones de emergencia:

REVENTARSE UNA LLANTA - Un sonido parecido a golpes puede ser el aviso de que vaya a reventarse una llanta. Si usted lo oye, salga con cuidado de la calle y revise las llantas. Si se revienta una llanta, agarre el volante, y disminuya la presión del pie en el pedal del acelerador. Si se patina el vehículo, manéjelo de la misma forma que haría en el hielo o en la nieve. No presione el freno hasta que tenga control del vehículo. Salga de la carretera tan pronto como pueda hacerlo sin peligro.

PÉRDIDA DE UNA LLANTA - Trate esto igual como haría con un reventón. Un golpe o un golpetazo en la rueda puede ser un sonido de aviso. Salga de la calle y párese. Entonces revise el vehículo, o llévelo a que lo revisen.

FALLO EN EL SISTEMA DE DIRECCIÓN - Si su vehículo de repente deja de responder al volante, disminuya la presión en el pedal del acelerador, encienda las luces intermitentes de cuatro direcciones del vehículo y no toque el pedal del freno por cuanto tiempo sea sin peligro y práctico. El equilibrio natural del vehículo debe permitir que siga recto por delante, pero un cambio repentino de velocidad podría hacer que empezara a dar vueltas sin control. Mientras disminuye la velocidad del vehículo, usted podrá empezar a frenar con cuidado para parar al vehículo.

FALLO DE LOS FRENOS - Si el pedal del freno se cae al suelo de repente, intente presionando y después soltando para aumentar la presión del freno. Si eso no funciona, use el freno de emergencia o de mano - pero úselo con cuidado. Cambiando de marcha a una más baja también ayudará a disminuir la velocidad del vehículo.

FALLO DE LOS FAROS - Si los faros se apagan de repente, intente encender las luces intermitentes de cuatro direcciones, las luces de estacionar y las luces direccionales. Puede que éstas funcionen todavía y deben proveerle suficiente luz para salir sin peligro de la calle. Si los faros empiezan a atenuarse, maneje hasta una estación de servicio cercana, o hágase a un lado y busque ayuda.

PEDAL DEL ACELERADOR ATRANCADO - Enganche el pedal con el dedo del pie e intente librarlo así. De lo contrario, cambie de marcha a neutro y emplee el freno para disminuir la velocidad del vehículo y para poder salir de la calle. No apague la ignición si

su vehículo tiene la dirección asistida o un volante con el seguro de la dirección porque, si lo hace, perderá la dirección asistida o no tendrá ninguna capacidad de dirigirse con el volante.

SALIENDO DEL PAVIMENTO - Si las ruedas salen del pavimento al arcén de la calle, no tire el volante para volver. Disminuya la presión del pie en el pedal del acelerador, y frene con cuidado. Cuando la velocidad del vehículo haya disminuido, averigüe si hay tráfico detrás de usted, y entonces diríjase con cuidado al pavimento.

UN VEHÍCULO QUE SE APROXIMA DE FRENTE EN SU CARRIL - Disminuya la velocidad, salga de la calle hacia la derecha y dé con la bocina para poner al otro conductor sobre aviso. No se mueva al carril izquierdo. Si así lo hace, el otro conductor puede recuperarse repentinamente y volver a ese carril, también, así causando una colisión frontal.

VEHÍCULO VARADO EN LAS VÍAS DEL TREN - Si un tren se acerca, desabroche el cinturón de seguridad, salga del vehículo y aléjese de las vías lo más lejos posible. Corra hacia la dirección general de donde viene el tren. Si usted corre "por las vías", en la misma dirección en que viaja el tren, usted puede recibir golpes de los escombros producidos cuando el tren choca con su vehículo. Solamente si usted está absolutamente seguro que no viene ningún tren, abra la ventana para escuchar trenes que se aproximen e intente arrancar el motor. Si eso no funciona, cambie de marcha a neutro y empuje el vehículo hasta salir de las vías del tren.

VEHÍCULO EN EL AGUA - Un vehículo normalmente flotará un rato, y usted debe tener suficiente tiempo para salir antes de que empiece a hundirse. Desabroche el cinturón de seguridad y escápese por la ventana. Abrir una puerta haría entrar el agua con fuerza, y el auto podría volcarse.

Si el vehículo se hunde antes de que usted pueda salir, pase al asiento trasero. Allí puede formarse una bolsa de aire mientras el peso del motor hunde primero la parte delantera del vehículo. Cuando el vehículo llega al fondo, respire hondo y escápese por la ventana. Mientras sube usted, la presión aumentará en sus pulmones. Déjela escapar en alientos breves por a nariz o los labios mientras vaya llegando a la superficie. No contenga la respiración fuertemente y no intente soplar; simplemente deje que el aire se escape naturalmente.

INCENDIO - Si usted ve humo que sale del capó del vehículo, hágase a un lado y estacione el vehículo. Apague la ignición. aléjese del vehículo y llame a los bomberos. Es peligroso intentar apagar el incendio usted mismo.

VISIÓN BLOQUEADA - Si el capó del vehículo se abre de golpe, o su visión por el parabrisas vuelve a ser bloqueada por otro objeto o por limpiaparabrisas que fallan, usted

debe bajar la ventana lateral para poder ver. Encienda las luces intermitentes de cuatro direcciones y con cuidado salga de la calle y estacione su vehículo.

PREGUNTAS

Antes de pasar al Capítulo 11, asegúrese de que pueda contestar las preguntas:

- ¿Qué debe hacer si pierde la salida en una autopista?
- ¿Para qué se usan las vías de acceso de las autopistas?
- ¿Qué debe hacer si la vía de acceso es muy corta?
- ¿Cuándo debe señalar que va a salir de la autopista?
- ¿Qué debe buscar después de salir de la autopista?
- ¿Por qué es diferente conducir en la autopista que conducir normalmente?
- ¿Por qué razón fundamental es más difícil conducir por la noche que durante el día?
- ¿Conducir dentro del alcance de sus faros quiere decir que usted debe poder parar el vehículo en una distancia de cuántos pies?
- ¿Qué debe hacer si los faros de los vehículos que se aproximan dificulta su visión?
- ¿Es mejor usar las luces altas o las bajas en la niebla, lluvia o nieve?
- ¿En qué dirección debe girar el volante para salir de un patinazo?
- ¿Cómo debe usar el pedal del freno en una calle resbaladiza?
- ¿Cuál es la regla más importante que debe recordarse en cualquier emergencia de conducir?
- ¿Qué debe hacer si se revienta una llanta?
- ¿Qué es la primera cosa que usted debe hacer si fallan los frenos?
- ¿Qué debe hacer si las ruedas salen del pavimento?

CAPÍTULO 11 Cómo Compartir la Carretera

Usted tiene que aprender a compartir con prudencia la carretera con vehículos grandes, motocicletas, ciclomotores, peatones, ciclistas, patinadores "en línea", patinadores, vehículos lentos y personas montadas a caballo. Estos otros usuarios de las carreteras se enfrentan con problemas especiales y plantean problemas especiales para conductores de autos y camiones. Usted tiene que saber cómo sobrellevar sin peligro estos problemas y entender las reglas especiales que se aplican a otros usuarios de las carreteras.

PEATONES

Los peatones son los usuarios de las carreteras que más peligro corren en el tráfico. Como conductor, usted tiene que tener mucho cuidado para evitar chocar con peatones. No importe el reglamento del tránsito o el derecho de paso, la ley específicamente requiere que usted se empeñe mucho en no chocar con peatones.

Muchas veces los niños son los peatones menos previsibles, y los más difíciles de ver. Tenga mucho cuidado de averiguar si hay niños en la calle, especialmente cerca de las escuelas, las paradas del autobús, los parques y patios de recreo, los parques y los vehículos de postres congelados tales como los camiones de venta de helados.

Cuando usted da marcha atrás en su vehículo, acuérdesse de averiguar si hay peatones por la ventana trasera. No dependa únicamente de los espejos retrovisores. Antes de dar marcha atrás para entrar o salir de una entrada para coches donde hay niños cercanos, salga del vehículo para averiguar que no haya nadie detrás del mismo.

Los peatones deben caminar en el lado de la calle de cara contra el tráfico, de manera que deben estar a su derecha. Esté alerta especialmente para peatones cuando vira a la derecha.

Recuerde también que los peatones que cruzan legalmente en las intersecciones *siempre* tienen el derecho de paso. No se adelante a ellos, ni se ponga detrás de ellos para "darles prisa" - espere hasta que hayan salido de la intersección. Los peatones mayores y los discapacitados pueden requerir más tiempo para terminar de cruzar la calle.

Hay una ley especial de derecho de paso para peatones ciegos que cruzan la calle con un perro guía o con un bastón blanco o metálico. Usted siempre tiene que darles el derecho de paso, aun si las señales de tránsito u otras reglas de derecho de paso no están a su favor.

Acuérdesse de mantener los ojos en movimiento mientras conduce. Eche una mirada a ambos lados cada par de segundos. Esta regla de manejo defensivo le ayudará a ver peatones cercanos o aproximándose a la calle.

La ley les da a los peatones algunas responsabilidades también. Ellos tienen que:

- Obedecer las señales de tránsito y de peatones y a los oficiales de tránsito.
- Usar la acera cuando esté disponible, o caminar de frente al tráfico, cuanto más hacia la izquierda como sea posible.
- No pararse nunca en la calle para hacer autostop o vender cosas a los automovilistas que pasan.

CICLISTAS, PATINADORES "EN LÍNEA" Y MONOPATINES SIN MOTOR

Los ciclistas, patinadores "en línea" y los operadores de monopatines sin motor tienen el derecho de compartir las carreteras y de viajar en la misma dirección de los vehículos motorizados. A igual que los peatones, estos usuarios de las carreteras muchas veces son difíciles de ver en el tráfico, y tienen poca protección contra un choque de tránsito. Cuando usted conduce un vehículo motorizado, asegúrese de mirar en los "puntos ciegos" del vehículo antes de estacionar en paralelo, o abrir una puerta por el lado del conductor, o salir del bordillo. No dependa únicamente de los espejos retrovisores - voltee la cabeza para buscar ciclistas y patinadores "en línea" que puedan estar a su lado o aproximándose a usted.

Mientras usted conduce, acérquese a los ciclistas, a los patinadores "en línea" y a los monopatines sin motor con mucha cautela. Déles espacio y disminuya la velocidad al pasarlos. La presión del aire de un vehículo que pasa rápido puede hacerles perder el equilibrio.

Esté alerta a que el ciclista, el patinador "en línea" o el monopatín sin motor cerca de usted o en frente suyo pueda reaccionar a peligros en la calle igual como lo haría un motociclista y de repente cambiar de velocidad, dirección o posición de carril.

El reglamento de tránsito y el derecho de paso se aplican y protegen a ciclistas, patinadores "en línea" y monopatines sin motor. Usted tiene que cederles el derecho de paso igual como lo haría con otro vehículo. Los ciclistas y los patinadores "en línea" deben obedecer el reglamento de tránsito, al igual que los conductores.

Los ciclistas y los patinadores "en línea" deben:

- Andar por el carril para bicicletas, si es que hay uno disponible. Cuando no lo hay, el ciclista tiene que montar cerca del bordillo o del borde derecho de la calle, o en un arcén utilizable de la calle, para evitar interferencia excesiva con el otro tráfico. La regla de permanecer a la derecha no se aplica cuando un ciclista o patinador "en línea" se prepara para virar a la izquierda o tiene que moverse a la izquierda para evitar peligros.
- Pararse completamente antes de entrar en una carretera desde una entrada para coches, un callejón o pasando por un bordillo.
- No viajar nunca con más de dos en fondo en un carril sencillo.
- No montar nunca en la acera si la ley local lo prohíbe.

Los ciclistas, operadores de monopatines sin motor, como también sus pasajeros, y los patinadores "en línea" deben llevar un casco aprobado si tienen entre un año y 13 años de edad y obedecer cualquier ley o reglamento local referente al uso de casco en adultos.

Los ciclistas también deben:

- Señalizar para virar, cambiar de carril, y pararse usando las señas con la mano mostradas. Un ciclista puede indicar que vira a la derecha al extender el brazo derecho recto hacia la derecha, en vez de usar la seña normativa para conductores de autos.
- Nunca llevar a un bebé de menos de un año de edad como pasajero. Es ilegal. La ley también requiere que los pasajeros que son niños de un año de edad hasta los cuatro años lleven cascos aprobados de seguridad y que viajen en asientos de seguridad para bicicletas que estén bien sujetos.



- No llevar nunca a un pasajero a menos que la bicicleta tenga un asiento para pasajeros.
- Mantener por lo menos una mano sobre los manubrios siempre, y no llevar a nada que interfiera en el control debido de la bicicleta.
- Informar al DMV en menos de 10 días del incidente, de cualquier choque de bicicletas que resulte en una muerte o una lesión grave. Los formularios de choques de bicicletas (MV104C) están disponibles en cualquier oficina de vehículos motorizados.

Una bicicleta montada en carreteras públicas tiene que estar provista de frenos adecuados y de una bocina o un timbre que puede oírse a una distancia mínima de 10 pies (30 m). Una bicicleta que se usa de noche tiene que llevar un faro visible a una distancia mínima de 500 pies (150 m) por delante y una luz trasera de color rojo visible a una distancia mínima de 300 pies (90 m) por detrás. Una de estas luces también tiene que ser visible desde una distancia mínima de 200 pies (60 m) por ambos costados. Una bicicleta vendida por un concesionario debe tener catafaros amplios montados en los rayos o en las llantas reflectantes, un catafaro amplio trasero y catafaros en los pedales.

Para más información sobre los reglamentos y la seguridad de ciclistas y patinadores "en línea", véase la publicación *Compartiendo la Carretera con Prudencia (C-77)*, disponible en

cualquier oficina de vehículos motorizados y cuando se la solicita a través de un Centro de Llamadas del DMV.

MOTOCICLISTAS

Las motocicletas viajan tan rápido como los automóviles, y los motociclistas tienen que obedecer las mismas leyes de tránsito. Sin embargo los motociclistas también comparten algunos problemas con que se enfrentan los peatones, los ciclistas, y los patinadores "en línea": visibilidad reducida, menor estabilidad, menos protección.

Para mejorar su visibilidad, a los motociclistas se les exige mantener encendidos los faros y las luces traseras siempre. Para protegerse, a los motociclistas se les exige llevar cascos aprobados, tales como los definidos por las normas de seguridad de vehículos motorizados del USDOT del gobierno federal (FMVSS218), y gafas o una visera protectora de la cara conforme con los reglamentos expedidos por la Comisión de Seguridad del Equipo de los Vehículos (VESC-8).

Muchas veces es difícil juzgar la distancia a que se encuentra una motocicleta o la velocidad a que se acerca. Muchos choques entre motocicletas y otros vehículos ocurren cuando el conductor del otro vehículo juzga mal la velocidad o la distancia a que se encuentra el motociclista, o simplemente no lo ve, y entonces se para o vira a la izquierda delante del motociclista.

En la mayoría de las motocicletas, la luz direccional no se apaga automáticamente después de virar. Antes de pararse o virar en frente de un motociclista que indica que va a virar, asegúrese de que el motociclista realmente va a virar.

Un motociclista tiene el derecho de usar todo el carril en que se encuentra, y a los motociclistas, se les permite montar de dos en fondo en un solo carril. Un motociclista experimentado muchas veces cambiará de posición en un carril para tener la vista más clara del tráfico, para evitar peligros y para ser más visible a los conductores. Usted no puede pasar o manejar al lado de una motocicleta en el mismo carril, y un motociclista no puede compartir un carril con usted.

Tenga cuidado cuando pasa a un motociclista. Al igual que con las bicicletas, las motocicletas pueden verse afectadas por la presión del aire de los vehículos que pasan.

Debido a que los motociclistas tienen que tomar precauciones adicionales cuando existen superficies especiales en la carretera, usted debe estar consciente de lo que puede hacer un motociclista en ciertas situaciones:

- El motociclista puede cambiar rápidamente de velocidad o de posición en el carril para evitar gravilla suelta, escombros, juntas o surcos en el pavimento, cubiertas de acceso a alcantarillas, o animales pequeños.
- Cuando se acerca a una intersección con vías del tren, un motociclista puede disminuir la velocidad y subirse del asiento para amortiguar el cruce brusco y cambiar de dirección para cruzar las vías en un ángulo derecho.
- En los puentes con rejillas de metal (muchas veces anunciados como PUENTE DE SUELO DE ACERO), el motociclista puede moverse al centro del carril para compensar la desigualdad de la superficie. Manténgase muy por detrás de un motociclista en esta situación.

GUÍA DE OPERACIÓN DE MOTOCICLETAS DE USO LIMITADO (CICLOMOTORES)			
CLASE	A	B	C
Alcance de velocidad máxima (km/h)	Más de 30 a 40 (Más de 48 a 64)	Más de 20 a 30 (más de 32 a 48)	20 o menos (32 o menos)
Tipo de licencia o permiso de aprendizaje requerido ⁴	M	CUALQUIER CLASE ⁴	CUALQUIER CLASE ⁴
Registro requerido	SÍ (Placa A)	SÍ (Placa B)	SÍ (Placa C)
Encendido el faro mientras en uso	SÍ	SÍ	SÍ
Requerido el uso de casco y de protección de los ojos mientras en uso ⁵	SÍ	SÍ	Se recomienda
Dónde se permite su uso	Cualquier Carril Solamente ¹ & Arcén	Carril Derecho Only ¹ & Shoulder	Carril Derecho
Seguro obligatorio requerido	SÍ	SÍ	Se recomienda ²
Se aplica responsabilidad de seguridad ³	SÍ	SÍ	SÍ
Inspección anual requerida	SÍ	Se recomienda	Se recomienda
Título requerido	NO	NO	NO

¹Excepto al virar a la izquierda.

²Si una motocicleta de uso limitado de Clase C se usa en un negocio de alquiler, el seguro es obligatorio.

³Responsabilidad de seguridad es el requisito de pagar o poner una garantía por los daños o las lesiones personales que usted podrá causar en un choque de tránsito.

⁴Se aplican las restricciones normales de permiso de aprendizaje y de licencia de operador menor.

⁵Los motociclistas tienen que llevar cascos aprobados, tales como los definidos por las normas de seguridad de vehículos motorizados del USDOT del gobierno federal (FMVSS 218). Para mejorar la visibilidad del motociclista, el DMV recomienda que los cascos tengan un mínimo de cuatro pulgadas cuadradas de materia reflectante por ambos lados. Los motociclistas también tienen que llevar protección aprobada para los ojos, aun si la motocicleta está equipada de un parabrisas. Pueden usarse gafas recetadas o gafas protectoras hechas por encargo siempre que el usuario pueda proveer certificación por escrito de que están se conforman a las normas del DMV. La protección para los ojos tiene que ser fabricada conforme con los reglamentos expedidos por la Comisión de Seguridad del Equipo de los Vehículos (VESC-8).

OPERADORES DE CICLOMOTORES

Las motocicletas de uso limitado muchas veces designadas ciclomotores, son vehículos de velocidad baja, de dos ruedas, para uso limitado en las carreteras públicas. Hay tres clases de ciclomotores basadas en la velocidad máxima de ejecución. La tabla siguiente presenta los requisitos para manejar un ciclomotor.

Los ciclomotores de Clase B y de Clase C pueden ser conducidos solamente en el carril derecho del tráfico, lo más posible a la derecha. Los ciclomotores de Clase A se permiten en cualquier carril, y cualquier porción de un carril. Los ciclomotores no se permiten en las autopistas o en otras carreteras de acceso controlado a menos que las señales lo permitan.

Cuando usted se acerca a un ciclomotor, utilice las mismas precauciones y el mismo cuidado que usaría al acercarse a un ciclista.

VEHÍCULOS GRANDES

En más del 60 por ciento de los choques fatales donde participan automóviles y camiones grandes, la policía informa que el conductor del auto, y no el conductor del camión, contribuye a la causa del choque de tránsito.

Debido a que estos camiones son mucho más grandes y pesados que los automóviles, el conductor del automóvil, y no del camión, muere en un choque de tránsito en cuatro de cada cinco casos. Sin embargo, muchos de estos choques podrían haber sido evitados si los automovilistas conocieran las limitaciones de los camiones (y de los autobuses) y cómo evitar situaciones peligrosas con vehículos grandes.

Acuérdese: Camiones grandes, vehículos recreativos, y autobuses no son simplemente vehículos grandes. Cuanto más grandes son:

- Más grandes son los puntos ciegos,

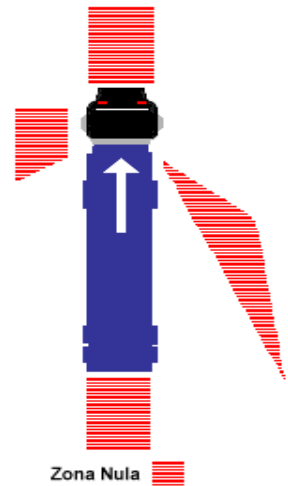
- Más tiempo tardan en pararse,
- Más espacio necesitan para maniobrar,
- Más tiempo tarda un automóvil en pasarlos

Puntos Ciegos

A diferencia de los autos, los vehículos grandes tienen profundos puntos ciegos directamente detrás de ellos. También tienen puntos ciegos mucho más grandes por los lados que tienen los autos. Los tractores con el capó muy largo también tendrán puntos ciegos llegando hasta 20 pies directamente en frente del vehículo. Usted debe permanecer fuera de estas "zonas nulas".

Puntos Ciegos por los Costados

Los vehículos grandes tienen puntos ciegos más grandes por los costados que tienen los autos. Si usted conduce en estos puntos ciegos durante un rato, usted no está visible al conductor del vehículo. Aun si el conductor del vehículo sabe que usted está allá, permanecer al lado de un vehículo grande puede perjudicar la habilidad del conductor de evitar una situación peligrosa.



Puntos Ciegos por Detrás

Si usted permanece en el punto ciego por detrás de un vehículo grande, aumenta la posibilidad de un choque de tránsito. El otro conductor no puede ver su automóvil, y su propio campo visual quedará cortado.

