

SEGURIDAD

SECRETARÍA DE SEGURIDAD
Y PROTECCIÓN CIUDADANA



POLICÍA



FEDERAL

MANUAL DEL CONDUCTOR



MANUAL DEL CONDUCTOR

COMISARIO GENERAL
ÁNGEL GONZÁLEZ RAMÍREZ

TITULAR DE LA DIVISIÓN DE SEGURIDAD REGIONAL DE LA POLICÍA FEDERAL



**POLICÍA
FEDERAL**

SEGURIDAD

**SECRETARÍA DE SEGURIDAD
Y PROTECCIÓN CIUDADANA**



Primera edición, 2019.

Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana

Policía Federal

Blvd. Adolfo Ruiz Cortines 3648,
Col. Jardines del Pedregal,
Del. Álvaro Obregón,
C.P. 01900, Ciudad de México

<http://www.gob.mx/policiafederal>

Impreso en México

Se prohíbe la reproducción parcial o total, sin importar el medio, de cualquier capítulo o información de esta obra, sin previa y expresa autorización de la **POLICÍA FEDERAL**, titular de todos los derechos.

Certificado de Registro Público del Derecho de Autor número: **03-2019-012112102000-01**, otorgado por el Instituto Nacional del Derecho de Autor (INDAUTOR).

AGRADECIMIENTO

El Área de Seguridad Vial, de la División de Seguridad Regional de la Policía Federal, agradece a todos aquéllos que contribuyeron en la elaboración del Manual del Conductor, enfocado a mejorar la seguridad vial, prevenir los hechos de tránsito, privilegiando la vida, con la disminución de muertes, lesiones y discapacidades. Son innumerables las aportaciones y sugerencias recibidas que hicieron posible la integración de este Manual del Conductor, que habrá de convertirse en un referente indispensable para todas aquellas personas que pretendan conocer sobre un manejo seguro en carreteras.

De forma particular, se agradece el apoyo del Director General de Planes y Supervisión de la División de Seguridad Regional de la Policía Federal, **Comisario Mtro. Abraham Noé Aceves Gómez**, por su liderazgo, para la realización de este Manual, su inquebrantable voluntad de servir y proteger, de mejorar la calidad de vida de los mexicanos, a través de su compromiso moral y profesional en esta Policía Federal.

A la Academia Superior de la Policía Federal, alma mater de la División de Seguridad Regional y cuna de los mejores policías de México, ha forjado grandes pensadores ideales en beneficio de la Seguridad Vial, a través de la capacitación impartida en los diplomados de la materia, mismos que han sido plasmados en este importante documento a favor de la comunidad; asimismo, su Director, el **C. Inspector General Rubén Jesús Rodríguez Rodríguez**, quien por su excelente dirección, administración y apoyo, contribuyó de manera loable a la construcción del presente Manual del Conductor, con el interés primordial de salvaguardar la vida de los conductores que transitan en las carreteras, fijando un precedente en Pro de la Seguridad Vial en nuestro país.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTO.....	4
PRÓLOGO.....	10
PRESENTACIÓN.....	16
INTRODUCCIÓN.....	18
I.-PREVENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO EN	
CARRETERAS FEDERALES.....	19
I.I.-LA AUTORIDAD EN LA VÍA PÚBLICA FEDERAL....	19
I.II.-LA SEGURIDAD VIAL.....	20
I.III.-LA CULTURA VIAL.....	21
I.IV.-LOS VALORES MORALES.....	21
I.V.-GRUPOS VULNERABLES O DE RIESGO EN LA	
SEGURIDAD VIAL.....	23
I.V.I.-LOS PEATONES.....	23
I.V.II.-LOS CICLISTAS.....	23
I.V.III.-LOS MOTOCICLISTAS.....	24
I.V.IV.-JERARQUÍA DEL USO DE LA VÍA.....	25
II.- EL HECHO DE TRÁNSITO.....	26
II.I.-FACTORES QUE INTERVIENEN EN LOS HECHOS	
DE TRÁNSITO.....	27
II.I.I.-FACTOR HUMANO.....	27
II.I.II.-FACTOR VEHÍCULO.....	27
II.I.III.-FACTOR CAMINO.....	28
II.I.IV.-FACTOR CLIMATOLÓGICO.....	29
II.II.-CLASIFICACIÓN DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO	
.....	31
II.II.I.-ATROPELLAMIENTO.....	31
II.II.II.-CHOQUE.....	31
II.II.III.-CHOQUE CONTRA CICLISTA.....	32
II.II.IV.-CHOQUE CONTRA OBJETO FIJO.....	32
II.II.V.-CHOQUE FRONTAL.....	33
II.II.VI.-CHOQUE LATERAL.....	33
II.II.VII.-SALIDA DEL CAMINO.....	34
II.II.VIII.-VOLCADURA.....	34
II.II.IX.-CHOQUE POR ALCANCE.....	35
II.III.-SIETE FACTORES PRINCIPALES, QUE AGRAVAN	
LOS EFECTOS DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO.....	35
III.- LA CONDUCCIÓN Y EL EXCESO DE CONFIANZA.....	40