Distancia de frenado

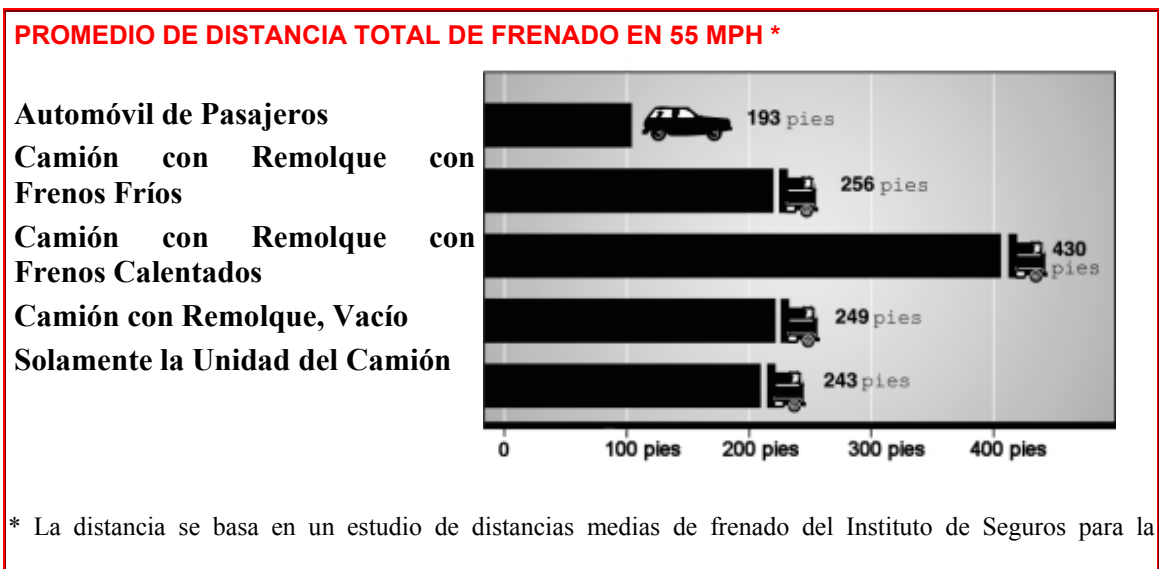
Los vehículos grandes - especialmente los camiones con remolque - tardan un tiempo considerablemente más largo para frenar en comparación con un auto que viaja a la misma velocidad. La diferencia se funda primariamente en el lapso del freno, situación única para los camiones. Los frenos de aire que transmiten el poder de frenar del tractor al remolque están sujetos a un lapso que puede añadir muchos pies a su distancia de pararse. Una estrategia buena es dejar espacio de sobra entre su vehículo y el camión. Si usted conduce delante de un camión, indique su intención de virar o de cambiar de carril con bastante antelación. Evite movimientos repentinos.

Maniobrabilidad

Los vehículos grandes no están diseñados para ser fáciles de maniobrar como lo son los automóviles. Tardan más tiempo en pararse y en acelerarse, y debido a su tamaño, muchas veces necesitan girar ampliamente al realizar un viraje.

Usted puede reducir la posibilidad de un choque con un vehículo grande si:

- No corta bruscamente en frente de un vehículo grande; si sale, tómese unos segundos de sobra para disminuir la velocidad y salga detrás de él, y si usted lo está pasando, no corte en frente del vehículo a menos que pueda ver toda la parte delantera del vehículo en su espejo retrovisor.
- Presta atención a las luces direccionales del vehículo grande. Debido a que los camiones realizan virajes amplios a la derecha, necesitan girar a la izquierda antes de virar a la derecha - asegúrese de que sepa en cuál dirección se vira el vehículo al observar las luces direccionales.
- No se entretiene al lado de un vehículo grande, porque puede que usted no esté visible al conductor en el área amplia que el camión requiere para maniobrar un viraje.



Adelantamiento

Adelantarse a un vehículo grande, especialmente un camión con remolque u otro vehículo de combinación, lleva más tiempo y requiere más espacio que cuando se pasa a otro

automóvil. En una calle de doble dirección, permítase más tiempo y espacio cuando pasa a un vehículo grande. Asegúrese de que pueda ver toda la parte delantera del vehículo antes de volver a su carril después de pasar. Recuerde que en una cuesta o en una colina empinada, un vehículo grande normalmente pierde velocidad. Mire bien en la distancia por delante mientras conduce. En caso de que tenga que pasar a un vehículo grande delante de usted, esté preparado a saber por adelantado cuando se acerca a una cuesta que puede causar que el otro vehículo pierda velocidad. Además, cuando su vehículo empieza a ir cuesta abajo, recuerde que la velocidad del otro vehículo probablemente aumentará apreciablemente mientras viaja cuesta abajo también. Esto requeriría que su vehículo tardara más en pasar.

Marcha atrás

Nunca pase de cerca por detrás de un vehículo grande que está dando marcha atrás. Muchas veces un conductor de un camión no tiene remedio y necesita bloquear una calle para dar marcha atrás y entrar en un área de carga. ¡Tenga paciencia!

Es mucho mejor esperar hasta que el vehículo grande haya terminado la maniobra de dar marcha atrás que intentar pasar. Si usted intenta pasar en esta situación, es probable que entre en uno de los puntos ciegos del vehículo, volviéndose invisible al conductor y aumentando la posibilidad de un choque de tránsito.

Al Aproximarse a un Camión

No calcule mal el tamaño y la velocidad de un camión con remolque u otro vehículo grande que se aproxima. Su tamaño grande muchas veces hará que parezca viajar en una velocidad más baja de la real. Además, desde una distancia puede que no parezca tan grande como realmente es. ¡Aun así, el otro vehículo muchas veces llegará donde está usted antes de que usted lo esperara! Si maneja en una carretera no dividida, muchas veces es mejor correrse cuanto sea posible hacia la derecha, y lo antes posible, para asegurar que su vehículo no sea rozado por un camión con remolque u otro vehículo grande que se aproxima.

Al Detenerse Detrás de un Camión

Siempre deje espacio cuando usted se detiene detrás de un camión o un autobús en un semáforo o en una señal de pare, especialmente cuando se dirige cuesta arriba. El camión o el autobús pueden apagarse o rodar hacia atrás un poco al arrancarse. Si usted deja suficiente espacio entre su vehículo y el vehículo por delante, usted puede salir desde detrás y pasarlo.

VEHÍCULOS LENTOS

El emblema de "vehículo lento", un triángulo fluorescente o reflectante, tiene que estar expuesto en el trasero de los vehículos arrastrados por animales, y la mayoría de vehículos de la agricultura y el equipo de construcción. El Servicio de Correo de los Estados Unidos también requiere que se expongan estos triángulos anaranjados de seguridad en todos los vehículos de repartición rural de correo. Tenga cuidado al acercarse a un vehículo que se mueve lentamente y asegúrese de que no haya peligro antes de pasar.

PERSONAS MONTADAS A CABALLO

Las personas montadas a caballo están sujetas al reglamento de tránsito, y son protegidas por éste. También tienen que montar de a uno cerca del bordillo o el borde derecho de la calle, o a la derecha en un arcén, un carril o un camino utilizable.

La ley requiere que usted proceda con sumo cuidado al acercarse a un caballo montado o llevado por la calle. Usted tiene que manejar a una velocidad razonable, y a una distancia razonable del caballo. Es ilegal tocar la bocina cuando se aproxima a o pasa un caballo.

PREGUNTAS

Antes de pasar al Capítulo 12, asegúrese de que pueda contestar estas preguntas:

- ¿Cómo difieren los puntos ciegos que rodean a un vehículo comercial grande de los puntos ciegos que rodean a un automóvil?
- ¿Cómo se compara la distancia de pararse de un vehículo grande con frenos de aire de la distancia de pararse de un automóvil?
- Después de pasar un vehículo grande, ¿qué debe averiguar antes de volver al carril en que viaja el vehículo grande?
- ¿Cuál es la mejor estrategia a seguir al acercarse a un vehículo grande que da marcha atrás para entrar en un área de carga?
- Cuando hay niños cerca, ¿qué debe hacer antes de dar marcha atrás al salir de la entrada de una casa?
- ¿Cómo puede identificar a un peatón ciego a quien tiene que ceder el derecho de paso?
- ¿Dónde tiene que caminar un peatón cuando no hay acera?
- ¿Cómo debe acercarse a un ciclista?
- ¿Debe un ciclista obedecer las leyes y las señales de tránsito?
- ¿Donde no hay carril para bicicletas, ¿en qué parte del carril tiene que andar el ciclista?
- ¿Qué equipo adicional tiene que llevar una bicicleta cuando se usa por la noche?
- ¿Pueden los motociclistas montar de tres en fondo en un solo carril?

- ¿Cómo es el emblema de un vehículo que se mueve lentamente?

CAPÍTULO 12

Si Usted es Víctima de un Choque de Tránsito

Hay más de 300,000 choques de tránsito en el Estado de Nueva York cada año. Si usted obedece las leyes y sigue los consejos de este manual, tiene buenas posibilidades de evitar choques. Aun así, hasta los conductores más cuidadosos sufren choques causados por sucesos imprevistos o por los errores de otros conductores. Si usted es partícipe de un choque de tránsito, tiene que estar listo para reaccionar con responsabilidad en la escena y obedecer la ley al hacer un informe del incidente.

Usted puede optar por llevar un botiquín de primeros auxilios en su vehículo, que contiene luces de emergencia y suministros de primeros auxilios. Los botiquines de emergencias en las carreteras normalmente están disponibles en las tiendas automotoras o en los almacenes.

EL LUGAR DEL ACCIDENTE

Si usted es víctima de un choque, deténgase sin importar el alcance de los daños. Es una infracción de tránsito abandonar la escena de un incidente, tal como un choque donde hay daños de propiedades. Abandonar la escena de un incidente cuando hay una víctima mortal o lesiones personales constituye una violación penal. Aun cuando el choque sólo produzca daños materiales, usted tiene que cambiar información con los otros conductores implicados. Dé su nombre, su dirección, el número de identificación de automovilista (ID) de su licencia, e información sobre el registro del vehículo y el seguro, incluido el número de la póliza de seguros y la fecha de vigencia de ésta, a los otros conductores y a la policía presente en el lugar del choque. Si se ha dañado un vehículo estacionado u otros bienes materiales aparte de los vehículos que chocaron, o si se ha herido a un animal doméstico, usted tiene que intentar a encontrar al dueño o informar a la policía.

Si cualquier persona se lesiona o se mata, es necesario llamar a la policía inmediatamente, y usted debe asegurarse de que se haya llamado a una ambulancia o una brigada de rescate.

Si es posible, quite el vehículo de la carretera. Proteja la escena con catafaros o con luces de emergencia, pero preste atención si se escapa combustible. Asegúrese de protegerse a usted mismo y a los demás del tráfico que se aproxima de la otra dirección.

PRIMEROS AUXILIOS EN EMERGENCIAS

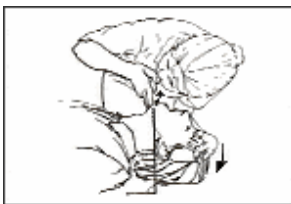
No se pare en la escena de un choque a menos que usted haya participado en el incidente o que no haya llegado socorro todavía. Aparte de eso, mantenga la atención al manejar y en las direcciones dadas por los oficiales de tránsito.

Siga estos consejos básicos de primeros auxilios si no está inmediatamente disponible el socorro:

- No mueva a una persona herida a menos que sea absolutamente necesario por causa de un incendio u otro peligro que amenaza la vida. Si usted tiene que mover a una persona lesionada, mantenga rectos la espalda y el cuello tanto como sea posible al poner los brazos debajo de la espalda, y apoyando con cuidado el cuello con la parte superior de los brazos. Agarre la ropa con las manos, y aleje a la víctima del peligro sacándola del lugar con la cabeza adelante.
- Si hay alambres en el suelo, no se acerque a ellos. Si los alambres están tocando el vehículo o están cerca de él, avise a los ocupantes que se queden dentro del vehículo hasta que llegue socorro.
- Averigüe si la persona herida respira. Si la persona no respira y usted sabe hacer la reanimación cardiopulmonar (CPR), empiece a administrar la CPR o la respiración boca a boca lo antes posible.

CPR (Reanimación Cardiopulmonar)

Si es necesario, posicione con cuidado a la víctima boca arriba, entonces abra la vía respiratoria tal como se muestra en el dibujo. Escuche para determinar si la persona tiene aliento, mire para ver si sube y baja el pecho y sienta para averiguar el fluir del aire. Si la víctima no respira, empiece la respiración de rescate.



Ilustraciones provistas por la Asociación Médica Americana. Usadas con permiso.]

Para realizar la respiración de rescate, haga que sus labios coincidan herméticamente sobre la boca de la víctima, apriete la nariz de la víctima para cerrarla y déle dos respiros grandes, mirando para averiguar si sube el pecho. Quite la boca para permitir que escape el aire. Si el pecho no sube, vuelva a colocar con cuidado la cabeza de la víctima para abrir la vía respiratoria. Averigüe si respira la víctima. Si él o ella no respira, déle un respiro cada cinco segundos, pausando cada par de minutos para averiguar si la víctima respira sin ayuda. Si la víctima respira, suspenda la respiración de rescate.

INFORMES AL DMV

Si usted es partícipe de un choque de tránsito donde hay una víctima mortal o una lesión personal, tiene que informar al DMV de ello. También tiene que presentar un informe de cualquier incidente o choque de tránsito donde hay \$1000 o más en daños a los bienes de cualquier persona. El formulario Informe de Accidente de Vehículos Motorizados (MV-104) está disponible en cualquier oficina de vehículos motorizados, de la mayoría de los agentes de seguros, solicitándolo a través de un Centro de Llamadas del DMV, y de la Oficina en Internet del DMV.

Informar de un choque o un incidente a su compañía de seguros no cumple con su obligación legal. Usted tiene que presentar un informe al DMV en menos de 10 días del suceso. Su licencia puede ser suspendida si no lo hace.

Si el conductor está herido y no es capaz de presentar el informe, un pasajero o el dueño del vehículo puede hacerlo.

Fin de Capítulos

DIRECTORIO DE CONSUMIDOR DE DMV

LOCALIZACIÓN DE LAS OFICINAS DE DMV —

[Ofinias Página web](#)

NÚMEROS DE TELÉFONO -

CENTROS DE LLAMADAS DEL DMV

Póngase en contacto con el DMV desde cualquier lugar en el Estado de Nueva York

Área Metropolitana de Nueva York -

Desde los códigos de área 212, 646, 917 y 718:
1-(212) 645-5550 o 1-(718) 966-6155

Long Island y Valle Sur del Hudson

Desde los códigos de área 516, 631, 845 y 914:
1-(800) DIAL-DMV (342-5368)

Todos los demás códigos de área del Estado de Nueva York:

1-(800) CALL-DMV (225-5368)

TTY/TDD (Dispositivo de Telecomunicaciones para los Sordos)

Dentro del Estado de Nueva York: 1-(800) 368-1186
Desde fuera del Estado: 1-(518) 473-9002

DIRECCIONES Y TELÉFONOS IMPORTANTES DEL DMV

Oficina de infracciones de tránsito 6 Empire State Plaza Albany, NY 12228 1- (518) 474-0941

Oficina de servicios e instalaciones para el consumidor PO Box 2700-ESP Albany, NY 12220-0700

Para comunicarse con la Oficina de infracciones de tránsito sobre una audiencia programada: Ciudad de Nueva York TVB: 1-(718) 488-5710
Buffalo TVB: 1-(716) 851-8257
Rochester TVB: 1-(585) 232-2340
Suffolk TVB: 1-(516) 952-6589

Quejas sobre un taller mecánico/concesionario/estación de inspección de vehículos: 1-(518) 474-8943

Solicitud para concesionario/ estación de inspección de vehículos/desmantelamiento/taller mecánico: 1-(518) 474-0919

Oficina para mejorar la conducción 6 Empire State Plaza Albany, NY 12228 1-(518) 474-0774

Unidad de placas personalizadas 6 Empire State Plaza Albany, NY 12228 1-(518) 402-4838

Oficina de servicios de seguros 6 Empire State Plaza Albany, NY 12228 1-(518) 474-0700

Oficinas de servicios de títulos 6 Empire State Plaza Albany, NY 12228 (Véase Centros de llamadas de DMV)

Para las últimas actualizaciones de los lugares de Oficinas de Vehículos Motorizados del estado y de los condados, y las direcciones importantes del DMV y los números de teléfono, sírvase visitar nuestra Oficina del DMV en Internet.

La Oficina del DMV en Internet: www.nysdmv.com

Atención: Los equivalentes aproximados en metros a las medidas de EE.UU. se proveen solamente para su información. Las leyes y los reglamentos del Estado de Nueva York solamente usan las medidas de EE.UU.

Agradecemos a Lynn S. Fuchs, una Especialista certificada de Instrucción de Manejo y Seguridad de Tráfico de Valley Stream, NY por su permiso de presentar la Formula de Fuch de posición y rotación de la rueda © del Capítulo 8, El Manejo Defensivo.

La información de este manual es lo más precisa que sea posible en el momento de su publicación, pero está sujeta a cambios. Este manual es para proveer información básica y es imposible que cubra cada ley de tráfico o cada situación.

Si usted tiene una pregunta sobre la información provista en este manual o una situación no cubierta, consulte con un representante de vehículos motorizados en cualquier oficina de vehículos motorizados, o escriba a:

Office of Communications
Department of Motor Vehicles
6 Empire State Plaza
Albany, NY 12228

© Copyright 2003, Departamento de Vehículos Motorizados del Estado de Nueva York.
Todos los derechos reservados.

Fin de Manual de Conducir

15.2. Anexo 2

[Módulo 1. Investigación de Accidentes](#)

15.3. Anexo 3

[Módulo 2. Liderazgo Práctico en el Control de Riesgos](#)

SEGURIDAD VIAL - MODULO 1
ADMINISTRACION APLICADA A LA SEGURIDAD

Investigación de Accidentes

**Adaptado de : LIDERAZGO PRACTICO EN
EL CONTROL DE PERDIDAS DE :**



**Frank E. Bird, Jr y
George L. Germain**

Por : Felipe A. Fajardo Rivera

1

**INVESTIGACION DE ACCIDENTES /
INCIDENTES**

**“ Cada vez que
ocurra un accidente,
no olvide reflexionar
sobre la posibilidad
que tiene de poder
sacarle provecho a
esta circunstancia”.**



Epictetus, 60 - 120 A. C.

2

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

- **En la industria, son considerados incidentes los accidentes y los casi - accidentes.**
- **Todos se investigan y reportan para prevenir su ocurrencia al corregir sus causas y compartir lecciones aprendidas.**

3

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

- **Los incidentes son informados al supervisor de área o del contratista, quien prepara el reporte y lo envía al jefe de área.**
- **Tal jefe, lo remite al gerente de área y a Seguridad Industrial (dentro de las 24 horas siguientes).**

4

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

□ Son tramitados formatos para Investigación de Incidentes, sobre:

□ a. Accidentes con tiempo perdido.

□ b. Incidentes con alto potencial de daño.



5

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

□ Si una lesión se clasifica como "Accidente de Trabajo", la empresa es responsable de notificar a la ARP / ISS, a través de la división médica.

□ Si se trata de un contratista, éste será responsable de notificar a las mismas autoridades.

6

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

□ Las muertes por accidente, son informadas al jefe inmediato, quien las reporta al gerente de área y a Seguridad, dentro de las 24 horas que siguen a la ocurrencia del suceso.

7

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

□ Las lecciones que dejan accidentes con tiempo perdido o incidentes con elevado potencial de pérdida, serán preparadas por los niveles de línea y compartidas mediante Alertas de Seguridad, revisadas con la Oficina de Seguridad, que las emite.

8

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

- **“Alerta de Seguridad”**, es el boletín elaborado dentro de los 7 días siguientes a la ocurrencia del evento, en el que son analizadas con precisión las circunstancias de incidentes con **“alto potencial”** de **severidad** o **probabilidad**.

9

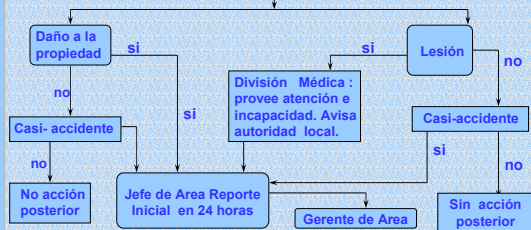
INVESTIGACION DE ACCIDENTES

- El Gerente de área y la Oficina de Seguridad, revisan los reportes de casos por su potencial de pérdidas, resuelven si ameritan investigación adicional y definen los equipos que las llevarán a cabo y la oportunidad para adelantarlas.

10

Accidente de Empresa o Contratista
Trabajador Reporta al Supervisor

Supervisor Empresa / Contratista Evalúan Incidente



11

CONTINUACION DIAGRAMA DE REQUERIMIENTOS

Gerente de Area y Jefe de Area - Acuerdan Acciones de Seguimiento - Preparan Alerta de Seguridad si el Incidente es de “alto potencial” - Revisan con Seguridad quien Publica en 7 días - Ordenan Investigación Detallada en un Término de 10 Días

Equipo Investigador Reporta los Resultados de su Investigación - Gerente de Area y Seguridad Revisan y Aprueban Reporte - Producen Alerta de Seguridad Corregida si es Necesaria - Avisan al Gerente General, si el Incidente es de Alto Potencial

12

INVESTIGACION DE ACCIDENTES

Eventos Comunes a Investigar:

- ☐ **Muertes, Lesiones, Casi-accidentes**
- ☐ **Enfermedades Ocupacionales**
- ☐ **Vertimiento de Químicos**
- ☐ **Contaminación Ambiental**
- ☐ **Incendios y Explosiones**
- ☐ **Daños a la Propiedad**

13

QUE LOGRA LA INVESTIGACION

1. Describir el Acontecimiento:

- ☐ **La investigación exhaustiva permite, generalmente, aclarar evidencia contradictoria, con lo cual es posible establecer con precisión que fue lo que realmente aconteció.**

14

QUE LOGRA LA INVESTIGACION

2. Identificar las Causas Reales:

- ☐ **Muchas investigaciones son tan superficiales que resultan inútiles. Como las causas reales no están determinadas, los beneficios que se obtienen del tiempo invertido en esta actividad, son prácticamente nulos.**

15

QUE LOGRA LA INVESTIGACION

3. Determinar los Peligros:

- ☐ **Una investigación efectiva es la base para decidir las probabilidades de recurrencia y el potencial de pérdida grave, al considerar estos factores críticos para fijar la relación tiempo / dinero invertida en correctivos.**

16

QUE LOGRA LA INVESTIGACION

4. Desarrollar Controles:

- *Controles adecuados, que mitigan o eliminan un problema, provienen de una investigación efectiva que pueda resolverlo verdaderamente.*
- *De otra manera, reaparecerá una y otra vez, con síntomas diferentes.*

17

QUE LOGRA LA INVESTIGACION

5. Identificar Tendencias.

- *Pocos incidentes corresponden a acontecimientos aislados. Al analizar un número significativo de buenos informes, es muy posible identificar tendencias, lo cual permite tratarlas adecuadamente.*

18

QUE LOGRA LA INVESTIGACION

6. Demostrar Interés:

- *Los accidentes dan a las personas una imagen vívida de los peligros que amenazan su bienestar. Una investigación oportuna y objetiva brinda seguridad, y contribuye a crear un clima positivo entre las personas.*

19

¿ QUIEN INVESTIGA ?

El Supervisor de Línea.

- *¿ Es razonable que un supervisor, muy ocupado, participe en una investigación ?*
- *La respuesta es ! por supuesto !
; Le corresponde por derecho propio!*
- *Veamos a qué se debe esto :*

20

EL SUPERVISOR DE LINEA

1. Posee un interés personal.

- El Supervisor es responsable de la tarea específica realizada y de las áreas de trabajo.
- Los accidentes afectan el resultado del trabajo, la calidad, el costo, la disponibilidad del equipo dañado y de material derrochado.

21

EL SUPERVISOR DE LINEA

2. Conoce al trabajador, así como las condiciones de trabajo.

- Planifica cada día el uso de recursos.
- Decide en selección, entrenamiento, estándares y horarios. Conoce qué cosas influyen sobre las decisiones.
- Domina la información que busca el investigador.

22

EL SUPERVISOR DE LINEA

3. Sabe dónde y cómo obtener la información necesaria.

- Conoce a su gente y quien es la persona "que sabe cosas". Domina la información almacenada y conoce donde se encuentra. Puede obtener información oculta rápidamente.

23

EL SUPERVISOR DE LINEA

4. Está en condiciones de iniciar o realizar las acciones necesarias.

- Puede determinar qué funcionará o qué no, y las razones del porqué.
- Puede proceder mejor si participa, desde un comienzo, en decisiones sobre acciones correctivas.

24

EL SUPERVISOR DE LINEA

5. Puede lograr beneficios de la investigación.

- **Cuando el procedimiento interno de la empresa le permite al supervisor iniciar la investigación, este hecho le proporcionará los beneficios siguientes:**

25

BENEFICIOS DE LA INVESTIGACION SUPERVISORA

a. Demostrar preocupación:

- **El supervisor que investiga a conciencia, da evidencia clara de su preocupación por la gente. Las deficiencias en este aspecto, ocasionan problemas graves a la moral de los trabajadores.**

26

BENEFICIOS DE LA INVESTIGACION SUPERVISORA

b. Aumentar la productividad:

- **Los incidentes, las investigaciones, las acciones de emergencia, y los correctivos, interrumpen el trabajo.**
- **La investigación realizada en forma correcta y eficiente, minimiza las interrupciones y evita pérdidas de tiempo futuras.**

27

BENEFICIOS DE LA INVESTIGACION SUPERVISORA

c. Reducir costos operativos:

- **Lesiones, derroches, ausentismo, daño y otros efectos de accidentes, cuestan tiempo y dinero.**
- **Una investigación efectiva promueve la prevención de accidentes y genera un costo neto de operación bajo.**

28

BENEFICIOS DE LA INVESTIGACION SUPERVISORA

d. Mostrar que ejerce control:

- La gente lleva sus iniciativas y sus problemas, a los supervisores que **mantiene el control**, y reciben instrucciones de quienes asumen responsabilidades.
- Los ejecutivos buscan subordinados que mantengan control.

29

ETAPAS DE LA INVESTIGACION

Deberes al ocurrir un accidente:

- 1. Atender al cuidado de los heridos.
- 2. Prevenir accidentes secundarios.
- 3. Examinar el lugar de los hechos.
- 4. Entrevistar a los testigos.
- 5. Analizar las causas.
- 6. Redactar informes.
- 7. Ordenar el regreso al trabajo

30

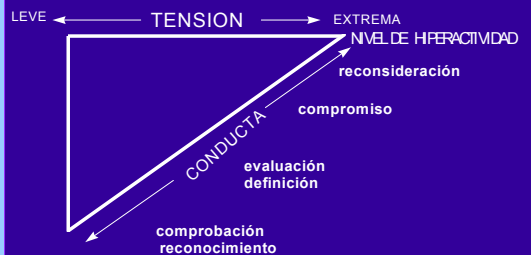
ETAPAS DE LA INVESTIGACION

- El método de investigación cambia según la situación y el potencial de pérdida.
- No se puede aplicar ningún método de investigación, sin la reflexión y versatilidad necesarias. Sin embargo existen elementos comunes a toda investigación efectiva. Ellos son:

31

1. Reaccionar a la Emergencia en Forma Oportuna y Positiva.

DINAMICA DE LA CONDUCTA INDIVIDUAL



32

2. Reunir la Información Pertinente Acerca del Incidente.

- 2.1. ¿ Qué parece haber sucedido ?
- 2.2. ¿ A quién se debe entrevistar ?
- 2.3. ¿ Qué personas, herramienta o equipo faltan de donde deben estar ?
- 2.4. ¿ Qué cosas en el sitio no deben estar ahí ?
- 2.5. ¿ Qué falló o funcionó mal ?

33

3. Analizar Causas Significativas, Según la Secuencia del Dominó

- 3.1. **Identificar las lesiones y el daño.**
- 3.2. **Determinar los tipos de contacto con la energía o substancia.**
- 3.3. **Determinar actos sub - estándar.**
- 3.4. **Determinar condiciones sub - estándar.**
- 3.5. **Determinar factores personales y del trabajo.**

34

4. Desarrollar y Tomar Medidas Correctivas.

- 4.1. **Cerrar sistemas para prevenir otro incidente. Colocar barreras o señales. Generar órdenes de trabajo**
- 4.2. **Controlar filtraciones o derrames**
- 4.3. **Recomendar cambios a nivel de ingeniería.**
- 4.4. **Preparar requisitos de compra.**

35

5. Analizar las Conclusiones y Recomendaciones.

- 5.1. **Para verificar que se identificó y resolvió el problema en cuestión.**
- 5.2. **Para decidir quien mas debería estar en antecedentes respecto de estas gestiones.**
- 5.3. **Para analizar porqué no se le ha otorgado un control adecuado a la amenaza involucrada.**

36

6. Hacer Seguimiento a la Puesta en Marcha de Medidas de Control

- 6.1. Para velar porque las acciones tomadas se cumplan.
- 6.2. Para que las acciones no tengan efecto adverso o inesperado.
- 6.3. Para proseguir con las acciones que permitan que la investigación resulte realmente efectiva.

37

OBTENCION OPORTUNA DE LA INFORMACION

- ▣ El supervisor debe conocer siempre con oportunidad los accidentes, si ha de ser efectivo al investigarlos.
- ▣ Para incentivar la información, los supervisores tendrán muy claras las razones de por qué, la gente por lo general, no reporta los accidentes ocurridos.

38

RAZONES PARA NO INFORMAR

1. Temor a medidas disciplinarias:

- ▣ Se considera que la investigación es una solución para encontrar culpables, no una forma de aclarar hechos.
- ▣ Persiste una inadecuada preparación sobre cómo dirigir personas. La reacción, al criticar y castigar, es que las personas ocultan los hechos.

39

RAZONES PARA NO INFORMAR

2. Temor a manchar la hoja de vida de alguien:

- ▣ Por lo común, no se desea dañar un registro, si el reconocimiento del grupo y el programa de incentivos se basan en ausencia de accidentes, porque ello desalienta la correcta información.

40

RAZONES PARA NO INFORMAR

3. Preocupación por la imagen personal:

- *No agrada ser reconocido propenso a los accidentes. Las personas tratan de evitar que recaiga sobre sí toda esta atención muy negativa. Quien sufre un accidente, puede decidir que debe ser más cuidadoso la próxima vez.*

41

RAZONES PARA NO INFORMAR

4. Temor al tratamiento médico:

- *Muchos temen a la atención médica. Ven su lesión complicada e, incluso, postergan en exceso el tiempo para someterse a tratamiento.*
- *Otros temen que, entretanto, les descubran un problema mas grave.*

42

RAZONES PARA NO INFORMAR

5. Antipatía hacia personal médico:

- *Algunos rechazan ser atendidos por cierto personal médico, en razón a prejuicios de sexo o personalidad.*
- *También influyen las experiencias previas o comentarios malsanos o distorsionados que se escuchan en relación con la atención médica.*

43

RAZONES PARA NO INFORMAR

6. Evitar trámites burocráticos:

- *Se dice: ¿porqué responder a dos docenas de preguntas, solo para que le pongan a uno un esparadrapo ?*
- *El llenar extensos formularios sobre los eventos reportados, frenará el suministro de la información.*

44

RAZONES PARA NO INFORMAR

7. Preocupación por la reacción de otros:

- La gente valora una buena relación con los compañeros y supervisores.
- A menudo sienten que, al reportar un incidente, "delatan" a alguien, lo cual se transforma en una amenaza para las buenas relaciones.

45

RAZONES PARA NO INFORMAR

8. Inadecuada comprensión sobre la importancia de la información:

- Si la gente no ve reacción positiva después de reportar un problema, consideran esto despreocupación y, como reacción, evitan hacerlo otra vez.

46

RAZONES PARA NO INFORMAR

9. Inadecuada comprensión sobre la importancia de la información:

- Comunicación escasa o nula sobre los beneficios que reporta informar peligros e incidentes ocurridos y el progreso esperado sobre las acciones correctivas.

47

¿ COMO LOGRAR QUE SEAN INFORMADOS LOS ACCIDENTES ?

1. Al reaccionar en forma positiva.
2. Al dar mas atención al desempeño en control de pérdidas.
3. Al dar reconocimiento oportuno al desempeño individual.
4. Al desarrollar una consciencia del valor del informe sobre incidentes.

48

¿ COMO LOGRAR QUE SEAN INFORMADOS LOS ACCIDENTES ?

5. *Mostrando el convencimiento personal mediante la acción.*
6. *Resaltando la importancia de las cosas pequeñas.*
7. *Dándole publicidad a todas las acciones preventivas, y medidas de control adoptadas.*

49

ETAPAS DE LA INVESTIGACION

Acciones del supervisor:

1. *Tomar el control en el sitio.*
2. *Procurar atención de primeros auxilios y solicitar ayuda emergente.*
3. *Controlar accidentes secundarios potenciales.*
4. *Identificar en el sitio las fuentes de evidencia.*

50

ETAPAS DE LA INVESTIGACION

5. *Evitar que las evidencias sean alteradas o retiradas.*
6. *Determinar el potencial de pérdida*
7. *Notificar a los jefes y ejecutivos que corresponda, según el modelo organizacional.*

51

RECOPIRAR INFORMACION

1. *Fórmese un cuadro general de la situación:*
 - El cuadro general permite percibir cómo aparecen comprometidos las personas, el equipo, los materiales y el ambiente.*
 - Luego, van apareciendo preguntas que necesitan respuestas.*

52

RECOPIRAR INFORMACION

2. Entreviste a los testigos:

- *La experiencia demuestra que es mejor comenzar con los testigos oculares y con la gente afectada.*
- *Ellos son los que tienen la mayor probabilidad de olvidar los detalles, al no preguntarles oportunamente.*

53

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

1. Entreviste en forma individual.

- *Las entrevistas por separado son importantes para evitar mutuas influencias con respecto de los recuerdos.*
- *Si hay diferencias significativas, puede que sea necesario realizar una entrevista adicional.*

54

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

2. Entreviste en el sitio apropiado.

- *Si el sitio del hecho no es peligroso o incómodo, entreviste allí.*
- *En la escena, el testigo puede mirar el entorno para recordar detalles. El lugar debe permitir, al supervisor y al testigo, conversar al mismo nivel.*

55

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

3. Haga que la persona esté cómoda.

- *Una actitud amistosa y comprensiva establece una atmósfera que hace posible intercambios cooperativos de opiniones.*
- *El entrevistado es amedrentado al pararse en forma amenazante frente o muy encima de él.*

56

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

4. Logre una versión individual.

- *Inicie la entrevista con un “Por favor, ¿puede contarme algo acerca de...”?*
- *Permita que la persona exponga los hechos como los recuerda.*
- *No interrumpa, salvo que se desvíe del tema. Evite juicios personales.*

57

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

5. Plantee las preguntas necesarias de modo oportuno.

- *Evite las preguntas que dirijan la respuesta del testigo, lo pongan a la defensiva o puedan responderse con un “sí” o un “no”.*
- *Pregunte qué atrajo la atención de la persona hacia el incidente.*

58

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

6. De retro - información al testigo.

- *Repita comentarios de éste, para destacar aspectos claves.*
- *Asegúrese que él comprendió todo lo que dijo y déle oportunidad de corregir detalles y organizar sus ideas.*

59

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

7. Tome Nota de información clave.

- *Como no podrá recordar todo con precisión, el tomar notas, le da al testigo la seguridad de que usted realmente se interesa en lo que dice.*
- *Solicite declaraciones escritas, en reemplazo de grabaciones.*

60

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

8. Utilice ayudas visuales.

- Si no está en el sitio de los hechos, utilice esquemas, bocetos, modelos o fotografías.
- Estos elementos permitirán a los testigos recordar hechos relevantes, trayéndolos a la memoria.

61

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

9. Finalice en forma positiva.

- Agradezca a la persona su tiempo y esfuerzo. Si algunos aspectos son particularmente útiles, dígaselo.
- Solicite sugerencias de cómo evitar accidentes similares, e infórmele sobre los correctivos efectuados.

62

COMO LLEVAR LA ENTREVISTA

10. Mantenga contacto permanente.

- Solicítele al testigo informar otros aspectos de interés que recuerde.
- Con preguntas adicionales, aclare las contradicciones entre distintas observaciones y comentarios de los testigos.

63

RECONSTRUCCION DEL HECHO

- En la investigación, el supervisor puede pedirle a un trabajador que muestre cómo sucedió el hecho.
- La demostración lo visualiza, pero con frecuencia, el resultado es que vuelva a repetirse el hecho. Ello justifica el análisis siguiente:

64

RECONSTRUCCION DEL HECHO

1. Reconstruir un evento aplica si:

- a. La información no se puede lograr de otra forma.
- b. Es vital para el desarrollo de las acciones correctivas.
- c. Es necesaria, para verificar los aspectos críticos relativos al hecho.

65

RECONSTRUCCION DEL HECHO

2. Si se justifica la reconstrucción, el método siguiente servirá para ayudar a controlar los peligros:

- a. Haga que la persona disponible mejor calificada, observe la citada reconstrucción y la detenga si ella origina situaciones conflictivas.

66

RECONSTRUCCION DEL HECHO

- b. Haga que el trabajador explique primero, paso a paso, qué sucedió - que lo explique sin mostrar - Ello tiene el propósito de darle al supervisor, y al observador, una idea de los hechos causantes del incidente.

67

RECONSTRUCCION DEL HECHO

- c. Asegúrese que equipo, elementos y sistemas, se encuentren inactivos, asegurados, tapados, bien drenados, bien estibados, etc, de acuerdo con lo que se trate, para así controlar toda fuente de energía que pueda encontrarse involucrada.

68

RECONSTRUCCION DEL HECHO

- *d. Haga que el trabajador repita el proceso, solo en la medida en que paso a paso, vaya explicando lo sucedido.*
- *Asegúrese que el trabajador haya comprendido claramente que nada debe tocarse ni operarse.*

69

RECONSTRUCCION DEL HECHO

- *e. Haga que el trabajador represente el accidente hasta cierto punto, sin actuar la última etapa que se refiere al momento en que sucede el hecho.*
- *Verifique que el testigo comprende que esto debe hacerse en cámara lenta, paso a paso.*

70

RECONSTRUCCION DEL HECHO

- *f. El trabajador explica el paso siguiente; el observador aprueba y autoriza ejecutar la acción. Cada vez, antes de aprobar, verifica que este paso no corresponda al último.*
- *El método paso a paso, controla la ocurrencia de otro hecho y ayuda a la comprensión de lo sucedido.*

71

RECONSTRUCCION DEL HECHO

- *g. Termine la reconstrucción, una vez obtenga la información buscada.*
- *Antes de la reconstrucción, verifique que la persona está emocionalmente apta para cooperar y responder a sus indicaciones.*
- *Consúltele si tiene alguna objeción para llevar a cabo la reconstrucción.*

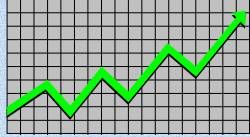
72

DIBUJOS Y DIAGRAMAS

- *Un dibujo visualiza qué sucedió.*
- *Los diagramas documentan:*
 - *a. Información vital.*
 - *b. Ubicación de la gente involucrada*
 - *c. Equipos o instalaciones clave.*

73

DIBUJOS Y DIAGRAMAS

- *Para eventos graves, use el plano en papel milimetrado.*
- 
- The graph shows a green line on a grid. The line starts at a low point, rises to a peak, falls to a trough, rises to a higher peak, falls to a lower trough, and finally rises to its highest peak. This represents a fluctuating but overall increasing trend.
- *Cada cosa incluida, considerará al menos 2 puntos de referencia para certificar su posición exacta.*

74

EXAMEN DEL EQUIPO

- *La investigación requiere examinar las herramientas, equipo y materiales que eran utilizados.*
- *A menudo, la conducta de las personas es resultado del uso de equipo propio o en mal estado.*
- *Si el equipo no cumple los requisitos, se requiere un técnico de ingeniería o seguridad para su examen.*

75

REVISION DE DOCUMENTOS

- *Actas, programaciones y registros de capacitación poseen información que ayuda a identificar las causas del problema.*
- *Como rara vez son parte del lugar de los hechos, es frecuente que los supervisores los pasen por alto.*
- *Ejemplo:*

76

REVISION DE DOCUMENTOS

1. Registros de capacitación:

- *Si la persona incumplió una norma de seguridad, no usó su Equipo Protector Personal o no empleó el método adecuado, el registro indica si recibió instrucción en su trabajo.*

77

REVISION DE DOCUMENTOS

2. Registros de mantenimiento:

- *Si el equipo está desgastado o se cree que ya estaba deteriorado, la documentación mostrará si hubo un mantenimiento apropiado y fue ejecutada la reparación pertinente.*

78

REVISION DE DOCUMENTOS

3. Programaciones:

- *Cuando el equipo opera al tiempo que es aplicado el mantenimiento o son realizadas simultáneamente diversas tareas que interfieren y congestionan la operación, debe verificarse si existe programación de actividades.*

79

REVISION DE DOCUMENTOS

4. Procedimientos de trabajo:

- *Procedimientos obsoletos o poco claros, pueden originar conductas inadecuadas.*
- *Verifique si hay normas actualizadas para el trabajo que se realiza.*

80

FOTOS DEL ACCIDENTE

- *Las fotos revelan muchas cosas acerca del accidente, y ahorran tiempo en notas y diagramas. Siga los consejos siguientes:*
- **1. Fotografíe el lugar de los hechos desde todos los ángulos. Ello ayuda a orientar a las personas respecto del accidente.**

81

FOTOS DEL ACCIDENTE

- **2. Use la secuencia de acercamiento. Primero, la escena general. Luego, muestre el equipo o lugar de trabajo.**
- **En seguida, logre una toma de cerca para mostrar el daño o la deficiencia que desea destacar.**
- **Sítue un lápiz de contraste al indicar tamaño, distancia y perspectiva.**

82

FOTOS DEL ACCIDENTE

- **3. Logre buenas exposiciones. Aprenda a operar correctamente la cámara, a usar el flash y a manejar la luminosidad del lente.**



83

INFORME DE INVESTIGACION

Beneficios que debería ofrecer un Formulario Estándar:

- 1. Aclara las preguntas básicas:**
 - **¿Cuál fue la pérdida ?**
 - **¿Cuáles fueron las causas ?**
 - **¿Cuál es el potencial de pérdida ?**

84

INFORME DE INVESTIGACION

- ¿ Qué pasó ?
- ¿ Dónde ocurrió ?
- ¿ Cómo sucedió ?
- ¿ Qué fue hecho para controlar la exposición a pérdidas ?

85

INFORME DE INVESTIGACION

2. Hace consistente la información reportada.

- Ayuda a la revisión de los ejecutivos.
- Comparte la información con el resto de la organización.
- Analiza tendencias surgidas, como apoyo a la dirección del programa.

86

INFORME DE INVESTIGACION

3. Permite el seguimiento de planes de acción y suministra el dato de lo ejecutado mediante documentos apropiados.
4. Clasifica información sobre tipo de daño y de pérdidas.
5. Mientras mas simple el formato, mejor cumple sus objetivos.

87

CONDICIONES DE UN INFORME EFECTIVO

- Todo lo que necesita hacer es comunicar. La clave es ser claro y simple. Utilice palabras comunes, cortas y específicas.
- Algunos consejos para completar las secciones principales de un informe, son los siguientes:

88

CONDICIONES DE UN INFORME EFECTIVO

1. identificación de la información:

- **Complete todos los espacios en blanco.**
- **Esta sección proporciona detalles. Use entonces términos y números específicos.**

89

CONDICIONES DE UN INFORME EFECTIVO

2. Evaluación:

- **¿Cuál es el potencial de pérdida? (no se limite a decir lo que sucedió).**
- **¿Si no se adoptan correctivos, con que frecuencia se puede esperar que se repita el acontecimiento?**

90

CONDICIONES DE UN INFORME EFECTIVO

3. Descripción. Explique:

- **¿ Qué sucedió realmente ?**
- **¿ Qué ocasionó el incidente ?**
- **¿ Cómo se produjo el contacto ?**
- **¿ Qué se hizo después del contacto para reducir las pérdidas ?**

91

CONDICIONES DE UN INFORME EFECTIVO

4. Análisis de causalidad. Enumere:

- **a. Conductas y condiciones bajo los estándares.**
- **b. Factores personales y de trabajo.**
- **Al preparar el listado de las causas básicas, enuncie primero aquellas que más contribuyeron al accidente.**

92

CONDICIONES DE UN INFORME EFECTIVO

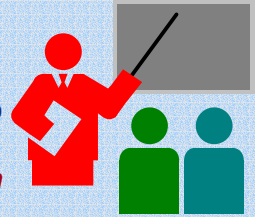
5. Plan de acción:

- **Expresar brevemente cómo actuó.**
- **Para facilitar la lectura, exponga las sugerencias en el mismo orden de las causas básicas.**
- **Si se incluyen órdenes de trabajo o compra, anótelas en el documento.**

93

TALLER INFORME DE INVESTIGACION

- **Diligenciamiento del formato típico adoptado para el tema **LIDERAZGO EN EL CONTROL DE PERDIDAS**, en un taller que trate una experiencia de la Empresa.**



94

CONTROL DE PERDIDAS S.I.S.O.

- **Aplique el llamado SISO (Sistema de Seguridad Operacional), integrado por 10 elementos primarios, que fija el enfoque para identificar y manejar riesgos en las áreas de seguridad industrial, salud y ambiente.**

- **Tales elementos son:**

95

- * Liderazgo y compromiso gerencial.
- * Valoración y manejo de riesgos.
- * Diseño / construcción de instalaciones.
- * Operaciones y mantenimiento.
- * Manejo y administración del cambio.
- * Información y documentación.
- * Personal y entrenamiento.
- * Servicios para, y de terceros.
- * Preparación para emergencias.
- * Calidad total de la operación.