III.I.-FACTORES DE RIESGO	42
III.II.- EL OTRO CONDUCTOR	42
III.III.-EL SUEÑO EN LA CONDUCCIÓN.....	44
III.IV.-CAUSAS DE FATIGA AL MOMENTO DE CONducIR.....	44
III.V.-QUE NECESITAMOS PARA UN MEJOR MANEJO A LA DEFENSIVA	45
III.VI.-LA HORA DE CONducIR PARA LOS JÓVENES	46
III.VI.I.-CONSIDERACIONES PARA CUANDO OBTENGAN LA AUTORIZACIÓN PARA MANEJAR	46
III.VI.II.-FACTORES Y CONDUCTAS DE RIESGO EN LOS JOVENES	47
III.VI.III.-GUÍA PARA PREVENIR HECHOS DE TRÁNSITO EN JÓVENES	47
III.VII.-LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL	50
III.VIII.-LA VISIÓN EN LA CONDUCCIÓN.....	54
III.VIII.I.-SENSIBILIDAD DEL OJO.....	54
III.VIII.II.-ADAPTACIÓN DEL OJO	55
III.VIII.III.-DESLUMBRAMIENTO	57
III.VIII.IV.-CAMPO DE VISIÓN	59
IV.-VEHÍCULOS DE EMERGENCIA.....	62
IV.I.-CONSEJOS PARA CEDER EL PASO A VEHÍCULOS DE EMERGENCIA.....	63
V.-ÁNGULO MUERTO O PUNTO CIEGO.....	66
V.I.-CONSEJOS PARA REDUCIR PUNTOS CIEGOS EN VEHÍCULOS TIPO AUTOMÓVIL, PICK UP, ETC.	66
V.II.-CONSEJOS PARA REDUCIR PUNTOS CIEGOS EN VEHÍCULOS TIPO AUTOBÚS, TRACTOCAMIÓN, ETC.	67
VI.-LOS VEHÍCULOS DE CARGA UNIDOS CON LA SEGURIDAD VIAL.....	69
VII.-LA IMPORTANCIA DE LA IDENTIFICACIÓN DE LOS MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS.....	72
VII.I.-CLASIFICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS PELIGROSAS.....	73

VII.II.-ETIQUETADO DE LOS MATERIALES PELIGROSOS	74
VII.III.-FINALIDAD DEL ETIQUETADO Y CLASIFICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS PELIGROSAS	75
VIII.-SEÑALES DE TRÁNSITO.....	76
VIII.I.-SEÑALAMIENTO VERTICAL.....	78
VIII.I.I.-PREVENTIVOS.....	80
VIII.I.II.-RESTRICATIVOS	80
VIII.I.III.-INFORMATIVOS.....	81
VIII.I.IV.-TURÍSTICAS Y DE SERVICIOS	82
VIII.I.V.-PROTECCIÓN DE OBRAS (DIVERSAS)	83
VIII.I.VI.-SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS PARA CONDICIONES TEMPORALES.....	83
VIII.I.VII.-SEÑALES DE MENSAJE CAMBIABLE (SMC)	84
VIII.II.-SEÑALAMIENTO HORIZONTAL	84
VIII.II.I.-MARCAS Y DISPOSITIVOS EN EL PAVIMENTO PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO	87
VIII.II.II.-RAYA SEPARADORA DE SENTIDOS DE CIRCULACIÓN (RAYAS CENTRALES).....	87
VIII.II.III.-RAYA SEPARADORA DE CARRILES (RAYAS CENTRALES)	89
VIII.II.IV.-RAYA EN LA ORILLA DEL ARROYO VIAL	90
VIII.II.V.-RAYAS CANALIZADORAS.....	90
VIII.II.VI.-RAYAS PARA CRUCE DE PEATONES O DE CICLISTAS.....	91
VIII.II.VII.-MARCAS PARA CRUCE DE FERROCARRIL	91
VIII.II.VIII.-RAYAS CON ESPACIAMIENTO LOGARÍTMICO	91
VIII.II.IX.-SÍMBOLOS Y LEYENDAS PARA REGULAR EL USO DE CARRILES	92
VIII.II.X.-RAYAS GUÍA HACIA RAMPA DE EMERGENCIA PARA FRENADO	93
VIII.II.XI.-REDUCTORES DE VELOCIDAD	94
VIII.III.-DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD	95

VIII.III.I.-ALERTADORES DE SALIDA DE LA VIALIDAD	96
VIII.III.II.-VIBRADORES.....	96
VIII.IV.-DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO	97
VIII.V.-OBRAS Y DISPOSITIVOS DIVERSOS.....	99
VIII.VI.-OTROS DISPOSITIVOS	100
VIII.VII.-SEÑALIZACIÓN DE EMERGENCIA.....	101
VIII.VII.I.-RECOMENDACIONES AL SEÑALIZAR	102
IX.-INDICACIONES DEL POLICÍA FEDERAL.....	104
X.-RECOMENDACIONES BÁSICAS PARA EVITAR HECHOS DE TRÁNSITO.....	106
X.I.-RECOMENDACIONES PARA PEATÓN.....	106
X.II.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE BICICLETA.....	108
X.III.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE MOTOCICLETA.....	109
X.IV.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE AUTOMÓVIL.....	111
X.V.-RECOMENDACIONES PARA ACOMPAÑANTES DE CONDUCTOR.....	113
X.VI.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE AUTOBÚS	114
X.VII.-RECOMENDACIONES PARA PASAJEROS DE AUTOBÚS	115
X.VIII.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE VEHÍCULO DE CARGA.....	116
X.IX.-RECOMENDACIONES POR FACTORES CAUSALES DE HECHOS DE TRÁNSITO	118
XI.-OTRAS RECOMENDACIONES	122
XI.I.-RECOMENDACIONES ANTE GOLPE DE CALOR EN CARRETERAS.....	122
XI.II.-RECOMENDACIONES PARA EVITAR EL ESTRÉS EN LA CONDUCCIÓN.....	122
XI.III.-RECOMENDACIONES ANTES DE CRUZAR LAS VÍAS DEL TREN.....	123
XI.IV.-RECOMENDACIÓN EN EL PASO EN UNA GLORIETA.....	124

XI.V.-RECOMENDACIONES SOBRE EL USO DEL CELULAR MIENTRAS SE CONDUCE.....	124
XI.VI.-RECOMENDACIÓN EN EL EQUIPO VISIBLE A UTILIZAR POR VEHÍCULOS DE CARGA.....	126
XI.VII.-RECOMENDACIONES PARA DETECTAR AMORTIGUADORES EN MALAS CONDICIONES..	127
XII.-CONSEJOS VIALES.....	128
XII.I.-CONDUCCIÓN CON LLUVIA.....	128
XII.II.-CONDUCCIÓN CON NIEVE.....	129
XII.III.-CONDUCCIÓN CON NIEBLA.....	130
XII.IV.-CONDUCTORES AGRESIVOS.....	131
XII.V.-CONSEJOS PRÁCTICOS PARA EVITAR CONVERTIRSE EN UN CONDUCTOR AGRESIVO.	132
XII.VI.-COMO SER UN CONDUCTOR RESPONSABLE	133
XII.VII.-CONSEJOS PRÁCTICOS DE LOS POLICÍAS FEDERALES.....	134
XIII.-OPERATIVOS PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA FEDERAL.....	135
XIII.I.-OPERATIVOS ESPECÍFICOS.....	135
XIII.II.-OPERATIVOS EN COORDINACIÓN CON OTRAS DEPENDENCIAS.....	138
XIV.-FORMULA ESTÁNDAR PARA LA PREVENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO.....	140
XV.-QUE HACER EN CASO DE TENER CONTACTO CON UN HECHO DE TRÁNSITO.....	141
XV.I.-INFORMACIÓN QUE SE DEBE PROPORCIONAR AL MOMENTO DE REPORTAR UNA EMERGENCIA	144
CONCLUSIONES.....	146
BIBLIOGRAFÍA.....	147

PRÓLOGO

El inicio de la Policía Federal se remonta al año de 1928, cuando se creó el primer “Escuadrón de Agentes Vigilantes de la Oficina de Control de Tránsito”, por el entonces Presidente de la República, Plutarco Elías Calles, emprendiendo desde ese día la misión de brindar seguridad y vigilancia en los caminos nacionales a bordo de motocicletas. Siendo la primer encomienda la de vigilar la carretera que unía la capital de la República con la ciudad de Pachuca, Hidalgo, iniciando servicio el viernes 22 de junio de 1928, demostrando eficiencia en su servicio, por lo que a pocos días después se incrementó la plantilla de personal para dar cobertura de seguridad en la carretera de México a Puebla.