96

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Liderazgo, Compromiso y Responsabilidad Gerencial

- **La gerencia orienta la perspectiva, establece sistemas, fija expectativas y suministra los recursos para unas operaciones exitosas.**
- **SISO exige liderazgo y compromiso gerencial visibles para la Empresa y responsabilidad a todo nivel.**

97

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2. Valoración y Manejo de Riesgos

- **La valoración de riesgos implica el control de éstos, la reducción del efecto del accidente y la mitigación del daño ambiental, mediante el suministro de información esencial para la toma de decisiones.**

98

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

3. Diseño y Construcción de Instalaciones

- **El riesgo ambiental y de seguridad será mitigado con la aplicación de sistemas, normas y procedimientos gerenciales al diseño y construcción de instalaciones y las actividades de puesta en marcha de la operación.**

99

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL

4. Operaciones y Mantenimiento

- **La operación de las instalaciones con parámetros establecidos, es esencial para controlar riesgos.**
- **Requiere procedimientos, sistemas de mantenimiento y dispositivos de control y seguridad fiables, áreas organizadas, inspecciones muy bien estructuradas y personal calificado.**

100

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
5. Manejo y Administración del Cambio

- **Cambios operativos, en fluidos de procesos, químicos, procedimientos, instalaciones, así como de personal, son evaluados y manejados para prever que los riesgos de seguridad que surjan, son mantenidos a nivel aceptable.**

101

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
6. Información y Documentación

Deberá mantenerse información actual respecto de:

- **1. La configuración y capacidad de las instalaciones, los sistemas y los procesos;**
- **2. Las propiedades de los materiales manejados;**

102

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
6. Información y Documentación

- **3. Los peligros potenciales para la seguridad y el ambiente.**
- **4. Los peligros potenciales respecto de requisitos legales sobre manejo de riesgos.**

103

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
7. Personal y Entrenamiento

Mantener la operación en óptima condición de seguridad y manejo ambiental, requiere :

- **Selección y contratación cuidadosa.**
- **Evaluación continua y,**
- **Apropiado entrenamiento personal.**

104

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
8. Servicios Para y de Terceros

- ▣ **Las empresas son entidades que suministran y contratan servicios.**
- ▣ **Las fallas generan impacto, a veces vital, sobre su operación e imagen.**
- ▣ **Los desempeños deben ajustarse de manera consistente y compatible con las políticas internas.**

105

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
9. Concientización / Preparación para Crisis

- ▣ **La concientización de la comunidad es clave para mantener la confianza en la integridad operacional.**
- ▣ **La preparación y la planeación para enfrentar emergencias son vitales para las acciones de protección, control y mitigación de los efectos de un siniestro.**

106

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
10. Evaluación y Mejora de la Calidad Total de la Operación

- ▣ **10.1. Como Enfoque Centrado en el Cliente. Incluye a personas externas que adquieren productos y servicios, así como a clientes internos (como cuentas por pagar, suministros y transportes) que interactúan dentro de la empresa.**

107

SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL
10. Evaluación y Mejora de la Calidad Total de la Operación

- ▣ **10.2. Énfasis en Mejora Continua. Administración de Calidad Total (ACT), como compromiso de no estar nunca satisfechos.**
- ▣ **La calidad siempre debe mejorarse.**

108

SEGURIDAD VIAL - MODULO 2 ADMINISTRACION APLICADA A SEGURIDAD

Adaptado de: *LIDERAZGO
PRACTICO EN EL CONTROL DE
RIESGOS*

POR: Frank E. Bird, Jr.
George L. Germain



Complementado por: Felipe Andrés
Fajardo Rivera

1

CRITERIOS GENERALES

- *“La transformación de un clima inseguro comienza por la cima de la organización...”*
- *... Los elementos del ambiente de trabajo que influyen en seguridad, son del control administrativo ”*

2

CRITERIOS GENERALES

- *“ Todo mejoramiento continuo se origina en una transformación de la alta gerencia...”*
- *... Solo así estarán equipados los administradores para conducir a los grupos sociales, en la búsqueda inflexible de su visión ”*

3

CRITERIOS GENERALES

- *“ La empresa instruida desarrolla visiones de ambientes de trabajo que estimulan y premian una gestión segura, saludable y satisfactoria ..*
- *... Tal organización otorga el más alto valor a la verdad en la salud y la seguridad de sus trabajadores, las comunidades, clientes y el planeta ”*

4

CRITERIOS GENERALES

- *Para un mejoramiento sostenido, la gerencia deberá concentrarse en la cultura organizacional, que produce los sistemas administrativos.*
- *Estos crean o eliminan los peligros que generan accidentes y originan la gestación de una cultura de seguridad.*

5

EL CONTROL DE PERDIDAS

- *El control de pérdidas accidentales es un enfoque de seguridad en el trabajo, que destaca todos los incidentes, no solo aquellos que dan como resultado una lesión.*
- *Como plan, reduce accidentes y costos, mejora la calidad de los productos y eleva la moral institucional.*

6

EVOLUCION DEL CONCEPTO DE "ADMINISTRACIÓN" EN SEGURIDAD

- *Desarrolla el concepto de "control administrativo" como parte del enfoque profesional en seguridad, que reconoce:*
- *1. La importancia de la prevención de accidentes.*
- *2. La importancia de mitigar pérdidas si ocurren accidentes.*

7

EVOLUCION DEL CONCEPTO DE "ADMINISTRACIÓN" EN SEGURIDAD

- *La gerencia moderna entiende el accidente, no como un "descuido de personas", sino como la necesidad de corregir las deficiencias de los sistemas de administración.*
- *Surge así el Control Administrativo IEMEC, resumido así:*

8

EVOLUCION DEL CONCEPTO DE "ADMINISTRACIÓN" EN SEGURIDAD

- **I : Identificación del trabajo.**
- **E : Estándares.**
- **M : Medición.**
- **E : Evaluación.**
- **C : Corrección.**
- **Son desechados los términos: actos y condiciones inseguras para asumir los de prácticas y condiciones sub-estándar, con estas ventajas:**

9

EVOLUCION DEL CONCEPTO DE "ADMINISTRACIÓN" EN SEGURIDAD

- **a. Evitar la costumbre de "apuntar con el dedo" al buscar culpables.**
- **b. Asociar el desempeño de trabajo con medición, evaluación y correcciones.**
- **c. Ampliar, de un control de accidentes a un control de pérdidas, que considera la seguridad, la calidad, la producción y los costos.**

10

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- **1. Un número creciente de líderes ayudará a los trabajadores a darse cuenta de que la "seguridad" no es absoluta; que existen "grados" de seguridad; que una situación es segura en la medida en que tiene un grado de "riesgo" aceptable.**

11

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- **¿ Qué es RIESGO en seguridad ?**
- **Desde el punto de vista técnico, NFPA 1500 lo define como: una medida de la Probabilidad y la Severidad de Efectos Adversos. Estos efectos adversos resultan de la exposición a un Peligro.**

12

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- **¿ Qué es RIESGO en seguridad ?**
- **Genéricamente, el riesgo es definido como la posibilidad de que ocurra una pérdida.**
- **Esencialmente, es la probabilidad de que ocurra algo que plantea una amenaza para la organización.**

13

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- **¿ Qué es RIESGO en seguridad ?**
- **Los riesgos que permanecen sin control, indudablemente resultarán en pérdidas, y las pérdidas irán a desangrar los recursos de la organización.**

14

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- **Las pérdidas se clasifican en las categorías siguientes:**
- **Pérdidas personales.**
- **Pérdidas de propiedad.**
- **Pérdidas de producción.**
- **Pérdidas legales.**
- **Pérdidas de tiempo productivo.**

15

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- **2. Si nos concentramos en las Causas Básicas de los accidentes; en vez de culpar a las personas, mejorará el sistema administrativo.**
- **3. La ley hará responsables a los gerentes, por la administración de los riesgos de seguridad y salud.**

16

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 4. Se dejará de tratar la seguridad como un factor separado tanto del trabajo como de la administración, para considerarla como **la manera correcta de hacer las cosas; una acción que implica:**

17

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- **4.1. Abandonar:**
 - a. **La instrucción, el análisis y los procedimientos de seguridad en el trabajo.**
 - b. **La observación y la orientación de la seguridad en el trabajo.**
 - c. **Los contactos personales de seguridad.**

18

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- d. **El refuerzo de los comportamientos seguros.**
- **4.2. Adoptar:**
 - a. **Análisis e instrucción de trabajo.**
 - b. **Procedimientos estándar y las consignas sobre aspectos clave.**

19

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- c. **La observación planeada del trabajo / tareas.**
- d. **La orientación adecuada en el trabajo.**
- e. **El refuerzo de los comportamientos positivos.**
- f. **Los contactos personales de trabajo.**

20

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 5. Para trabajadores y gerentes, la evaluación del desempeño, la retroalimentación y el reconocimiento, se fundarán en estándares precisos y en la medición del desempeño en relación con estos estándares.

21

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 6. Hay factores clave en seguridad, tales como:
 - Los consumidores.
 - El interés sindical.
 - La investigación médica.
 - Las legislaciones estatales.

22

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- Todos los anteriores factores, serán tenidos muy en cuenta, por cuanto ejercerán presiones para lograr la administración efectiva de:
 - La prevención.
 - La salud,
 - El control de riesgos ambientales.

23

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 7. La bases económicas y humanas en Seguridad, no entrarán en pugna.
- Unas y otras (como la calidad y la producción) serán muy efectivas en términos de costos.
- Cuidaremos la gente, en la medida en que podamos cuidar mejor de los negocios.

24

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 8. Habrá mayor atención a:
 - Los controles “predictivos”.
 - Los casi - accidentes.
 - Las técnicas computarizadas de simulación de casos, que permiten identificar y valorar los peligros, antes de que produzcan pérdidas.

25

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 9. Crecerá el enfoque de sistemas de administración, con una visión integral que contemple seguridad, calidad, producción y costos, V/S factores como:
 - actitudes - destrezas - conocimiento
 - idoneidad - procesos - estructuras
 - máquinas - equipos - materiales

26

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 10. La ingeniería del factor humano tendrá un rol mayor al administrar el control de pérdidas.
- El trabajo y sitio de labor, serán adaptados a las características del trabajador, sin forzarlo a laborar en ambientes que son propicios para los accidentes.

27

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 11. Habrá constante colaboración entre los sindicatos y la gerencia, incentivada por las actividades de liderazgo en seguridad y salud.
- 12. Participarán más los trabajadores en planificar o resolver problemas y será otorgada mayor atención a la calidad de vida laboral.

28

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 13. Las auditorías administrativas serán aceptadas como parte esencial de un enfoque profesional en administración.
- 14. Más programas se basarán en la premisa de que la excelencia en el desempeño, se basa necesariamente en la excelencia administrativa. Fig.

29

LO QUE HACE LA DIFERENCIA



30

HACIA DONDE MARCHA LA ADMINISTRACION EN SEGURIDAD

- 15. La gerencia entenderá que el control de pérdidas bien administrado, conserva los fundamentos básicos de un sistema completo de administración.
- Aceptará que es la única disciplina, en la empresa, que puede sistemáticamente alcanzar metas de excelencia, si se la maneja con este propósito.

31

CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE LAS PERDIDAS

- Los ejecutivos **no creen que los mismos factores que causan accidentes, ocasionan pérdidas de producción y problemas de calidad y costos.**
- Comprender esto, equivale a dar un gran paso en el control de las pérdidas.

32

CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE LAS PERDIDAS

- *Para diagnosticar y controlar la naturaleza de los eventos que producen pérdidas, es esencial:*
- *1. Entender de qué se trata la economía de costos.*
- *2. Tener muy claro cómo se debe prevenir o controlar.*

33

CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE LAS PERDIDAS

- *Ej: en el primer caso, disminuir personal para reducir costos es tomar el rábano por las hojas.*
- *El recorte de personal rara vez merece el apoyo de la fuerza de trabajo porque, al fin y al cabo, se trata de dejar gente cesante.*

34

CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE LAS PERDIDAS

- *Realmente, las crisis de costos son siempre la oportunidad de repensar y rediseñar operaciones, procedimientos, tareas y, con ello, estimular la gestión preventiva.*
- *Y, lo anterior, es exactamente lo que no ocurre en Seguridad.*

35

CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE LAS PERDIDAS

- *En el segundo caso, esperar que el experto en seguridad realice una función que corresponde a la línea, impide el logro de los objetivos.*
- *Es claro que el grupo administrativo, no tiene el poder que es ejercido en la línea para realizar las tareas.*

36

DEFINICIONES

- **Accidente:** Evento indeseado que causa daño a personas, propiedad, procesos o deteriora el ambiente, al contacto con agentes o fuentes de energía (química, mecánica, sonora, térmica, eléctrica) sobre el límite de capacidad del cuerpo humano o de una estructura.

37

DEFINICIONES

- **La anterior definición implica:**
 1. No limitar las secuelas sobre la persona solo a la "lesión", sino al daño personal; es decir afección o efecto neurológico o sistémico adverso que resulte de la exposición al trabajo.

38

DEFINICIONES

- 2. No confunde **lesión con accidente** puesto que no todos los accidentes resultan en **lesión o enfermedad**.
- Si solo causa daños a la propiedad, pérdida del proceso o deterioro del ambiente, sin ocasionar lesión, **sigue siendo accidente**.

39

DEFINICIONES

- 3. Los criterios que ignoran el **daño de los accidentes a la propiedad**, pasan por alto información útil de analizar, que obstaculiza la efectiva reducción de lesiones y costos por medio de un control operante.

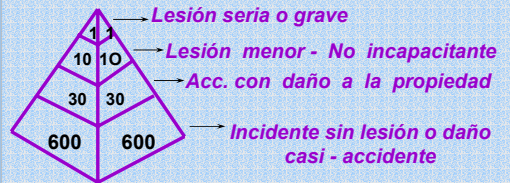
40

DEFINICIONES

- **Estudio en seguridad:**
- **El estudio descrito en la diapositiva siguiente, basado en el trabajo de Heinrich, es un aporte que ayuda a entender la importancia de prestar atención a los eventos que causan daño a la propiedad.**

41

ESTUDIO DE LA PROPORCION DE ACCIDENTES



1969 - 1.754.000 accidentes - 297 compañías - 21 grupos industriales - 1.750.000 trabajadores - 3.000.000.000 H.H.T. - 4.000 horas entrevista

42

DEFINICIONES

- **La relación 1-10-30-600, muestra la insensatez de orientar el esfuerzo de Seguridad a pocos accidentes con lesiones graves, cuando existen bases más amplias, en las pérdidas con daño, para aplicar un control eficaz.**

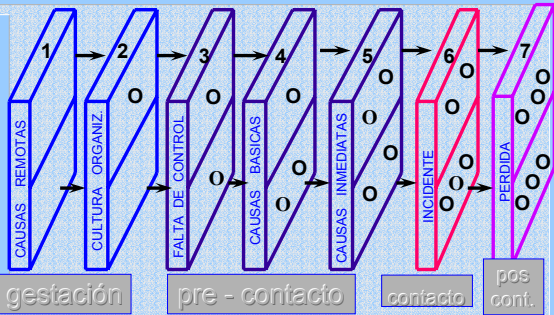
43

CAUSALIDAD EXPRESADA POR MEDIO DEL EFECTO DOMINÓ

- **La causalidad mediante el efecto dominó, es usada para mostrar las bases en prevención de accidentes y control de pérdidas.**
- **Simboliza la relación directa entre la práctica administrativa y las causas y efectos en pérdidas accidentales.**

44

CAUSALIDAD EXPRESADA POR MEDIO DEL EFECTO DOMINÓ



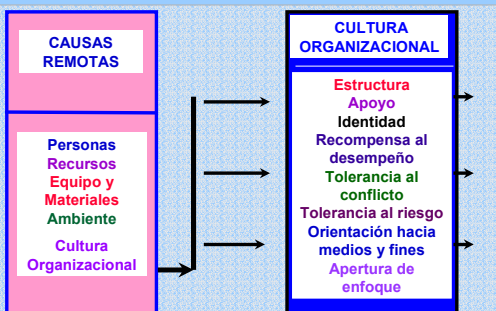
45

FASE DE GESTACION

- ☐ **CAUSAS REMOTAS:**
- ☐ **1. Personas**
- ☐ **2. Recursos**
- ☐ **3. Equipo y Materiales**
- ☐ **4. Ambiente**
- ☐ **5. Cultura Organizacional**

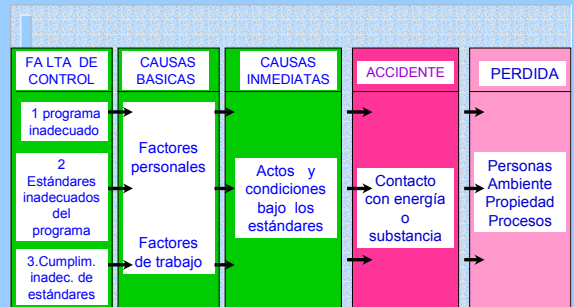
46

EL MODELO DE CAUSALIDAD DE PERDIDAS DE ILCI (Revisado)



47

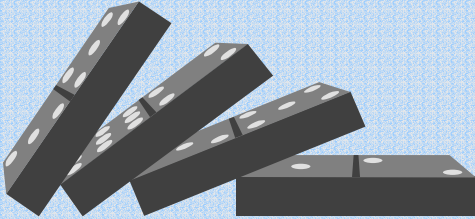
EL MODELO DE CAUSALIDAD DE PERDIDAS DE ILCI (Revisado)



48

EL MODELO DE CAUSALIDAD DE PERDIDAS DE ILCI (Revisado)

EFECTO CASCADA DEL PROCESO



49

CAUSAS REMOTAS DE PERDIDAS

CAUSAS REMOTAS

Son considerados 5 elementos que, en la operación de una empresa, se constituyen en causas remotas de accidente, a saber:

Personas
Recursos
Financieros
Equipo y
Materiales
Ambiente
Cultura
Organizacional

1. Las personas.
2. Los recursos financieros.
3. El equipo y los materiales.
4. El ambiente.
5. La Cultura Organizacional.

50

CAUSAS REMOTAS

Las Personas.

- **Incluye:**
- 1. La administración.
- 2. Los trabajadores.
- 3. Los contratistas.
- 4. Los clientes.
- 5. Los proveedores.
- 6. Los visitantes / El público.

51

CAUSAS REMOTAS

Las Personas.

- Sin embargo, el concepto "personas" no se refiere "únicamente a la gente involucrada en los accidentes".
- Este concepto también incluye:
- ... a ejecutivos que establecen las políticas, procedimientos, prácticas, estándares y clima laboral vigente.

52

CAUSAS REMOTAS *Las Personas.*

- ... a ingenieros y diseñadores que crean el ambiente laboral en el que se desempeñan los trabajadores.
- ... a quienes manejan los sistemas de mantenimiento que posibilitan que las herramientas, máquinas y el equipo, estén en condiciones óptimas y seguras.

53

CAUSAS REMOTAS *Las Personas.*

- ... a los ejecutivos encargados de la selección, contratación y ubicación de la gente precisa para el trabajo preciso.
- ... a los supervisores encargados de orientar, informar, instruir, motivar, dirigir, preparar y liderar a grupos de trabajadores.

54

CAUSAS REMOTAS *Las Personas.*

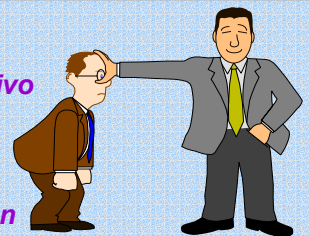
En resumen, hay evidencia de que más del 80% de los errores de la gente, se relacionan con aspectos en los que la administración tiene total injerencia.



55

CAUSAS REMOTAS *Las Personas.*

Un control efectivo es entonces, el manejo de la "gente" y su "interacción" con otros elementos del sistema



56

CAUSAS REMOTAS

Los Recursos Financieros.

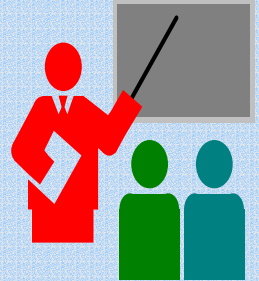
- Que son aquellos medios económicos que permiten al Estado o las empresas :
- 1. Cumplir la tarea básica de diseñar o adquirir máquinas y procesos seguros.
- 2. Ejecutar montajes y construcciones según las mejores prácticas de ingeniería.
- 3. Establecer secuencias operacionales que no interfieran con la seguridad.

57

CAUSAS REMOTAS

Los Recursos Financieros.

- 4. Imponer unos modelos fiables de administración de riesgos, con unas fases prácticas de aplicación similares a las siguientes:



58

CAUSAS REMOTAS

Los Recursos Financieros.

Modelo "Administración de Riesgos"

- a. Identificación de riesgos.
- b. Valoración de riesgos.
- c. Determinación de prioridades para diferenciar los riesgos que requieren acción inmediata, de aquellos que pueden esperar.

59

CAUSAS REMOTAS

Los Recursos Financieros.

- d. Control de riesgos. Quizá la fase más importante, establece qué hacer para manejar, controlar o eliminar el riesgo identificado y valorado.
- e. Monitoreo. Establece, dentro del proceso, un medio para evaluar la efectividad del control aplicado.

60

CAUSAS REMOTAS

El Equipo y los Materiales

□ *El Equipo y los Materiales, incluyen:*

Como Equipo :

- *Herramientas de potencia.*
- *Herramientas manuales.*
- *Máquinas.*
- *Vehículos.*

61

CAUSAS REMOTAS

El Equipo y los Materiales

- *Aparatos para manejo de materiales.*
- *Equipos de protección.*
- *Equipo de Protección Personal.*

Como Materiales:

- *Materias primas.*
- *Productos químicos.*
- *Elementos estructurales.*
- *Repuestos, partes y accesorios.*

62

CAUSAS REMOTAS

El Ambiente

El Ambiente incluye los elementos del entorno, como :

- *Edificios y Recintos.*
- *Areas y Superficies de Trabajo.*
- *Fluidos; Aire.*
- *Peligros químicos como vapores, rocíos y gases.*

63

CAUSAS REMOTAS

El Ambiente

- *Humos metálicos y polvos.*
- *Fenómenos climáticos.*
- *Fenómenos atmosféricos.*
- *Peligros biológicos como mohos, hongos, bacterias y virus.*

64

CAUSAS REMOTAS

El Ambiente

Condiciones físicas, a saber:

- El ruido.
- Las vibraciones.
- La presión.
- La luz.
- Las radiaciones.
- El calor y el frío.
- La humedad.

65

CAUSAS REMOTAS

El Ambiente

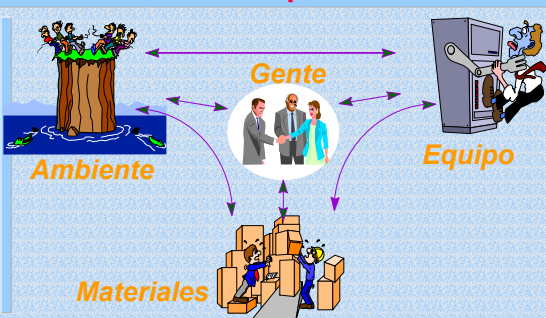
El Ambiente incluye los elementos del entorno, como :

- Las interacciones de los elementos que integran el Sistema de Empresa (Gente, Equipo, Materiales y Ambiente), y que contribuyen a los accidentes y a otros acontecimientos causantes de pérdidas.

66

CAUSAS REMOTAS

Sistema de Empresa



67

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

CULTURA DE LA ORGANIZACION

Autonomía individual
Estructura
Apoyo
Identidad
Recompensa al desempeño
Tolerancia al conflicto
Tolerancia al riesgo

- Definida como el grupo individual de características estables que integran la personalidad de una Empresa.