En el año de 1931 el entonces Presidente Pascual Ortiz Rubio, realizó el cambio de nombre del Escuadrón de Agentes Vigilantes, el cual pasó a “Policía de Caminos”, y años más adelante el General Lázaro Cárdenas del Río le dio la denominación de “Policía Federal de Caminos”.

El 04 de enero de 1999, durante la administración del Presidente Ernesto Zedillo Ponce de León la “Policía Federal de Caminos” se transformó en la Policía Federal Preventiva, y en el año 2000 en el sexenio del presidente Vicente Fox Quesada fue adscrita a la Secretaría de Seguridad Pública. El 01 de junio de 2009 el Lic. Felipe Calderón Hinojosa transformó a la Policía Federal Preventiva en la Policía Federal, revolucionando su operación y sus alcances.

Durante la administración del presidente Lic. Enrique Peña Nieto, se realiza la reestructuración administrativa del Gobierno Federal y la Policía Federal pasó a depender de la Secretaría de Gobernación, surgiendo la Comisión Nacional de Seguridad.

Actualmente, y en el inicio de esta administración gubernamental del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, **Licenciado Andrés Manuel López Obrador**, el mando directo de la Policía Federal recae en el **Lic. Arturo Jiménez Martínez**, Encargado del Despacho de la Oficina del Comisionado General.

Hoy por hoy la División de Seguridad Regional es la responsable de la vigilancia en carreteras federales, previniendo la comisión de delitos así como los hechos de tránsito y con esto líneas de acciones preventivas, tendientes a reducir muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por imprudencias de los conductores, desencadenando los siniestros viales.

La Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó en marzo de 2010, el periodo del 2011-2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en hechos de tránsito en el mundo, aumentando las actividades en los planos regional, nacional y mundial.

El lanzamiento de tan importante proyecto se dio el día 11 de mayo de 2011, el cual impulsa que todos los países tengan más seguridad vial en el futuro; alrededor del mundo, se están iniciando planes nacionales o municipales en el marco del Decenio, propiciando que las personas afectadas por hechos de tránsito difundan sus experiencias de manera amplia, con la finalidad de impulsar campañas de prevención y concientizar a los conductores para que manejen con mayor seguridad.

En México, para suscribirse a estas importantes y nobles acciones del *Decenio de Acción por la Seguridad Vial*, los Secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes, firmaron el 12 de mayo de 2011, en presencia de representantes de instituciones públicas, privadas y sociales, la “Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-

2020", alineada a los 5 Pilares de Acción del Plan Mundial por la Seguridad Vial de las Naciones Unidas.

La Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, tiene como objetivo reducir en un 50% las muertes, el máximo posible de las lesiones y discapacidades por hechos de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, promoviendo la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, atendiendo su ámbito de competencia y facultades, en la implementación de acciones tendientes a su reducción.

Policía Federal con el propósito de dar cumplimiento al compromiso adquirido para contribuir a reducir las lesiones, discapacidades y muertes por hechos de tránsito en la red carretera federal, realizó las gestiones pertinentes con el fin de establecer un área especializada para el despacho de los temas que convergen en materia de seguridad vial y esta a su vez también se alinea a los 5 Pilares de Acción por la Seguridad Vial, los cuales son:

Pilar 1

Por Gestión de la Seguridad Vial.-

Coadyuvancia con los tres niveles de gobierno para la implementación de los operativos interinstitucionales 30-Delta y Alcolimetría.

Pilar 2

Vías de tránsito y movilidad más seguras.-

Personal operativo de inspección, seguridad, verificación y vigilancia de la División de Seguridad Regional de la Policía Federal, realizan el estudio de las condiciones de infraestructura vial, que mensualmente se entrega a los Centros SCT, Caminos y Puentes Federales o empresas concesionarias, para que realicen las reparaciones o adecuaciones a los desperfectos para incrementar la seguridad de los usuarios de las vías federales.

Pilar 3

Vehículos más seguros.

Para coadyuvar con este pilar, se realiza la verificación a los vehículos que transitan en la red carretera federal, aplicando la normatividad de las Normas Oficiales Mexicanas NOM-012-SCT-2-2017 y la NOM-068-SCT-2-2014.

Pilar 4

Usuarios de vías de tránsito más seguros.

Personal de la División de Seguridad Regional de la Policía Federal, realiza la aplicación de los reglamentos de tránsito asegurando su efectivo cumplimiento, imponiendo las sanciones correspondientes y fortalecimiento de la imagen policial a través de las campañas y programas que se han establecido.

Pilar 5

Respuesta tras los accidentes.

Para la rápida atención de las personas con lesiones causadas por hechos de tránsito, se elaboró el Proyecto prioritario DS06 “Red Nacional de Primeros Respondientes en Seguridad Vial” que consiste en capacitar al 100% del personal operativo de la División de Seguridad Regional en materia de atención pre hospitalaria.

La División de Seguridad Regional a través del Área de Seguridad Vial, permite una cobertura a nivel nacional ya que cuenta con un Responsable y un Auxiliar de Seguridad Vial en cada una de las 32 Coordinaciones Estatales y dos Enlaces de Seguridad Vial en cada una de las Estaciones y Subestaciones de la Policía Federal. Con esto se consolidan las acciones de la Estrategia Nacional, además de políticas en materia de tránsito y seguridad vial en coordinación con los tres órdenes de gobierno, sociedad civil e iniciativa privada. Sin embargo, cualquier esfuerzo puede resultar insignificante si no advertimos que el cuidado de la vida asociada a la seguridad vial, es

un punto de encuentro de dos actores: el Estado y la Ciudadanía.

La seguridad vial, es por tanto una importante inquietud social, económica y nacional, concernida al desarrollo y a la salud pública, relacionándose de manera directa con el tránsito vehicular, donde el número de vehículos que circula por las vías de tránsito es cada vez mayor, por lo que existe una necesidad urgente de efectuar mayores esfuerzos para reducir las cifras de hechos de tránsito, lesiones, discapacidades y muertes.

Muchos de los hechos de tránsito son causados por factores que son predecibles; como conducir a alta velocidad, bajo la influencia del alcohol, no utilizar cinturón de seguridad, no usar sistema de retención infantil (sillas de seguridad para niños), no traer casco de seguridad motociclistas y ciclistas, o simplemente la falta de respeto hacia peatones.

En pro de la seguridad vial y con el objetivo de salvar vidas, se expide el siguiente *Manual del Conductor*, con el fin de transmitir a conductores, motociclistas, ciclistas, pasajeros, peatones, en general a todo usuario de la vía pública, información acerca de la seguridad vial.

Con la creación de este documento, se cumple con la cuarta acción de la "Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020":

...

CUARTA.- Mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito, para lo cual se plantean las siguientes acciones:

...

14. Desarrollar manuales, guías y protocolos de las pruebas de evaluación teórico práctica.

...

Este Manual del Conductor de la Policía Federal, aporta consejos viales, promoviendo las herramientas y los conocimientos básicos para que cada usuario de la vía pública en general, comprenda que los hechos de tránsito, las lesiones, las muertes y las discapacidades, se pueden predecir y prevenir en gran medida, y que muchos de estos lamentables hechos son errores protervos de conducción, ya que el comportamiento cotidiano, no debería ocasionarlos.

Por ello, las autoridades y la sociedad deben trabajar en el sentido de interpretar al tránsito vehicular, como parte de la cultura de convivencia responsable y respetuosa, para favorecer el desarrollo de ciudadanos capaces de optimizar la calidad vial en comunidad.

Ciudad de México, enero 2019.

COMISARIO GENERAL

ÁNGEL GONZÁLEZ RAMÍREZ

TITULAR DE LA DIVISIÓN DE SEGURIDAD REGIONAL DE LA POLICÍA FEDERAL

PRESENTACIÓN

El manual que se presenta a continuación reúne uno de los temas clave para la prevención de los hechos de tránsito, y su objeto es facilitar el estudio de contenidos específicos en la preparación de las personas como peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros, ya que estos eventos representan un grave problema de salud pública.

Para obtener el mayor provecho, es necesario estudiar y familiarizarse con las recomendaciones básicas, e integrar después, la suma de información y conocimientos reunidos en este manual. Es recomendable que inicie su estudio de inmediato y vaya comprendiendo cada una de sus temas, avanzando en la comprensión de los distintos elementos que se han incluido en él. Fíjese metas de prevención realistas en cada momento del día; pero, sobre todo, no cometa el error de decir “ya lo sé todo” y “a mí no me pasará nada”.

El Estado Mexicano, al igual que otros países, enfrenta complejos problemas referentes a los hechos de tránsito, donde participan un sinnúmero de personas, representando una creciente demanda en la atención en materia de salud y asistencia social oportuna durante el siniestro vial, por lo que resulta necesario comprender mejor lo que necesitan las personas para la prevención y crear una cultura en seguridad vial.