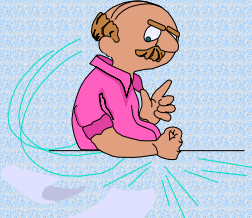
- Al calificar a alguien como tranquilo, alegre o amable, describimos rasgos de su personalidad. También las empresas tienen personalidad, que es llamada cultura organizacional.

68

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

□ La cultura incluye supuestos y normas que gobiernan los valores, actividades y metas; con ello, dice a las personas cómo hacer las cosas y qué es lo importante.



69

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

□ Ej: En empresas donde la cultura involucra una desconfianza básica en el trabajador, la administración es más susceptible a un liderazgo autoritario que democrático, porque la cultura señala el comportamiento esperado.

70

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

oLa cultura de una organización no surge de la nada. Es, en esencia, el resultado de su historia y de sus valores.

● Así como nuestro comportamiento es el resultado de la experiencia, un proceso muy similar opera en las organizaciones.

71

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

□ La cultura de la organización, es una imagen formada por diez características:

1. Identidad de los miembros.
Grado en que los empleados se identifican con la organización, más que con el trabajo, la experiencia de campo o profesional.

72

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

2. Énfasis de grupo. Grado en que la actividad laboral está organizada alrededor de grupos, mas que de los individuos.

3. Enfoque en las personas. Grado en que las decisiones gerenciales juzgan el efecto de sus resultados en las personas de la organización.

73

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

4. Integración de unidades.

Grado en que, al interior de la organización, se fomenta el trabajo coordinado o inter - dependiente.

5. Control. Grado en que las consignas y supervisión directa se usan para vigilar y controlar el comportamiento de los empleados.

74

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

6. Tolerancia a conflictos. Grado en que los empleados son alentados a enfrentar conflictos y críticas abiertamente.

7. Tolerancia a riesgos. Grado en donde los empleados son estimulados a ser emprendedores, innovadores y que asuman riesgos.

75

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

8. Criterios de recompensas.

Grado en que las recompensas como aumentos y promociones se asignan con base en criterios apoyados en el desempeño, en vez de la antigüedad, el favoritismo u otros factores extraños.

76

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

9. Orientación hacia medios y fines.

Grado en que la Gerencia hace énfasis en resultados o en salidas, más que en las técnicas y en los procesos utilizados para el logro de tales resultados.

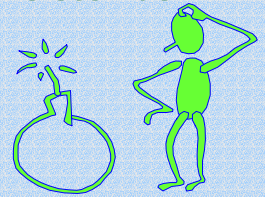
77

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

10. Enfoque de sistemas abiertos.

Grado en que la organización **observa y responde a cambios en el entorno externo.**

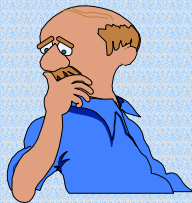


78

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

Las personas **perciben la cultura con base en qué ven u oyen en la empresa. Es el aspecto que se comparte de la cultura.**

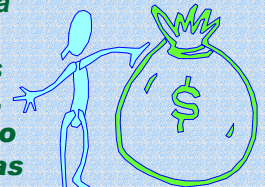


79

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

La “cultura de la organización” es **descriptiva** más que **valorativa**. Se refiere a **cómo ven las personas a la organización**, no si les gusta o no.



80

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

- *Al enfrentar problemas, la cultura organizacional limita aquello que los trabajadores pueden hacer.*
- **Sugiere “la forma como hacemos las cosas aquí” al conceptualizar, definir, analizar y resolver tales problemas.**

81

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

- *La Cultura de la Organización define valores y estándares que guían una amplia gama de aspectos. Ej:*
- *El vestido de trabajo.*
- *Los descansos.*
- *El trato con el jefe.*
- *El clima de chismografía existente.*

82

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

- *Los estándares sobre conductas apropiadas no se escriben. Están allí y el comportamiento es ajustado a partir de la norma.*
- **La cultura limita las opciones de la administración, en cuanto concierne a sus funciones.**

83

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

- *Dado que establece que se puede o no hacer, la cultura organizacional asume gran importancia para los gerentes.*
- **Las restricciones no escritas, pocas veces son explícitas. Muchas veces ni siquiera son expresadas.**

84

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

□ *Y ¿ cuál es la relación existente entre Cultura Organizacional y Seguridad Industrial ?*

¡ Que el vínculo existente entre los valores expuestos y el manejo gerencial es directo !

85

CAUSAS REMOTAS

La Cultura de la Organización

□ *Ej: si la Cultura Organizacional apoya la creencia que dice: **producir es más importante que prevenir accidentes**, será improbable que la gerencia busque transformar este enfoque tradicional que **menoscaba el esfuerzo de seguridad**.*

86

CAUSAS REMOTAS. EFECTOS DE LA CULTURA SOBRE LA ADMINISTRACION

1. En Planeación:

- *El grado de riesgo que los planes deben contener.*
- *Si las decisiones deben enfatizar el largo plazo, o el corto plazo que es menos riesgoso.*

87

CAUSAS REMOTAS. EFECTOS DE LA CULTURA SOBRE LA ADMINISTRACION

2. En la Organización:

- *El grado de autoridad delegada a los administradores subordinados.*
- *La selección de las personas que “encajarían” y serían aceptadas.*
- *Cuánta libertad deberá destinarse a los puestos de los trabajadores.*

88

CAUSAS REMOTAS. EFECTOS DE LA CULTURA SOBRE LA ADMINISTRACION

- *El grado en el cual se deben imponer las políticas y los procedimientos.*

- *Los criterios que deben utilizarse para evaluar el desempeño de los trabajadores.*

89

CAUSAS REMOTAS. EFECTOS DE LA CULTURA SOBRE LA ADMINISTRACION

3. En Liderazgo:

- *Qué técnicas de motivación deben utilizarse.*

- *Qué estilo de liderazgo es apropiado.*

- *Cómo será la comunicación abierta.*

- *Si los desacuerdos - aún aquellos constructivos - deben eliminarse.*

90

FASE DE PRE - CONTACTO

FALTA DE CONTROL:

- **1. Programas Inadecuados.**
- **2. Estándares Inadecuados del Programa.**
- **3. Cumplimiento Inadecuado de los Estándares.**

91

FALTA DE CONTROL

FALTA DE CONTROL

- 1. *Programas Inadecuados*
- 2. *Estándares Inadecuados del programa*
- 3. *Cumplimiento Inadecuado de los estándares*

Control. Una de las 4 funciones básicas al administrar; el jefe planea, organiza, dirige y controla, para desempeñarse con efectividad.

Tres razones causan la falta de control:

1. Programas inadecuados.

2. Estándares inadecuados.

3. Cumplimiento inadecuado de ellos.

92

FALTA DE CONTROL

1. Programas Inadecuados:

- *Por lo escaso de sus actividades, que deben variar según su extensión, naturaleza y tipo de organización.*
- *Los listados siguientes, se refieren a los 20 elementos que integran un programa exitoso.*

93

BARRERA PARA LAS PERDIDAS

- *Liderazgo y administración.
- *Entrenamiento gerencial.
- *Inspecciones planeadas.
- *Análisis y procedimientos de trabajos y tareas.
- *Investigación de accidentes.
- *Observaciones planeadas de trabajos / tareas.
- *Preparación para emergencias.
- *Reglamentos de la organización.
- *Entrenamiento del trabajador.

94

BARRERA PARA LAS PERDIDAS

- *Equipo de protección personal.
- *Control y servicios de salud.
- *Evaluación del programa.
- *Controles de ingeniería.
- *Comunicaciones personales.
- *Comunicaciones en grupos.
- *Promoción general.
- *Contratación y colocación.
- *Control de adquisiciones.
- *Seguridad fuera del trabajo.

95

FALTA DE CONTROL

2. Estándares del Programa Inadecuados:

- *Una causa común de confusión y fracaso son estándares formulados de modo poco específico, no claro y que no plantean niveles de suficiente exigencia.*

96

FALTA DE CONTROL

□ *La siguiente, es una guía que permite que la gente se informe con claridad de qué se espera de ella y facilita, además, mediciones válidas del grado de cumplimiento de los estándares:*

97

FALTA DE CONTROL

Estándares Guía de Programas:

a. Todo trabajador cumplirá una inducción completa de su trabajo, en los aspectos relativos a seguridad y eficiencia, antes de ser autorizado a iniciar su labor.

b. Tendrá además un seguimiento cercano durante su periodo de prueba.

98

FALTA DE CONTROL

c. Todo trabajador cumplirá una revisión anual de su reglamento de trabajo, para verificar el grado de comprensión y nivel de cumplimiento dado a los estándares existentes.

99

FALTA DE CONTROL

d. Todo trabajador recibirá equipo y herramientas apropiados para cada trabajo que deba ejecutar. Antes de iniciar su tarea por enganche y luego con regularidad, será verificada su destreza para manejarlos.

100

FALTA DE CONTROL

e. Los actos y/o condiciones sub-estándar reportados, implican su registro y adopción de correctivos.

f. Habrá inspecciones formales cada dos meses, en toda el área física, para verificar el grado de diligencia en la solución de los problemas.

101

FALTA DE CONTROL

g. El trabajador recibirá guía e instrucción de trabajo adecuadas y planificadas para cada tarea nueva o diferente asignada.

h. Durante contactos rutinarios, le serán dadas consignas de seguridad pertinentes.

102

FALTA DE CONTROL

i. La administración se asegurará que los trabajadores bajo su mando, asistan a una reunión semanal de seguridad, planificada y dirigida con el mayor cuidado, por el supervisor respectivo.

103

FALTA DE CONTROL

j. La administración se asegurará que todos los trabajadores conocen, comprenden y practican principios de orden y limpieza, y que su área de responsabilidad refleja, en todo momento, esa meta deseada.

104

FALTA DE CONTROL

k. La administración se asegurará que a todos los trabajadores se les proporciona Equipo de Protección Personal adecuado y se les motiva a usarlo, de acuerdo con lo establecido por las leyes y las normas reglamentarias.

105

FALTA DE CONTROL

l. La administración se asegurará que todo accidente sea investigado pronta y eficientemente, y que los resultados sean reportados en el formato "informe del supervisor", antes de finalizado el turno en que ocurrió.

106

FALTA DE CONTROL

m. La administración se asegurará que cada trabajador reciba, por una tarea bien hecha, el reconocimiento que refleje el interés del supervisor y su constante preocupación por la seguridad, salud y bienestar de sus trabajadores.

107

FALTA DE CONTROL

n. La administración se asegurará que el ejemplo individual por un comportamiento seguro, es el mejor modelo de conducta a seguir por parte de aquellos con quienes tenga alguna relación o contacto.

108

FALTA DE CONTROL

3. Cumplimiento Inadecuado de los Estándares:

a. La mayoría de expertos sostiene que el cumplimiento inadecuado de las normas, es causa del fracaso en el control de pérdidas derivadas de accidentes.

109

FALTA DE CONTROL

b. Corregir las tres razones expuestas causantes de la falta de control, es deber de la administración.

c. El desarrollo de estándares adecuados, es función "ejecutiva" apoyada por los supervisores.

110

FALTA DE CONTROL

3. Cumplimiento Inadecuado de los Estándares:

□ El que prevalezca su cumplimiento, es una función **supervisora**, que estará apoyada por los ejecutivos, en las áreas siguientes:

111

FALTA DE CONTROL

c.1. En Liderazgo:

- ¿ Qué técnicas de motivación deben utilizarse ?
- ¿ Qué estilo de liderazgo puede resultar mas apropiado ?

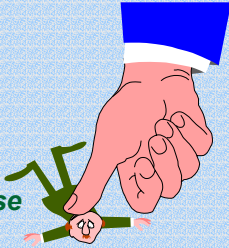


112

FALTA DE CONTROL

□ ¿ *Cómo debe ser la comunicación abierta ?*

□ ¿ *Deben eliminarse los desacuerdos - aún aquellos constructivos - ?*



113

FALTA DE CONTROL

c.2. En Control:

□ ¿ *Debe permitirse a la gente controlar sus acciones o imponerse supervisión externa ?*

□ ¿ *Qué criterios deben aplicarse para determinar la efectividad de toda la organización ?*

114

FASE DE PRE - CONTACTO

□ CAUSAS BASICAS:

- **1. Factores Personales.**
- **2. Factores del Trabajo.**

115

CAUSAS BASICAS

CAUSAS BASICAS

Las causas básicas son las causas reales detrás de los síntomas. Se les conoce también como causas origen de actos y condiciones sub-estándar.

Factores personales

Factores de trabajo

Las Causas Básicas de accidentes son clasificadas en dos categorías:

116

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

Capacidad Física / Fisiológica Inadecuada:

- 1. *Altura, peso, talla, fuerza, alcance, etc. inadecuados.*
- 2. *Capacidad de movimiento corporal limitada.*
- 3. *Capacidad limitada para mantener determinadas posiciones corporales.*

117

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

- 4. *Sensibilidad a ciertas sustancias o alergias.*
- 5. *Sensibilidad a unos determinados extremos sensoriales (sonido, luz, temperatura, etc.).*
- 6. *Visión defectuosa.*

118

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

- 7. *Audición defectuosa.*
- 8. *Otras deficiencias sensoriales (gusto, tacto, olfato, equilibrio).*
- 9. *Incapacidad respiratoria.*
- 10. *Otra incapacidad física de carácter permanente o temporal.*

119

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

Capacidad Mental/Sicológica Inadecuada:

- 1. *Temores y fobias.*
- 2. *Problemas emocionales.*
- 3. *Enfermedad mental.*
- 4. *Nivel de inteligencia.*
- 5. *Incapacidad de comprensión.*

120

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

- ▣ 6. Falta de buen juicio.
- ▣ 7. Escasa coordinación.
- ▣ 8. Bajo tiempo de reacción.
- ▣ 9. Aptitud mecánica deficiente.
- ▣ 10. Baja aptitud de aprendizaje.
- ▣ 11. Problemas de memoria.

121

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

Tensión Física o Fisiológica:

- ▣ 1. Lesión o enfermedad.
- ▣ 2. Fatiga por sobrecarga o duración de la tarea.
- ▣ 3. Fatiga por falta de descanso.
- ▣ 4. Fatiga por sobrecarga sensorial.
- ▣ 5. Exposición a peligros de la salud.

122

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

- ▣ 6. Exposición a temperatura extrema.
- ▣ 7. Insuficiencia de oxígeno.
- ▣ 8. Variación de presión atmosférica.
- ▣ 9. Restricción de movimiento.
- ▣ 10. Insuficiente azúcar en la sangre.
- ▣ 11. Ingestión de drogas.

123

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

Tensión Mental o Sicológica:

- ▣ 1. Sobrecarga emocional.
- ▣ 2. Fatiga debida a la carga o las limitaciones de tiempo para tareas mentales.
- ▣ 3. Obligaciones que exigen un juicio o toma de decisiones extremas.

124

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

- ▣ *4. Rutina, monotonía, exigencias para un cargo sin trascendencia.*
- ▣ *5. Exigencia de percepción/concentración profunda.*
- ▣ *6. Actividades insignificantes/degradantes*

125

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

- ▣ *7. Ordenes confusas.*
- ▣ *8. Solicitudes conflictivas.*
- ▣ *9. Preocupación por problemas.*
- ▣ *10. Frustraciones.*
- ▣ *11. Enfermedad mental.*

126

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

Falta de Conocimiento:

- ▣ *1. Carencia de experiencia.*
- ▣ *2. Orientación deficiente.*
- ▣ *3. Entrenamiento inicial inadecuado.*
- ▣ *4. Re - entrenamiento insuficiente.*
- ▣ *5. Ordenes mal interpretadas.*

127

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

Falta de Habilidad:

- ▣ *1. Instrucción inicial insuficiente.*
- ▣ *2. Práctica insuficiente.*
- ▣ *3. Operación esporádica.*
- ▣ *4. Carencia de preparación.*

128

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

Motivación Deficiente:

- ▣ 1. El desempeño sub-estándar es grato
- ▣ 2. El desempeño estándar causa desagrado
- ▣ 3. Carencia de incentivos
- ▣ 4. Presencia de frustraciones

129

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

- ▣ 5. Carencia de desafíos.
- ▣ 6. Carencia de intencionalidad en el ahorro de tiempo y esfuerzo.
- ▣ 7. Carencia de interés para evitar la incomodidad.
- ▣ 8. Carencia de interés por sobresalir.

130

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES PERSONALES

- ▣ 9. Presión indebida de compañeros.
- ▣ 10. Ejemplo deficiente por parte de la supervisión.
- ▣ 11. Retro - alimentación deficiente en relación con el desempeño.
- ▣ 12. Falta de refuerzo positivo.
- ▣ 13. Falta de incentivos de producción

131

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

Supervisión y Liderazgo Deficientes:

- ▣ 1. Relaciones jerárquicas no claras o conflictivas.
- ▣ 2. Asignación de responsabilidades poco claras o conflictivas.
- ▣ 3. Delegación de autoridad que no es suficiente o adecuada.

132

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ *4. Inadecuada definición de políticas, procedimientos, prácticas o líneas de acción.*
- ▣ *5. Formulación de objetivos, metas o estándares de modo que ocasionan conflictos.*

133

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ *6. Planeación o programación del trabajo insuficiente.*
- ▣ *7. Instrucción, entrenamiento y orientación insuficiente.*
- ▣ *8. Entrega de documentos para consultas, instrucciones y guías insuficiente.*

134

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ *9. Identificación y evaluación no eficiente de las exposiciones a pérdidas.*
- ▣ *10. Falta de conocimiento en el trabajo supervisor / administrador.*

135

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ *11. Ubicación de personas que no llenan la calidad y exigencias de la tarea.*
- ▣ *12. Medición y evaluación deficientes del desempeño.*
- ▣ *13. Retro - alimentación incorrecta en función del desempeño.*

136

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

Ingeniería Inadecuada:

- ▣ 1. *Evaluación insuficiente de todas las exposiciones a pérdidas.*
- ▣ 2. *Preocupación deficiente en cuanto a factores humanos / ergonómicos.*
- ▣ 3. *Estándares, especificaciones y/o criterios de diseño inadecuados.*

137

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ 4. *Control e inspección inadecuada de las construcciones.*
- ▣ 5. *Evaluación deficiente de las condiciones apropiadas para operar, al comienzo de una tarea, y para los cambios que pudieren producirse.*

138

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

Deficiencia en las Adquisiciones:

- ▣ 1. *Especificaciones deficientes sobre los requerimientos.*
- ▣ 2. *Investigación insuficiente respecto de materiales y equipos.*
- ▣ 3. *Especificaciones deficientes para los vendedores.*

139

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ 4. *Modalidades o rutas de embarque inadecuadas.*
- ▣ 5. *Inspecciones sobre recepción y aceptación deficientes.*
- ▣ 6. *Comunicación inadecuada de las informaciones, en aspectos sobre seguridad y salud.*

140

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ 7. Manejo, almacenaje y transporte inadecuado de materiales.
- ▣ 8. Identificación insuficiente de los rubros que implican riesgos.
- ▣ 9. Sistemas de recuperación o de eliminación de desperdicios, con deficiencias.

141

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

Mantenimiento Deficiente:

1. Prevención inadecuada para:

- ▣ 1.1. Evaluación de necesidades.
- ▣ 1.2. Lubricación y servicio.
- ▣ 1.3. Ajuste y ensamblaje.
- ▣ 1.4. Limpieza o pulimento.

142

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

2. Corrección inapropiada para:

- ▣ 2.1. Comunicación de necesidades.
- ▣ 2.2. Programación del trabajo.
- ▣ 2.3. Revisión de piezas y partes.
- ▣ 2.4. Eliminación / reemplazo impropio de partes defectuosas.

143

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

Herramienta / Equipo Inadecuado:

- ▣ 1. Evaluación deficiente de riesgos y necesidades.
- ▣ 2. Preocupación deficiente en cuanto a los factores humanos/ergonómicos.
- ▣ 3. Estándares y/o especificaciones inadecuadas.

144

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ 4. *Disponibilidad inadecuada.*
- ▣ 5. *Reparación, mantenimiento, ajuste deficientes.*
- ▣ 6. *Reparación y recuperación de materiales, deficientes.*
- ▣ 7. *Eliminación y reemplazo de partes defectuosas, inapropiado.*

145

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

Estándares Deficientes de Trabajo:

1. Desarrollo inadecuado de normas para:

- ▣ 1.1. *Inventario y evaluación de las exposiciones y necesidades.*
- ▣ 1.2. *Coordinación con personas que diseñan el proceso.*
- ▣ 1.3. *Compromiso de los trabajadores.*

146

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ 1.4. *Estándares, procedimientos y reglas inconsistentes.*

2. Mala comunicación de las normas:

- ▣ 2.1. *Publicación. Distribución.*
- ▣ 2.2. *Adaptación al idioma respectivo.*
- ▣ 2.3. *Entrenamiento.*

147

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ 2.4. *Refuerzo con afiches, código de colores y ayudas de trabajo.*

3. Mantenimiento impropio de las normas:

- ▣ 3.1. *Seguimiento del flujo de trabajo.*
- ▣ 3.2. *Actualización. Control del uso de normas / procedimientos / consignas.*

148

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

Uso y Desgaste:

- ▣ *1. Planificación inadecuada del uso.*
- ▣ *2. Prolongación excesiva de la vida útil del elemento.*
- ▣ *3. Inspección y control deficientes.*
- ▣ *4. Sobrecarga o proporción de uso excesivo.*

149

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

- ▣ *5. Mantenimiento deficiente.*
- ▣ *6. Empleo del elemento por personas no calificadas o sin preparación.*
- ▣ *7. Empleo inadecuado para otros propósitos.*

150

CAUSAS BASICAS DE PERDIDAS FACTORES DEL TRABAJO

Abuso o Maltrato:

- ▣ *1. Permitidos por la supervisión:*
 - ▣ *1.1. Intencional.*
 - ▣ *1.2. No intencional.*
- ▣ *2. No permitidos por la supervisión:*
 - ▣ *2.1. Intencional.*
 - ▣ *2.2. No intencional.*

151

FASE DE PRE - CONTACTO

▣ CAUSAS INMEDIATAS:

- ▣ **1. Actos Sub-Estándar.**
- ▣ **2. Condiciones Sub-Estándar.**

152

CAUSAS INMEDIATAS

CAUSAS INMEDIATAS

Actos bajo los estándares

Condiciones bajo los estándares

Las “causas inmediatas” de accidente, (actos / condiciones inseguras), hoy se llaman actos / condiciones subestandar:

1. Para referirlas a estándares que fijan bases para su medición, evaluación y corrección;
2. Para cambiar el estigma implícito en el concepto “acto inseguro”; y
3. Para ampliar el control de accidentes a control de “pérdidas”, que involucra seguridad, calidad, producción y costos.