Dentro de los compromisos adquiridos por nuestro Gobierno Federal, con la adhesión en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas y conforme al Acuerdo por el que se da a conocer la “Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020”, esta Policía Federal a través de la División de Seguridad Regional, es la encargada de crear y fomentar líneas de acción en materia de seguridad vial, con el objetivo de estabilizar y

disminuir los hechos de tránsito en la Red de Carreteras de Jurisdicción Federal, los cuales constituyen para las personas involucradas, una crisis con repercusiones de salud, sanitarias, sociales y económicas.

De aquí la importancia de generar acciones de prevención, durante 2017 en los tramos federales ocurrieron 11,883 percances automovilísticos, en los cuales 2,916 personas fallecieron y 8,887 resultaron lesionadas, arrojando indicadores de que el 94% de estos percances pudieron evitarse con la adopción de medidas de prevención, ya que el 86% de los casos fueron responsabilidad del conductor, principalmente por exceso de velocidad, invasión de carril e imprudencia al manejar.

INTRODUCCIÓN

Uno de los principales retos que enfrentan los países hoy en día, es satisfacer las necesidades de movilidad de la población con mecanismos de inversión eficientes y un impacto mínimo en los ecosistemas, garantizando la seguridad de las personas. El mejoramiento de la seguridad vial para aumentar la calidad de vida de la sociedad, debe ser un aspecto prioritario en la planeación y acción de los gobiernos, en la construcción y modernización de las medianas y grandes ciudades. Es así, que se deben impulsar medidas coercitivas que atiendan la revisión de la infraestructura, la promoción de educación vial, la modernización de vehículos y el mejoramiento de la atención médica.

El problema de la seguridad vial es un tema de atención prioritario, principalmente por razones humanitarias, económicas y de salud pública. En México, la seguridad vial es un aspecto importante de atender. La seguridad vial consiste en la prevención de hechos de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y salud de las personas. México está comprometido a disminuir los índices de mortalidad causados por estos eventos de tránsito, por lo que se ha convertido en un actor clave en mejoramiento de la seguridad vial a nivel regional.

Es de vital importancia concientizar y sensibilizar a la población en general sobre la importancia y gran responsabilidad que implica el conducirse en la vía pública, teniendo como meta disminuir los índices de siniestralidad, logrando crear conciencia en una nueva cultura en seguridad vial, con un manejo más seguro y eficiente al transitar en las carreteras, máxime que los vehículos son necesarios para la actividad diaria.

I.-PREVENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO EN CARRETERAS FEDERALES



La División de Seguridad Regional de la Policía Federal a través de las 32 Coordinaciones Estatales, es la responsable de establecer, administrar y ejecutar programas de prevención, protección y vigilancia en los tramos carreteros de su jurisdicción, con la finalidad de prevenir la comisión de delitos y disminuir los índices de hechos de tránsito, así como dar atención inmediata y brindar el apoyo necesario a los afectados en algún percance.

Cita electrónica: http://www.cns.gob.mx/portalWebApp/wlp.c?_c=fe6.

I.I.-LA AUTORIDAD EN LA VÍA PÚBLICA FEDERAL



El Policía Federal es el oficial al servicio de los mexicanos que:

- ✱ Resguarda, protege y ayuda a los viajeros, mientras transitan por carreteras.
- ✱ En caso de desastres naturales, apoya al gobierno en el auxilio de las víctimas.
- ✱ Cumple y hace cumplir las leyes.
- ✱ Sanciona el incumplimiento al Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Para más información consulte:

Ley de la Policía Federal.

Reglamento de la Ley de la Policía Federal.

I.II.-LA SEGURIDAD VIAL



Conjunto de conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer a la hora de transitar en la vía pública ya sea como peatón, conductor de bicicletas, motocicletas, automóviles o autotransporte federal, interactuando con la infraestructura vial, su entorno y condiciones climáticas.

I.III.-LA CULTURA VIAL



Se determina como la manera en la que las personas se relacionan en las vialidades, esto incluye su comportamiento, su pensamiento, sus intereses, su espacio y su tiempo. La cultura vial denota su mejora en la medida en la que se disfruta de la movilidad en las calles, esto es el resultado de la buena distribución de los espacios, el flujo de todos los actores en las calles y la conciencia de cada uno desde su rol de peatón, conductor automovilista, etc.

I.IV.-LOS VALORES MORALES



Se recomienda procurar que la primera actitud siempre sea positiva, coloque las manos en el volante con calma y confianza en usted mismo y con voluntad de servir, así serán muchas las perspectivas de éxito durante su manejo, tenga en cuenta los siguientes valores:

- ✧ Libertad.
- ✧ Honestidad.
- ✧ Valentía.
- ✧ Veracidad.
- ✧ Humildad.
- ✧ Amor.
- ✧ Paz.
- ✧ Respeto.
- ✧ Responsabilidad.
- ✧ Tolerancia.



Al sentarse y tomar el volante, hay que dejar fuera del vehículo las preocupaciones y emociones, **olvídense de su "yo" e intereses personales**, toda vez que un buen conductor debe tener excelentes nervios, responsabilidad, autodominio y rápidos reflejos.

I.V.-GRUPOS VULNERABLES O DE RIESGO EN LA SEGURIDAD VIAL

I.V.I.-LOS PEATONES



Son las personas que transitan a pie por las vías federales, así como las de capacidades diferentes que transitan en artefactos especiales manejados por ellos o por otra persona y que no sean vehículos.

¡El peatón es el principal protagonista del espacio público y, al mismo tiempo, el elemento más frágil!

I.V.II.-LOS CICLISTAS



Son también un grupo vulnerable frente a la mayoría de medios de transporte, ya que su fragilidad frente a los vehículos a motor afecta su convivencia segura con éstos en la calle.

En los últimos años, la bicicleta ha ido ganando protagonismo como sistema de transporte urbano, lo

que ha impulsado la creación de carriles especiales para que los ciclistas se desplacen con comodidad y seguridad.

I.V.III.-LOS MOTOCICLISTAS



Son de las principales víctimas en zonas urbanas, debido a hechos de tránsito. El problema es de consideración por la falta de protección que portan a la hora de transitar por calles, avenidas y carreteras federales.



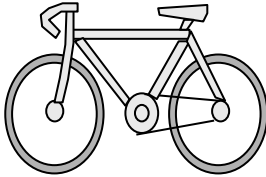
Lo anterior, da cuenta de la necesidad de crear una mayor conciencia en el problema y emprender acciones que permitan reducir los siniestros que ocurren a diario. Sin embargo, ninguna acción emprendida dará frutos sin la participación y compromiso conjunto de sociedad y autoridades.

I.V.IV.-JERARQUÍA DEL USO DE LA VÍA

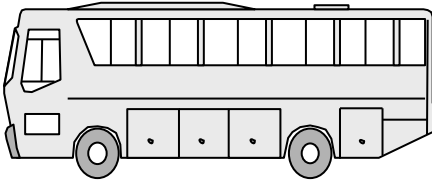
* PEATONES



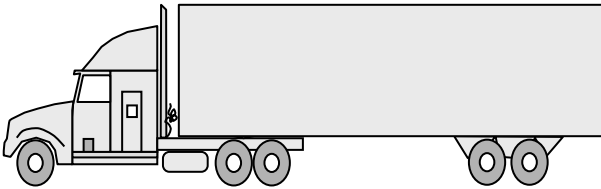
* BICICLETAS



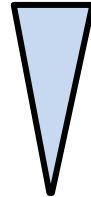
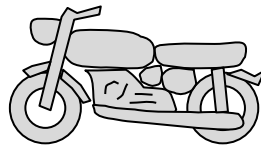
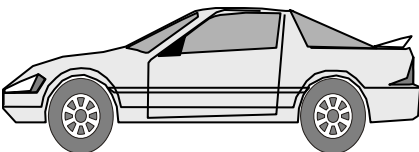
* TRANSPORTE PÚBLICO



* TRANSPORTE DE CARGA



* AUTOMÓVILES Y/O MOTOCICLETAS



II.- EL HECHO DE TRÁNSITO



De acuerdo al Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal vigente, este se define como: *Suceso relacionado con el movimiento de vehículos, personas, semovientes o cosas en las vías federales, que tenga trascendencia jurídica.*



Por Hecho de Tránsito se entiende cualquier situación o acontecimiento donde interviene uno o más vehículos en vía pública o privada, carreteras Estatales, Municipales o Federales. Un hecho de tránsito es un suceso anormal, causal y eventual, que se presenta de forma brusca, violenta e inesperada y provoca una alteración del orden normal y regular de las cosas, ocasionando la muerte o lesiones en las personas y/o daños en los bienes.

Para más información consulte:

Código Nacional de Procedimientos Penales.

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

II.I.-FACTORES QUE INTERVIENEN EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO

II.I.I.-FACTOR HUMANO



Elemento principal y de mayor causalidad en hechos de tránsito, es la persona que conduce, quien domina y decide las reacciones del vehículo, acorde a su experiencia y capacidad de conducción.

Realiza acciones diversas desatendiendo la conducción del vehículo (atiende el teléfono celular, se arregla al espejo retrovisor, conduce fatigado, distraído, bajo el efecto de drogas, alcoholizado, entre otras.)