153

CAUSAS INMEDIATAS

- ▣ *Este análisis, permite concluir que el sistema administrativo influye en la conducta humana, sin destacar los actos inseguros de la gente.*
- ▣ *El concepto “Sub-Estándar” se torna entonces, más aceptable, útil y profesional.*

154

CAUSAS INMEDIATAS

Actos Sub-Estándar:

- ▣ 1. Operar equipos sin autorización.
- ▣ 2. No señalar o advertir.
- ▣ 3. Falla en asegurar adecuadamente.
- ▣ 4. Operar a velocidad inadecuada.
- ▣ 5. Sacar de servicio los dispositivos de seguridad.

155

CAUSAS INMEDIATAS

- ▣ 6. Eliminar o modificar dispositivos de seguridad.
- ▣ 7. Usar equipo defectuoso.
- ▣ 8. Usar equipo de modo incorrecto.
- ▣ 9. Emplear en forma inadecuada o no usar el Equipo Protector Personal.

156

CAUSAS INMEDIATAS

- 10. *Instalar/mover cargas incorrectamente*
- 11. *Almacenar de manera incorrecta.*
- 12. *Levantar objetos /cargas de manera incorrecta.*
- 13. *Adoptar posiciones inadecuadas para hacer la tarea.*

157

CAUSAS INMEDIATAS

- 14. *Realizar el mantenimiento del equipo mientras está operando.*
- 15. *Hacer bromas pesadas durante la ejecución del trabajo.*
- 16. *Trabajar, bajo influencia de alcohol, drogas narcóticas o estupefacientes.*

158

CAUSAS INMEDIATAS

Condiciones Sub-Estándar:

- 1. *Protecciones y resguardos de equipo y maquinaria inadecuados.*
- 2. *E.P.P. inadecuado o insuficiente.*
- 3. *Herramienta, equipo o materiales defectuosos.*
- 4. *Espacio limitado para trabajar.*

159

CAUSAS INMEDIATAS

- 5. *Sistemas de aviso inadecuados.*
- 6. *Peligro de incendio o explosión.*
- 7. *Orden y limpieza deficientes.*
- 8. *Condiciones de peligro del medio ambiental: gases, polvos, humos, emanaciones metálicas, vapores.*

160

CAUSAS INMEDIATAS

- 9. *Exposición a choque eléctrico.*
- 10. *Exposición a ruido.*
- 11. *Exposición a radiaciones.*
- 12. *Exposición a frío o calor extremo.*
- 13. *Iluminación deficiente / excesiva.*
- 14. *Ventilación insuficiente.*

161

CAUSAS INMEDIATAS

- *Actos y condiciones sub- estándar son considerados "causas inmediatas" o "síntomas".*
- *La clave está en el diagnóstico y la solución del problema que implican.*
- *Al tratar solo síntomas, el problema se repetirá una y otra vez. Importa entonces conocer:*

162

CAUSAS INMEDIATAS

- *a. ¿ Por qué se produce un acto sub-estándar ?*
- *b. ¿ Por qué aparece la condición sub-estándar ?*
- *c. ¿ Cuáles fallas en los sistemas de supervisión y/o administración hicieron posible ese acto o esa condición sub-estándar ?*

163

CAUSAS INMEDIATAS

- *Al investigar, las respuestas señalan el camino a seguir para realizar controles más efectivos.*
- *Al examinar y resolver problemas que afectan el control de pérdidas, es necesario concentrarse en las causas básicas originarias.*

164

FASE DE CONTACTO

ACCIDENTE:

CONTACTO CON FUENTES DE ENERGIA O SUBSTANCIAS

165

FASE DE CONTACTO. *Accidente*

ACCIDENTE

Es el evento anterior a la "pérdida" - el contacto que causa la lesión o daño -.

Contacto con energía o substancia

Al tolerar causas potenciales de accidente, se abren las posibilidades de contacto con fuentes de energía por encima de la capacidad límite de un cuerpo o estructura.

166

FASE DE CONTACTO. *Accidente*

- *Tipos comunes de transferencia de energía, según ANSI Z-16.2 :*
- **Golpear contra** (corriendo hacia o tropezando con).
- **Golpeado por** (objeto móvil).
- **Caída a distinto nivel** (sea que el cuerpo caiga o que un objeto golpee el cuerpo).

167

FASE DE CONTACTO. *Accidente*

- **Caída al mismo nivel** (resbalar, caer, volcar).
- **Atrapado por** (puntos cortantes o en filo).
- **Atrapado en** (agarrado, colgado)

168

FASE DE CONTACTO. *Accidente*

- **Atrapado entre** (aplastado, amputado).
- **Contacto con** (electricidad, calor, frío, radiación, cáusticos, tóxicos, ruido).
- **Sobre-tensión / sobreesfuerzo**

169

FASE DE CONTACTO. *Accidente*

- **El accidente visto en términos de intercambio de energía , ayuda a enfocarse en los medios de control.**
- **Permitir las condiciones o actos sub-estándar, posibilita intercambio de energía que daña a personas, propiedades y procesos.**

170

FASE DE POS - CONTACTO.

- **¡ Daños !**
- **¡ Pérdida !**



171

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdida

PERDIDA

El resultado de los accidentes es la Pérdida.

Las pérdidas mas obvias son daño a las personas, al ambiente, a la propiedad o al proceso productivo.

**Personas
Ambiente
Propiedad
Procesos**

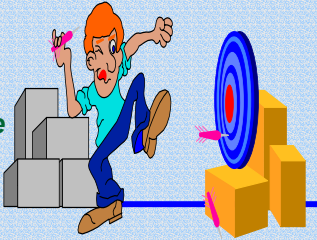
Las interrupciones del trabajo y la reducción de utilidades, son consideradas pérdidas implícitas de importancia.

172

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdida

- *El costo del accidente, por lo común dependerá de la actividad preventiva que puede evitar pérdidas como las siguientes:*



173

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

Tiempo del trabajador lesionado

- *1. Por pérdida de su capacidad de producción.
Esta pérdida en tiempo productivo no puede recuperarse mediante el reembolso de los beneficios para compensación del trabajador.*

174

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

Tiempo de los compañeros de trabajo.

- *2. En el lugar del accidente.*
- *3. En trasladar al lesionado a un centro de atención médica.*
- *4. En expresiones de pesar o de curiosidad.*

175

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

- *5. Por interrupción del trabajo al producirse la lesión.*
- *6. En comentar el caso una y otra vez, intercambiar opiniones, hacer que corra el rumor, etc.*

176

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

- 7. *En limpiar el lugar del accidente.*
- 8. *En colectas para el trabajador y su familia.*
- 9. *En asistir a audiencias.*
- 10. *En sobre-tiempo de encargados de cubrir al lesionado.*

177

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

- 11. *En investigar las circunstancias del accidente, inicialmente.*
- 12. *En investigaciones de fondo, por parte de una comisión especial, si la gravedad del hecho lo requiere.*

178

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

Tiempo del Supervisor.

- 13. *En auxiliar al lesionado.*
- 14. *En investigar las causas del hecho, para evitar su repetición.*
- 15. *En el informe verbal del hecho.*
- 16. *En planificar la continuidad de las tareas, reprogramar, etc.*

179

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

- 17. *En seleccionar e instruir nuevos trabajadores o reemplazantes que son transferidos.*
- 18. *En reportar por escrito el hecho (lesión, daños, impacto ambiental)*
- 19. *En participar en las audiencias relacionadas.*

180

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

Pérdidas Generales.

- 20. *En tiempo de producción por el impacto emocional causado, baja de rendimiento y comentarios de grupo.*
- 21. *En paradas del equipo, plantas, vehículos, etc. temporalmente o no, lo cual afecta la programación.*

181

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

- 22. *Al disminuir la efectividad del lesionado que regresa al trabajo, por:*
 - a. *Restricciones*
 - b. *Disminución de la eficiencia.*
 - c. *impedimentos físicos, etc.*

182

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

- 23. *Por pérdidas de los contratos, imagen y publicidad negativa que conduce al cierre operacional.*
- 24. *Por gastos legales, demandas por responsabilidad civil y aumento de las primas de seguros.*

183

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

Pérdidas de Propiedad.

- 25. *Por gastos en el suministro de equipos y recursos de emergencia.*
- 26. *Por costo de partes y materiales, como resultado de reparaciones.*
- 27. *Por costo del tiempo para las reparaciones y reemplazo de equipo.*

184

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

- 28. *Por el costo de las acciones correctivas distintas a reparaciones.*
- 29. *Por pérdida de los repuestos de almacén, destinados a equipos destruidos y que, por tanto, quedan obsoletos.*

185

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

- 30. *Por costos proporcionales, tanto del equipo de rescate, como del de emergencias.*
- 31. *Por producción perdida durante la recuperación del trabajador, la investigación, limpieza, reparación e información certificada.*

186

FASE DE POS - CONTACTO

Pérdidas Producto de Accidentes

Otras Pérdidas.

- 32. *Castigos.*
- 33. *Sanciones legales.*
- 34. *Multas.*
- 35. *Citaciones por embargos.*
- 36. *Visitas especiales de auditoría.*

187

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

1. En la Fase de Gestión:

- *Se considera que son cinco, las fuentes remotas generadoras de accidentes y pérdidas, que serán consideradas al planificar toda estrategia operativa y determinar formas de prevención y mitigación.*

188

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

Tales Fuentes Remotas Son:

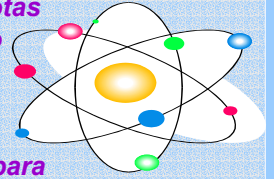
- 1. Gente.
- 2. Recursos Financieros.
- 3. Equipo y Materiales.
- 4. Ambiente.
- 5. Cultura Organizacional.

189

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

- Las Fuentes Remotas ordenadas a modo de componentes relacionados entre sí, actuando e interactuando para influir sobre una tarea o función, constituyen un sistema.



190

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación



191

RESUMEN

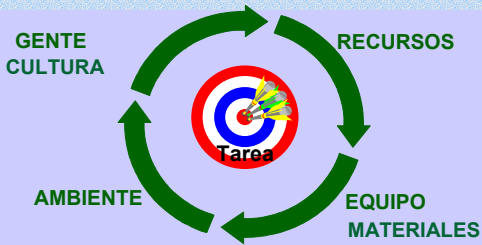
Las Cuatro Etapas de la Mitigación

- El sistema se define como una tarea o función y sus componentes se relacionan entre sí, es decir, que cada parte afecta a las otras.
- Una falla en el funcionamiento de uno de tales componentes afecta a los demás, degradando así la ejecución de la tarea.

192

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

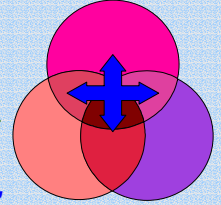


193

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

- Las causas remotas de los accidentes, entonces, se gestan como efecto de las deficiencias en la gente, los recursos, el equipo y los materiales, el ambiente y la Cultura de la Organización.



194

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

2. La Mitigación en la Fase de Pre - contacto. Incluye:

- a. El desarrollo y puesta en práctica de un programa para control del peligro.
- b. La prevención de las pérdidas.
- c. La planificación de acciones para mitigar los efectos del contacto.

195

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

- La fase Pre - Contacto, es fructífera, en razón a que es allí donde:
 - Se desarrollan programas óptimos.
 - Se establecen estándares óptimos.
 - Se establece retro - alimentación efectiva del desempeño.

196

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

3. Mitigación en la Fase de Contacto:

- Como el accidente es contacto con substancias o con fuentes de energía sobre la capacidad límite del cuerpo o estructura, la mitigación aplica en el momento del contacto, suprimiéndolo o reduciéndolo. Ej:

197

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

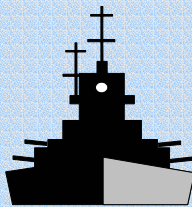
- a. Reemplazo con fuentes alternas de energía o agentes menos dañinos
- b. Reducción del monto de energía usada o liberada.
- c. Resguardos o barreras entre la fuente de energía y las personas o la propiedad.

198

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

- d. Modificación de superficies de contacto.
- e. Reforzamiento del cuerpo o de la estructura.



199

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

4. Mitigación en la Fase de Pos-Contacto:

- Luego del accidente o "contacto", la pérdida puede controlarse así. Ej:
- a. Puesta en práctica de los planes de acción por emergencia.
- b. Primeros auxilios oportunos y cuidado médico adecuado.

200

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

- **c. Operaciones de rescate.**
- **d. Control de incendio y explosión.**
- **e. Retiro de uso o servicio de equipo, materiales e instalaciones dañados.**
- **f. Reparación de materiales, equipo e instalaciones dañados.**

201

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

- **g. Ventilación del lugar de trabajo para eliminar aire contaminado.**
- **h. Limpieza efectiva de derrames.**
- **i. Control de reclamos por cuenta de indemnizaciones y litigios legales.**

202

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

- **j. Recobro y control al derroche, para rescatar todo lo útil en los elementos dañados.**
- **k. Rehabilitación rápida y efectiva de los lesionados, para su incorporación a la vida productiva.**

203

RESUMEN

Las Cuatro Etapas de la Mitigación

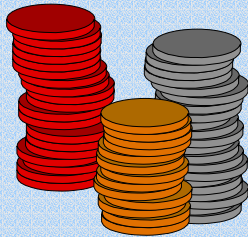
- **El control pos – contacto no previene accidentes: minimiza pérdidas.**
- **Es la diferencia entre vivir y morir; entre daño reparable y pérdida total; entre reclamos y demandas judiciales; entre parar la producción y el cierre total de la Empresa.**

204

FASE DE POS - CONTACTO

La Administración de Riesgos

- Adicionalmente, un rol eficaz de Gerencia, es el grado de interés y compromiso con el Programa de Administración de Riesgos, como herramienta básica para el control de pérdidas.



205

FASE DE POS - CONTACTO

La Administración de Riesgos

- El Programa de Administración de Riesgos contendrá puntos clave, como los siguientes:
- 1. Uso de las técnicas apropiadas para identificar riesgos.
- 2. Inclusión, en las medidas de control de riesgos, de aspectos como :

206

FASE DE POS - CONTACTO

La Administración de Riesgos

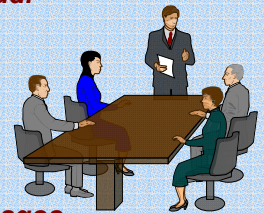
- 2.1. Entrenamiento y educación.
- 2.2. Procedimientos seguros de operación.
- 2.3. Investigación de accidentes.

207

FASE DE POS - CONTACTO

La Administración de Riesgos

- 2.4. Comités de Seguridad y Salud.
- 2.5. Adopción de medidas viables de control de riesgos.



208

FASE DE POS - CONTACTO

La Administración de Riesgos

- **También son importantes, las medidas adoptadas para mitigar o minimizar las pérdidas, como :**
- **Primeros auxilios oportunos.**
- **Atención médica oportuna.**
- **Oportuno y efectivo control de los incendios.**

209

FASE DE POS - CONTACTO

La Administración de Riesgos

- **Reparación oportuna del equipo e instalaciones dañadas.**
- **Aplicación oportuna y eficiente del Plan de Emergencias establecido.**
- **Efectiva rehabilitación de lesionados antes de su reintegro al trabajo.**

210



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D. C.**

Secretaría
TRÁNSITO Y TRANSPORTE

ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

DATOS GENERALES

OCCISOS - LESIONADOS

AÑO 2001 - 2002 - 2003 - 2004

GRUPO URBANO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO



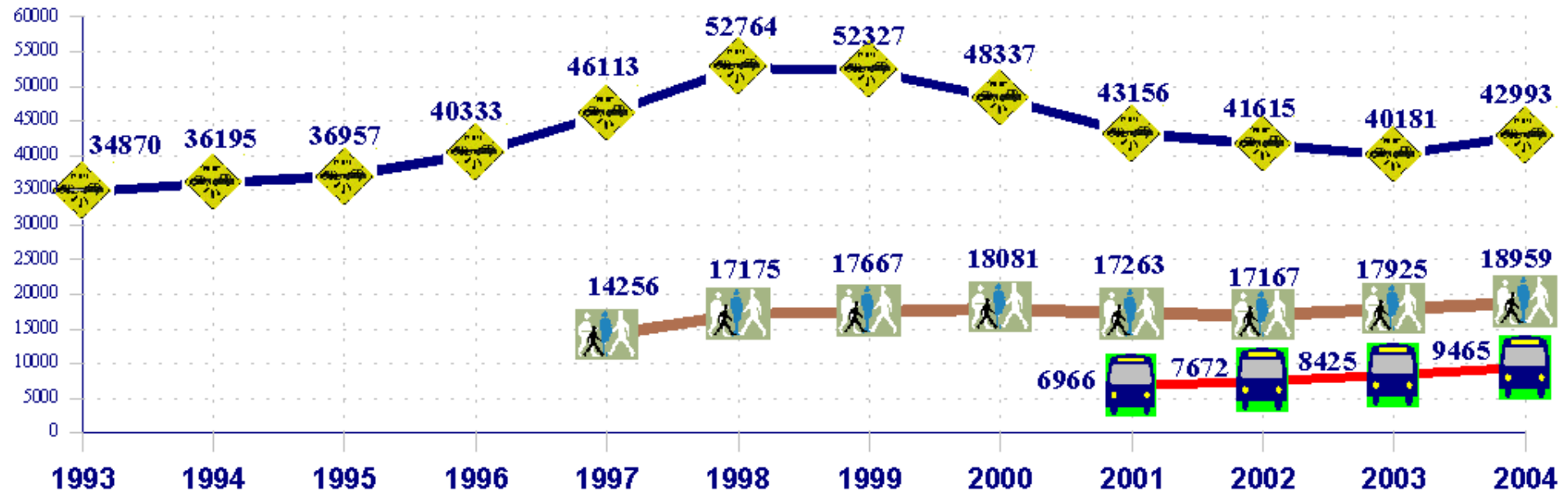
**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D. C.**
Secretaría
TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Grupo Urbano de Investigación Vial
Accidentes de Tránsito
S. T. T.

Bogotá sin indiferencia

ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Accidentes por Año



Nº Accidentes



Nº Accidentes con Occisos y Lesionados



Nº Accidentes Occisos y Lesionados Causados Veh Serv Público



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D. C.
Secretaría
TRANSITO Y TRANSPORTE

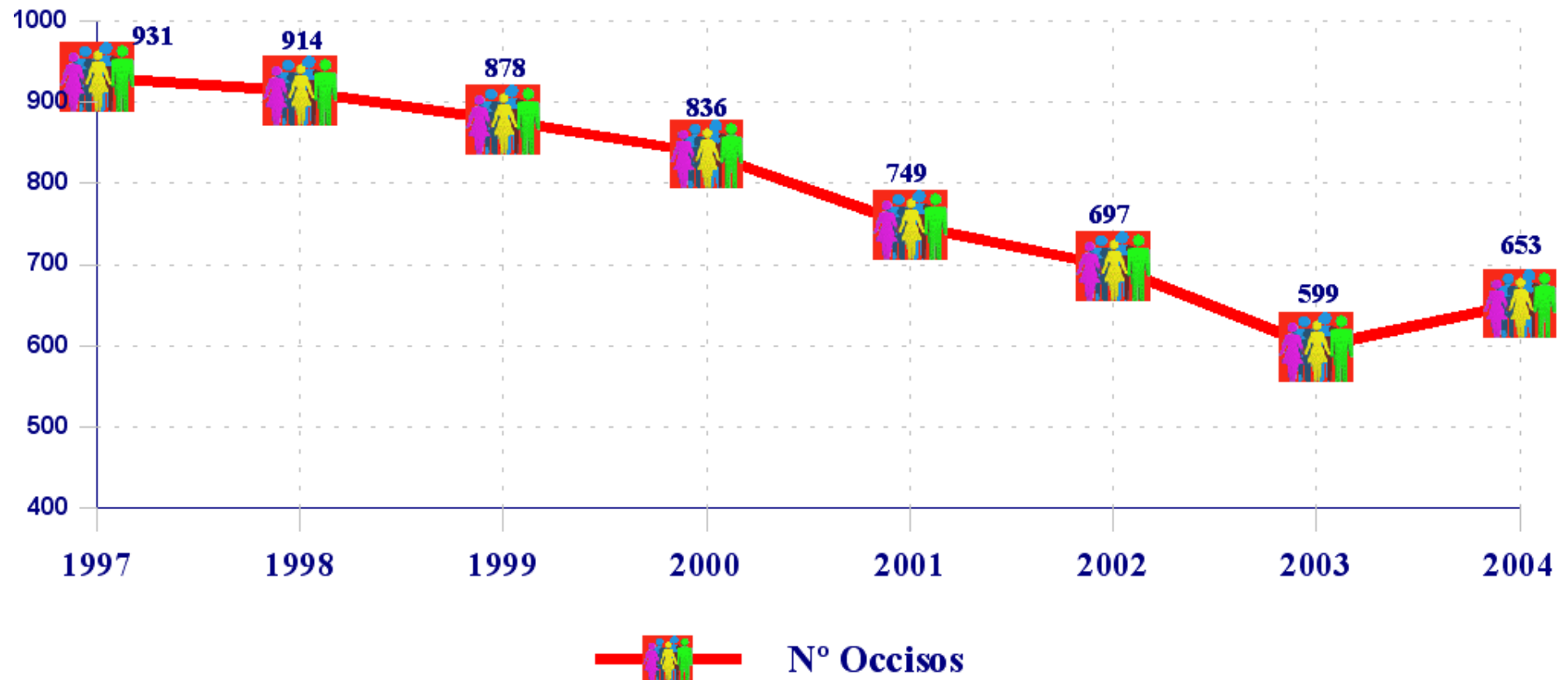
Grupo Urbano de Investigación Vial
Accidentes de Tránsito
S. T. T.

Bogotá sin indiferencia

ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Occisos

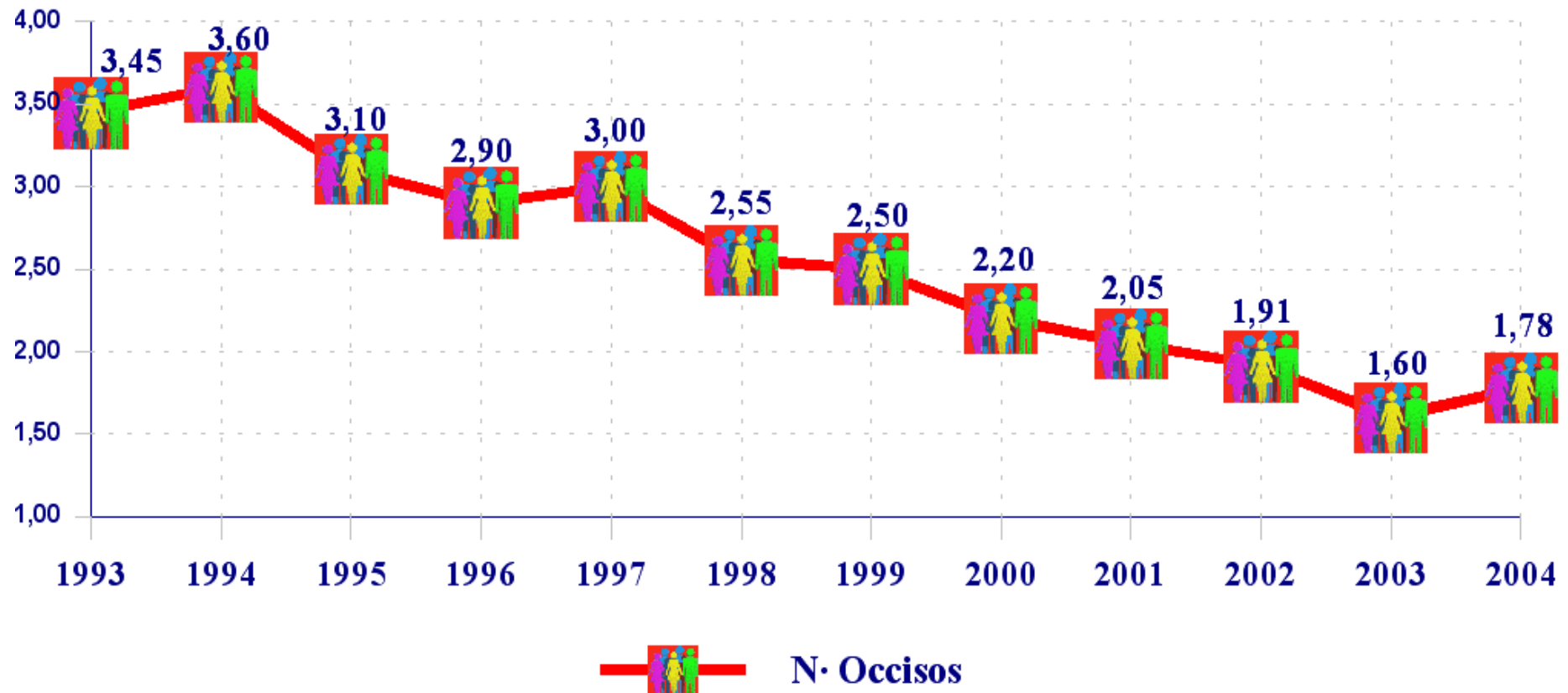
Datos Medicina Legal / Policía Metropolitana Tránsito



ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Número de Occisos Promedio / Día

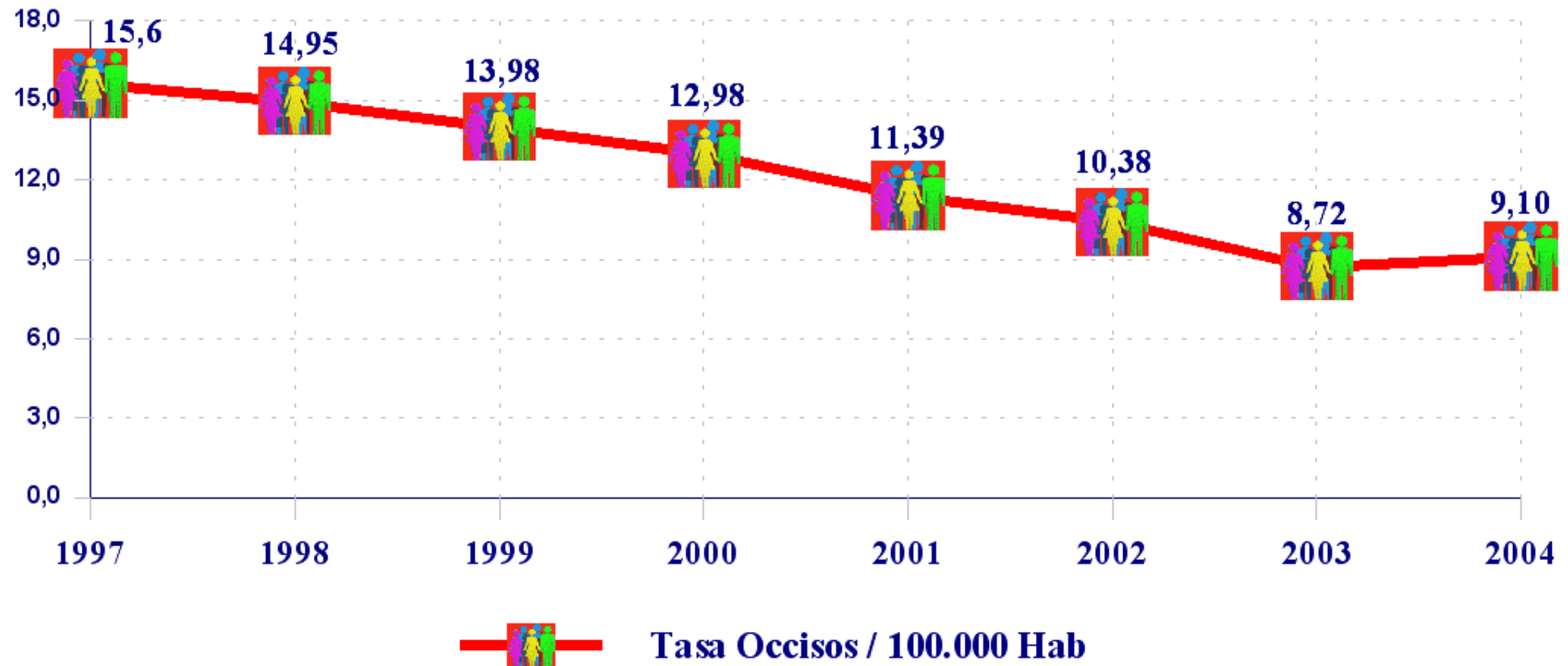
Datos Medicina Legal / Policía Metropolitana Tránsito



ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

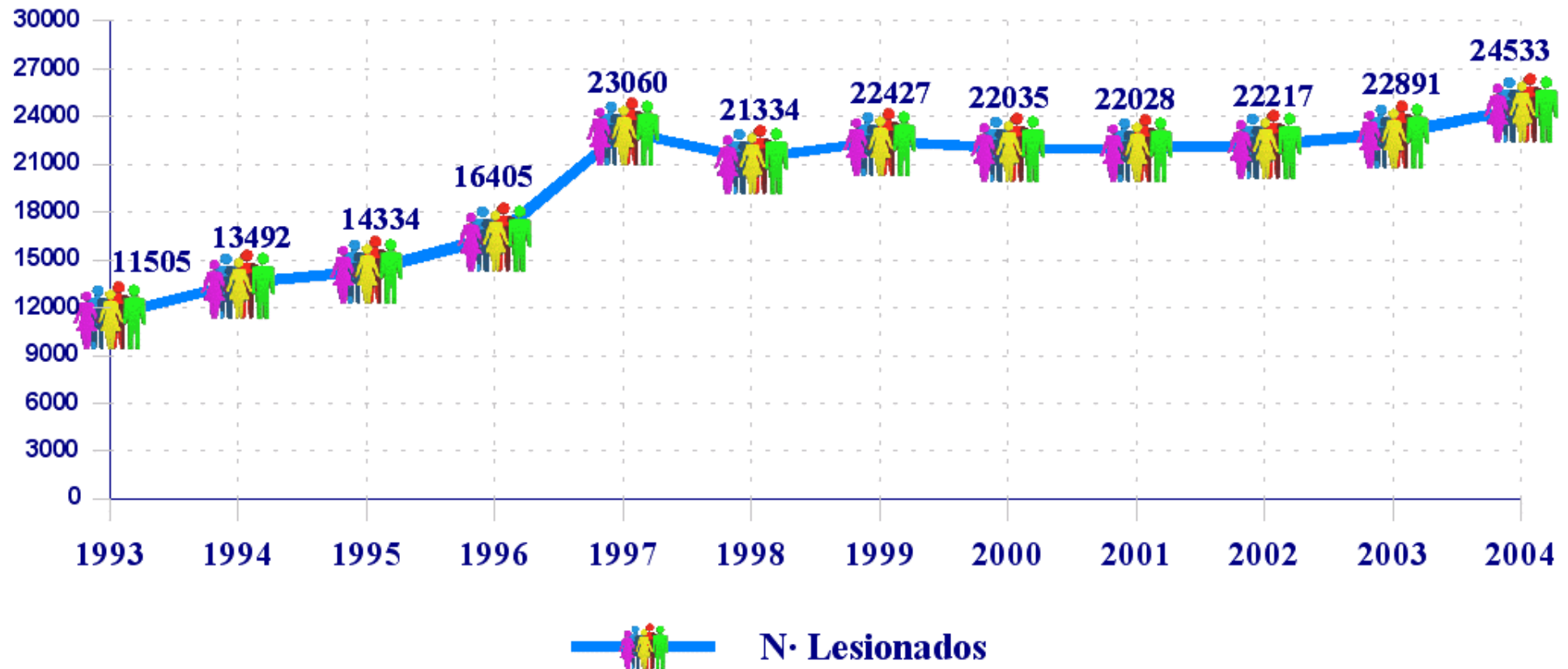
Tasa Occisos por Accidente de Tránsito / 100.000 Habitantes Fuente DANE

Datos Medicina Legal / Policía Metropolitana Transito



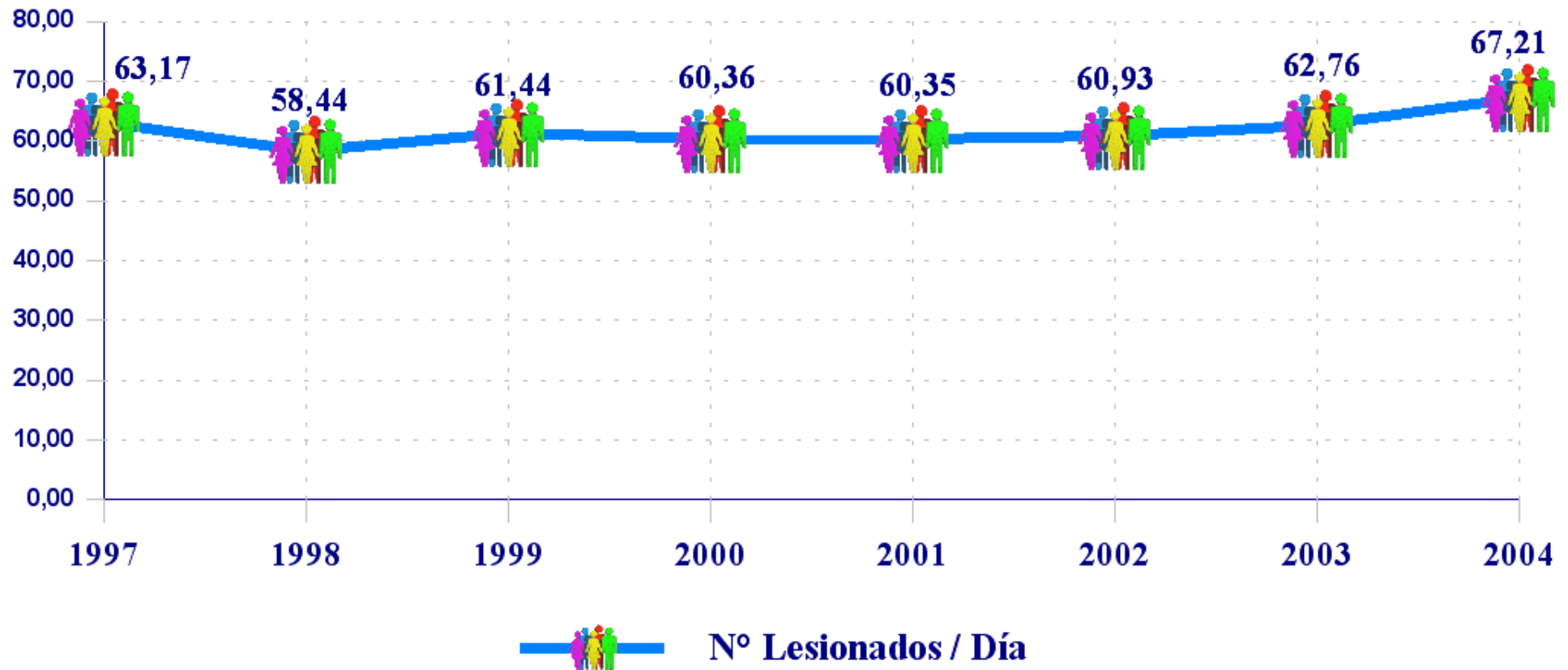
ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Lesionados en Accidentes



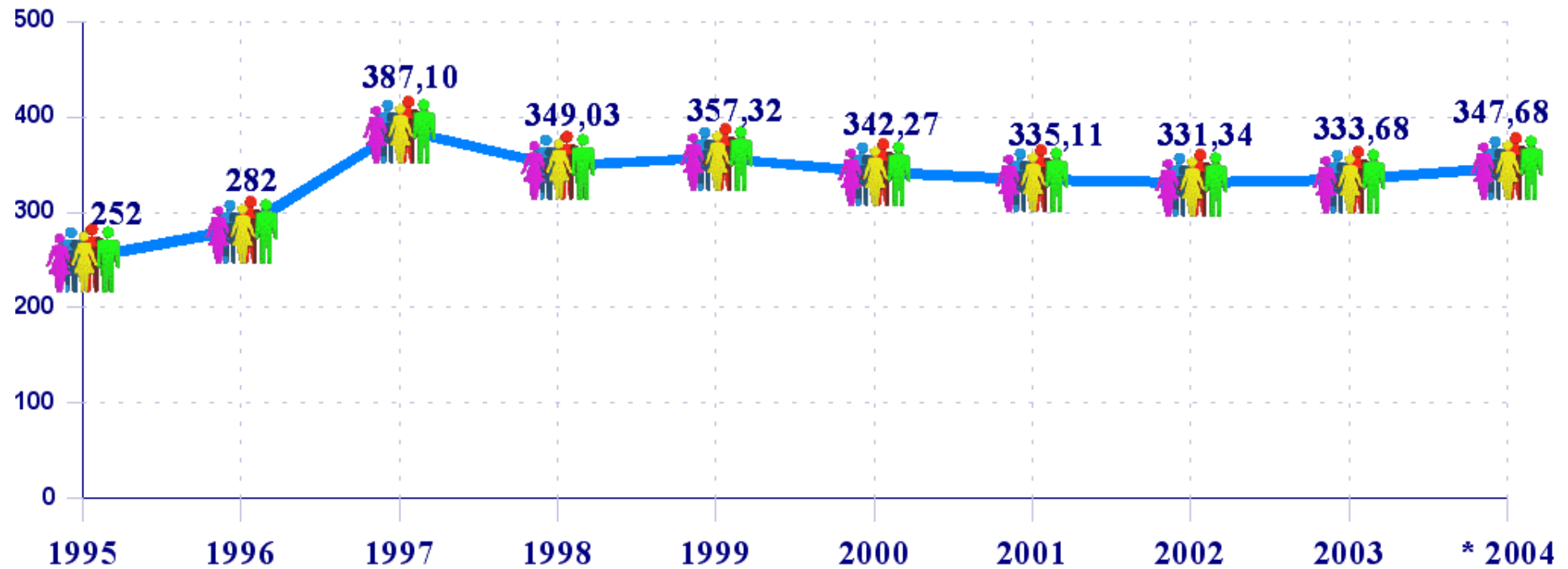
ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Lesionados Promedio / Día



ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Tasa de Lesionados en Accidente / 100.000 Habitantes Fuente DANE

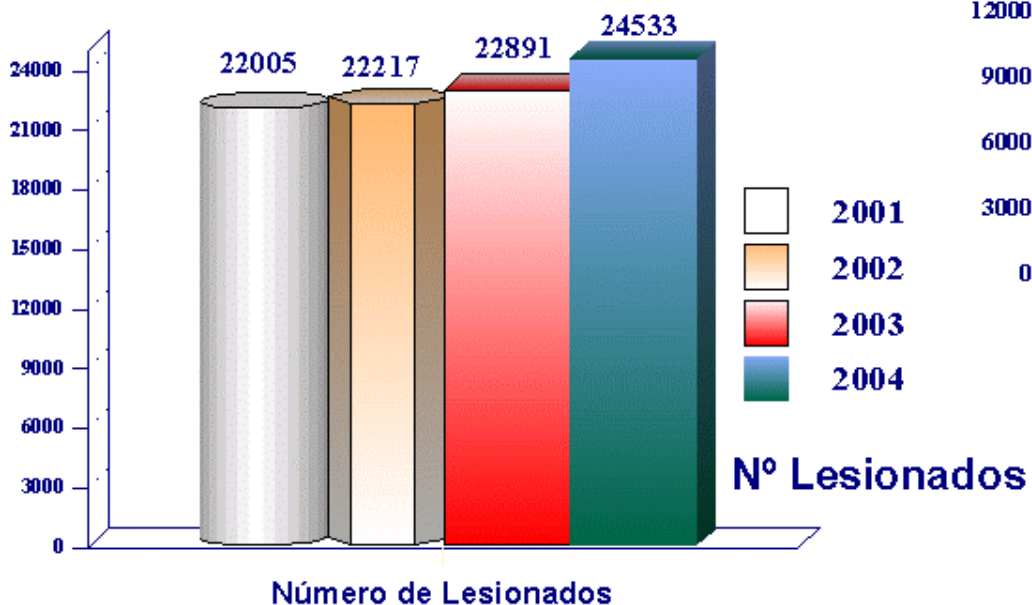
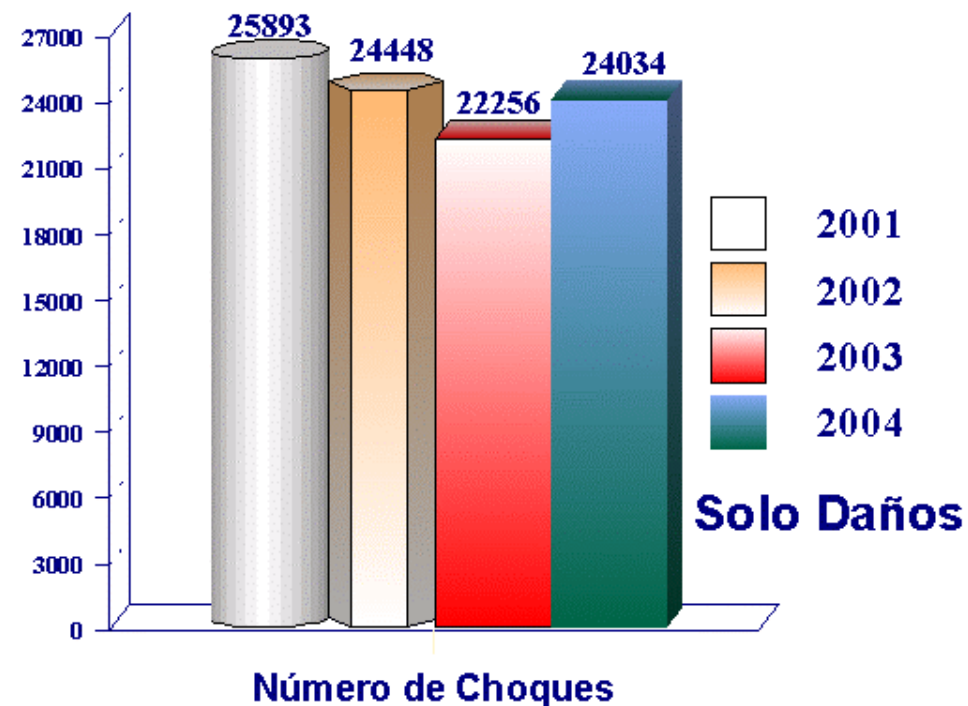
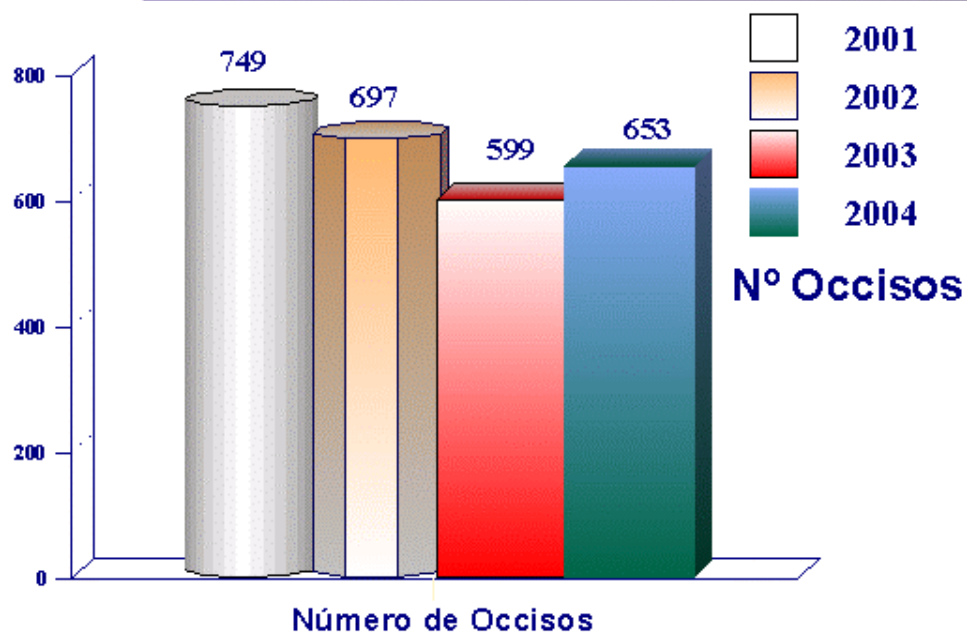


Tasa Lesionados / 100.000 Hab

* Fuente Dapd - Subdirección de Desarrollo Social. Área de Desarrollo Humano y Progreso Social.

ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Occisos - Lesionados - Solo Daños 2001 - 2002 - 2003 - 2004

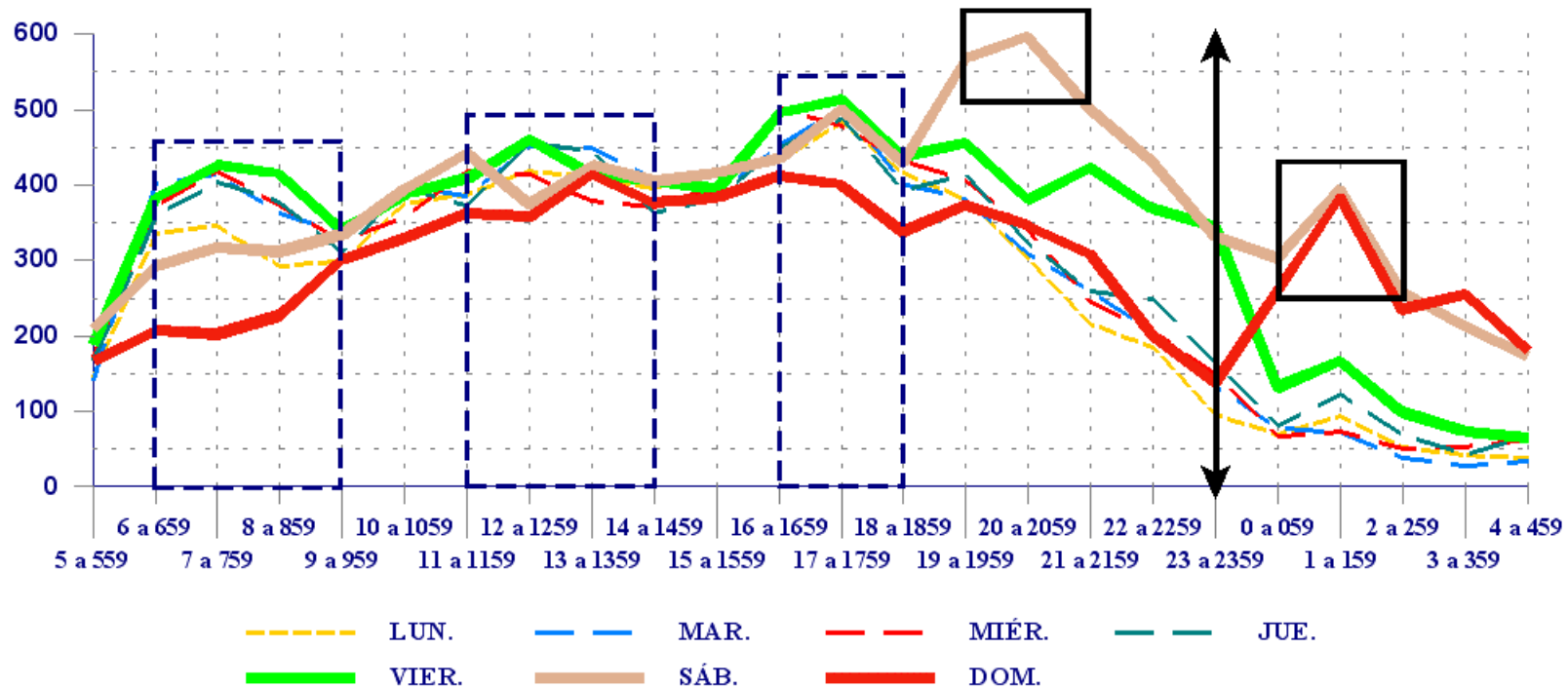


Grupo Urbano de Investigación Vial
Accidentes de Tránsito
S. T. T.



ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C. Occisos y Lesionados 2001 - 2002 - 2003

Hora de Ocurrencia / Día de la Semana

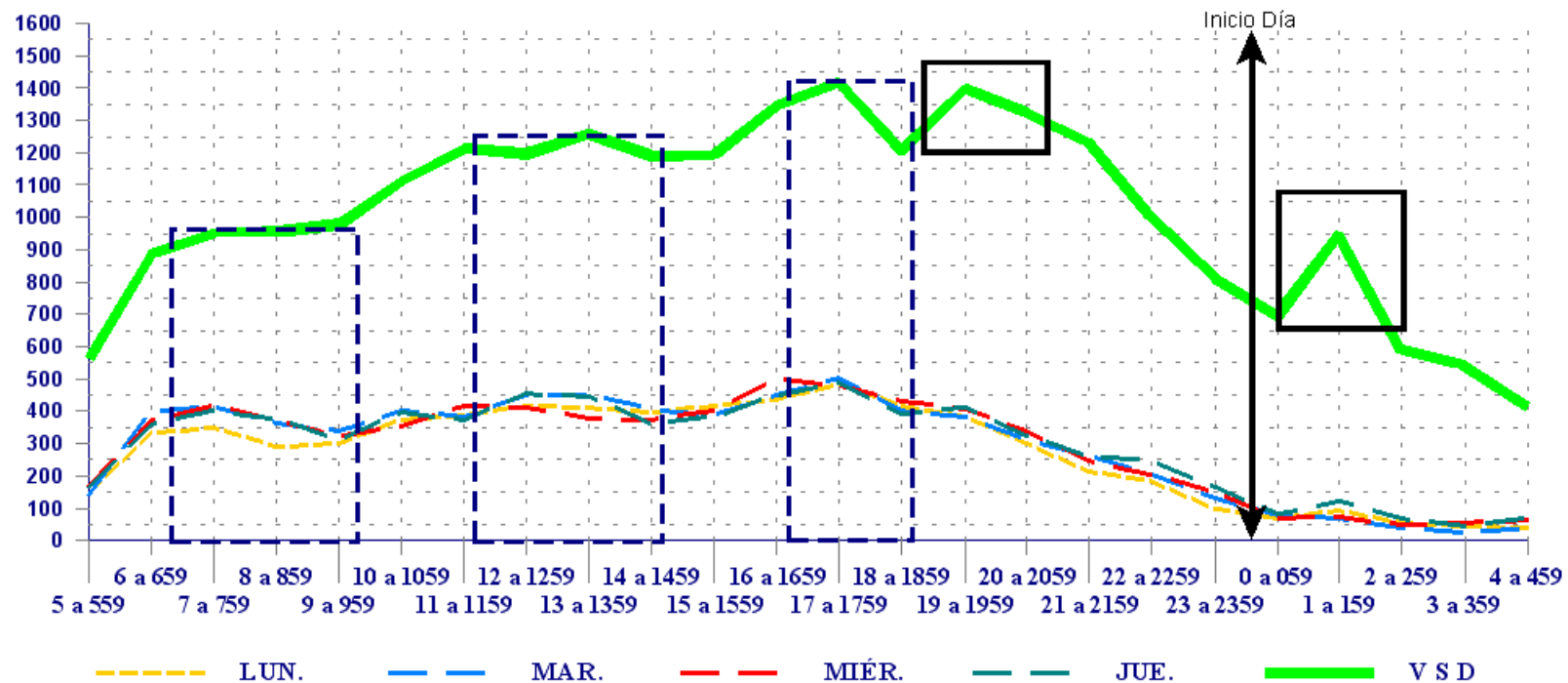


ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Occisos y Lesionados 2001 - 2002 - 2003

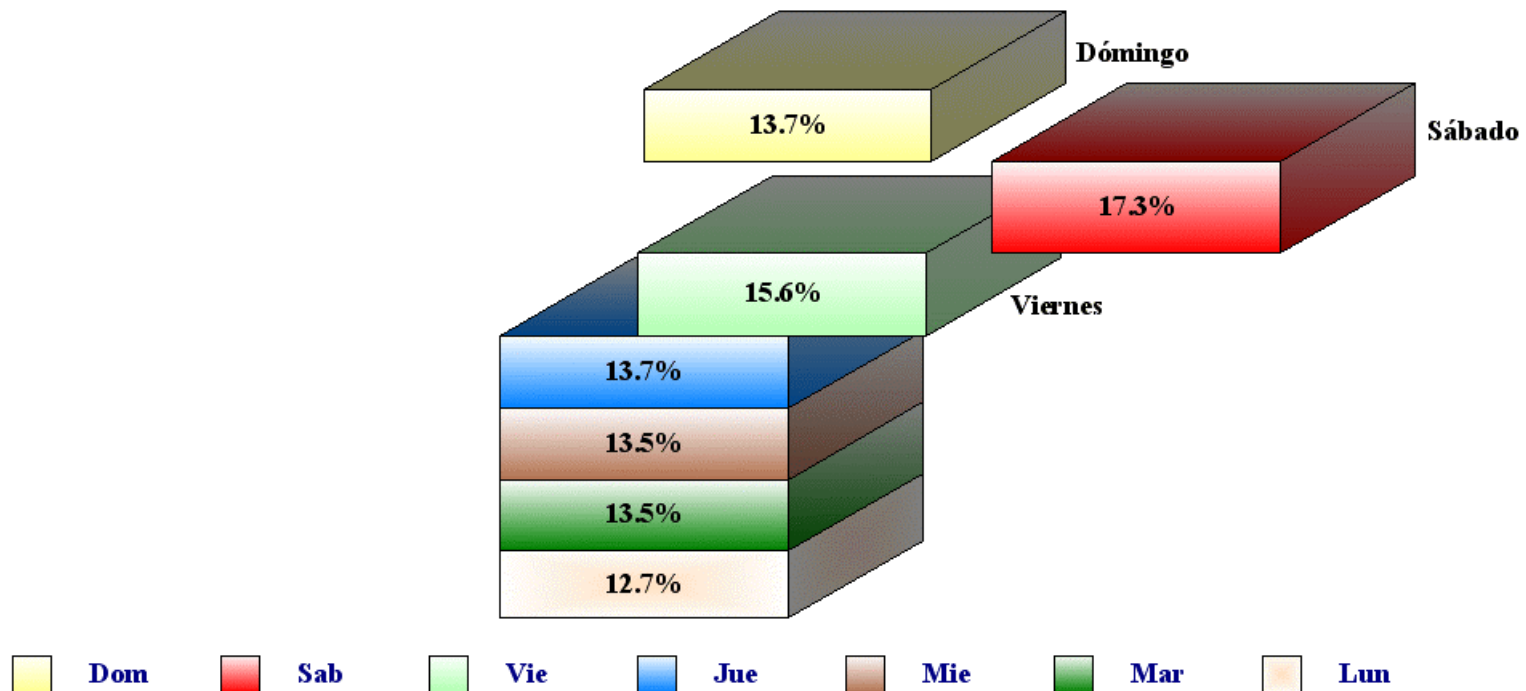
Hora de Ocurrencia vs Día de la Semana

----- Vie - Sab - Dom



ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C. Occisos y Lesionados 2001 - 2002 - 2003

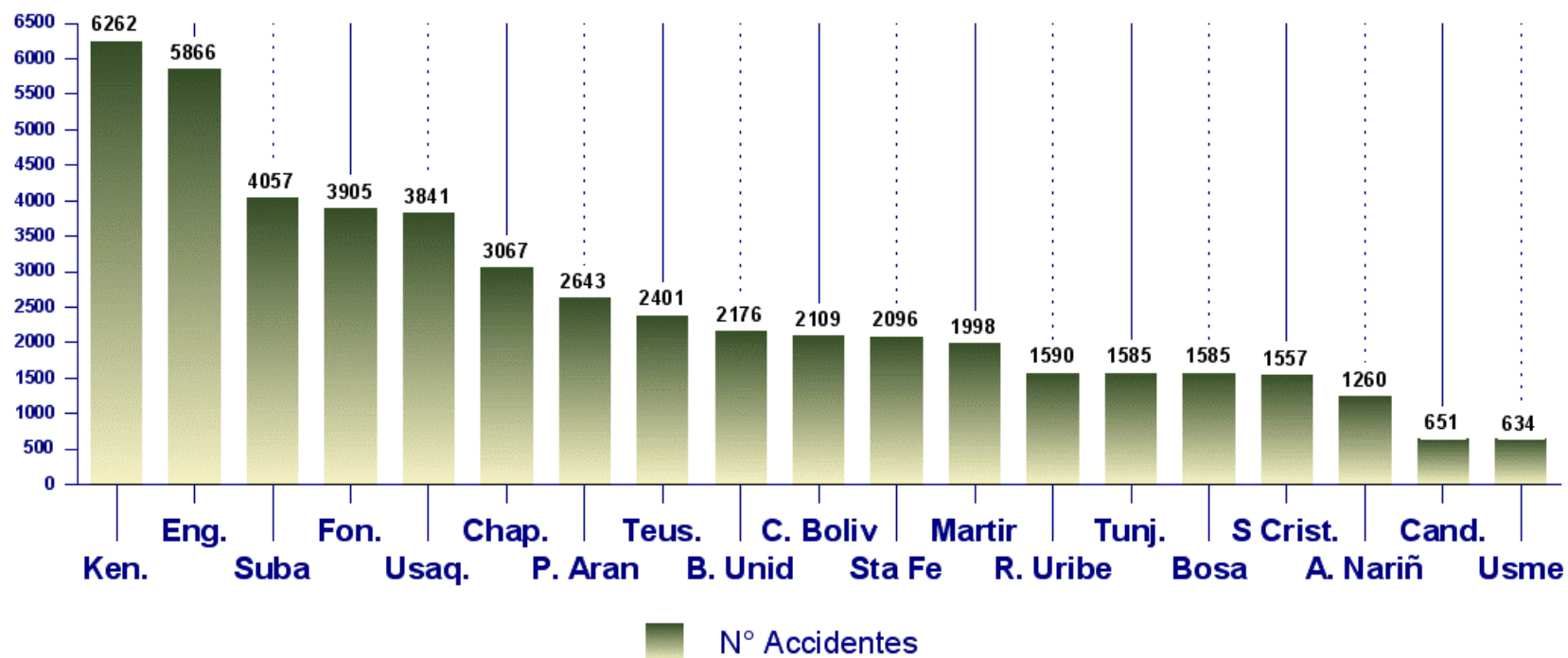
Porcentaje de Accidentes Según Día de la Semana



ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Occisos y Lesionados 2001 - 2002 - 2003

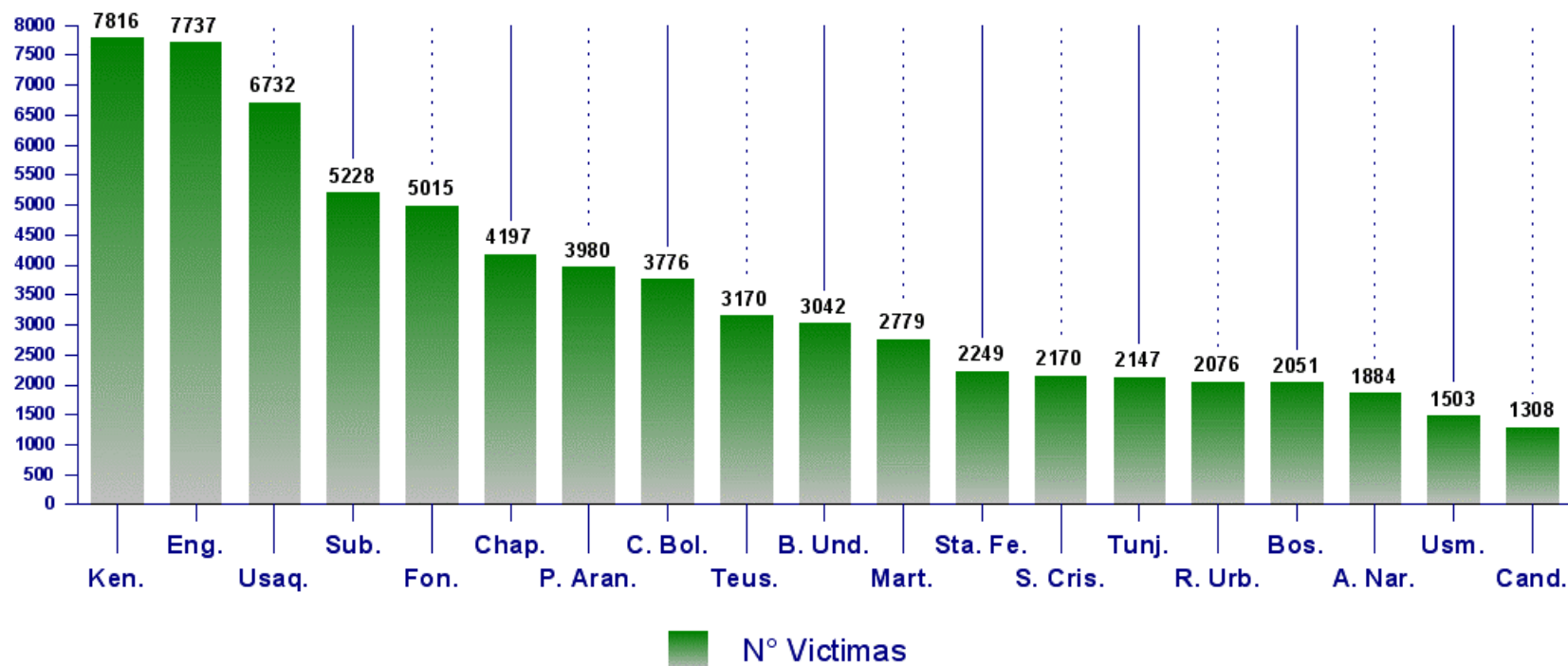
Accidentes por Localidad



ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Occisos y Lesionados 2001 - 2002 - 2003

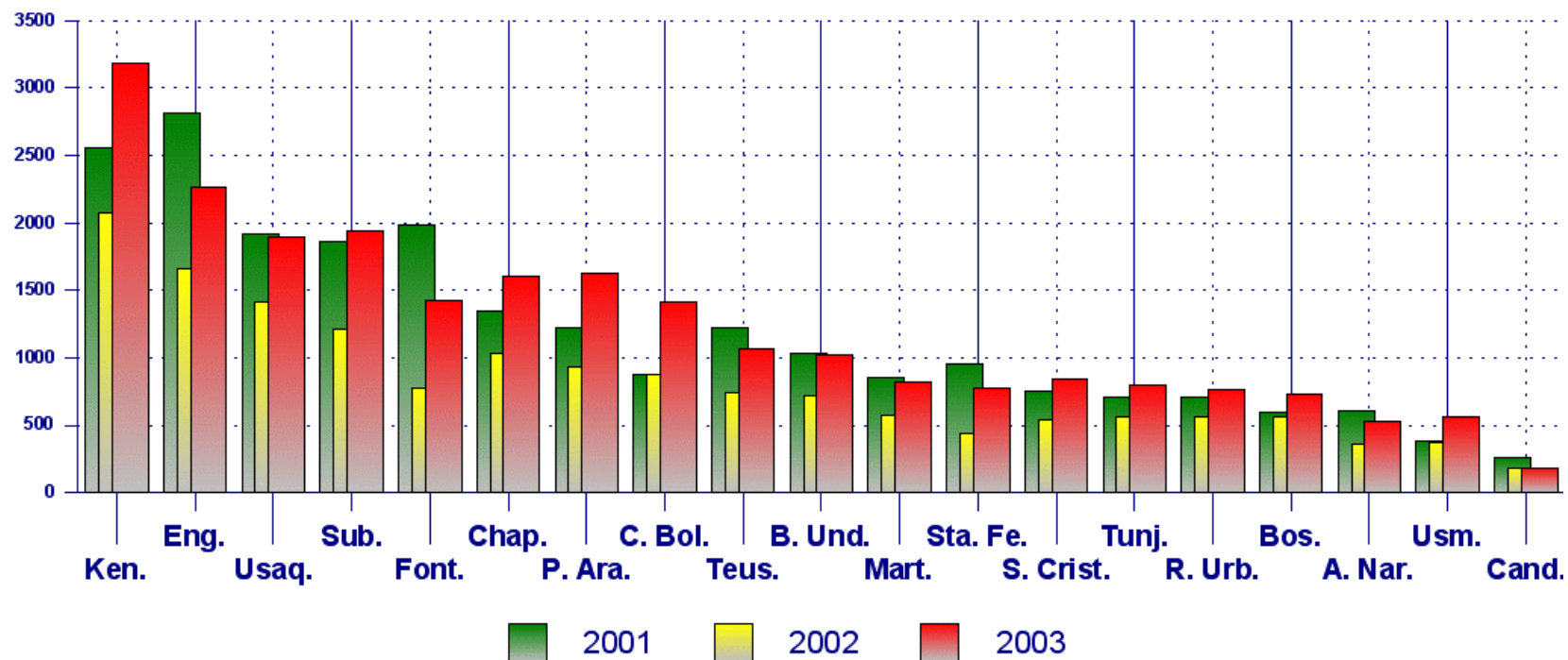
Víctimas por Localidad



ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Occisos y Lesionados 2001 - 2002 - 2003

N° Víctimas por Año vs Localidad



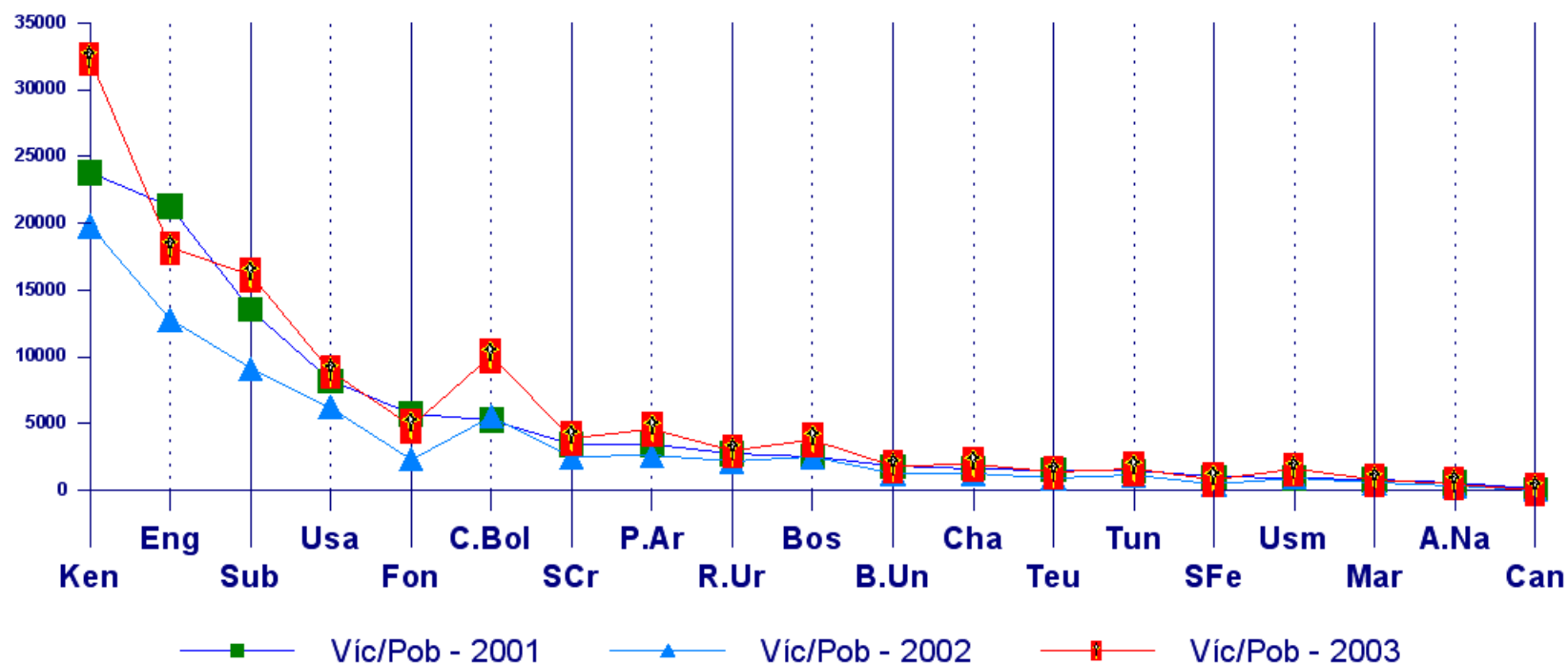
Grupo Urbano de Investigación Vial
Accidentes de Tránsito
S. T. T.



ACCIDENTES DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Occisos y Lesionados 2001 - 2002 - 2003

N° Víctimas / 100.000 Habitantes vs Localidad



Grupo Urbano de Investigación Vial
Accidentes de Tránsito
S. T. T.



ACCIDENTE DE TRANSITO BOGOTA D.C.

Occisos y Lesionados 2001 - 2002 - 2003

Rangos de Edad