II.I.II.-FACTOR VEHÍCULO



Elemento material que con el paso del tiempo envejece (malas condiciones físico mecánicas, desgaste de neumáticos, malas condiciones de los frenos, etc.), estos cuentan con dos tipos de seguridad los cuales son:

SEGURIDAD ACTIVA.- Elementos que son activados a decisión del conductor con la finalidad de evitar colisionar; frenos, alumbrado, dirección, etc., y,

SEGURIDAD PASIVA.- Elementos que en el momento del hecho de tránsito cumplen su función; bolsas de aire (air bag), cinturón de seguridad, casco en caso de motocicletas, etc.

Este factor ha rebasado la capacidad de las carreteras debido a su incremento (vehículos de reciente modelo o de nuevo ingreso al país, legalizados, etc.) lo que genera afectación en la seguridad vial.

II.I.III.-FACTOR CAMINO



Si bien no es el elemento de mayor importancia en los hechos de tránsito, la desproporción de sus condiciones (carreteras diseñadas de manera antigua y para vehículos de menos velocidad y/o menor tecnología) complican la tarea de los conductores y aumentan la peligrosidad en algunos casos (mal estado físico de la vía, su trazado, mala señalización, baches, etc.).

II.I.IV.-FACTOR CLIMATOLÓGICO



Elementos naturales en la vía como niebla, lluvia, nieve, viento, etc. Disminuyen las condiciones de seguridad del vehículo (adherencia del neumático a la superficie del camino) y minimiza la percepción de objetos al conducir en condiciones de poca visibilidad, algunos de ellos son:

A) NIEBLA: Nube espesa muy baja que dificulta y disminuye la visión, su presencia en las carreteras nos indica que el pavimento se encuentra mojado, motivo por el cual se reduce la adherencia del neumático y aunado a la velocidad de los vehículos puede originar hechos de tránsito.



B) NIEVE: Agua helada que al desprenderse de las nubes forma cristales muy pequeños los cuales al agruparse y caer, llegan al suelo en copos lo que puede ocasionar que los vehículos derrapen y se originen colisiones.



C) VIENTO: Fuerte corriente de aire producida en la atmósfera que puede provocar la volcadura de cualquier móvil y con mayor frecuencia para el caso de camiones que por su altura ofrecen mayor resistencia al viento.



D) LLUVIA: Es una precipitación de agua en forma de gotas, que disminuye al conductor la visibilidad del camino y al mismo tiempo los neumáticos pierden adherencia en el pavimento, aunado al estado físico de las llantas, puede provocar que se pierda el control de la dirección del vehículo, terminando en una colisión.



II.II.-CLASIFICACIÓN DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO

II.II.I.-ATROPELLAMIENTO



Evento en el cual un vehículo automotor arrolla o golpea a una persona que transita o que se encuentra en alguna vía pública, provocando lesiones leves o fatales.

II.II.II.-CHOQUE



Impacto violento, esporádico o imprevisto entre dos o más vehículos en una vía de circulación, del cual resultan averías, daños, pérdida parcial o total de vehículos o propiedades, así como lesiones leves y/o fatales a personas.

II.II.III.-CHOQUE CONTRA CICLISTA



Hecho en el cual un vehículo automotor de cualquier tipo, arrolla a un ciclista sobre la vía de circulación o en un cruce vial.

II.II.IV.-CHOQUE CONTRA OBJETO FIJO



Choque de un vehículo automotor, contra cualquier tipo de objeto que por sus características se encuentre sujeto al piso o asentado en él, tales como postes, guarniciones, señales de tránsito, árboles, contenedores de basura, etc.

II.II.V.-CHOQUE FRONTAL



Choque de frente entre dos vehículos automotores en el que se golpean uno al otro, normalmente ocurre en vías de dos carriles de circulación, uno para cada sentido (curvas cerradas).

II.II.VI.-CHOQUE LATERAL



Choque entre dos vehículos automotores en el que uno de ellos golpea al otro lateralmente, normalmente ocurre en entronques e intersecciones.

II.II.VII.-SALIDA DEL CAMINO



Evento en el cual un vehículo que circula por una calle o carretera, por causas circunstanciales, abandona de manera violenta e imprevista esa vía de circulación por la cual transita.

II.II.VIII.-VOLCADURA



Hecho de tránsito en el que el vehículo involucrado, pierde el control y su posición final, dentro o fuera de la calzada, sea otra distinta a su posición normal para circular (de costado o con las llantas hacia arriba), incluso cuando dan una o varias volteretas y quede en posición normal.

II.II.IX.-CHOQUE POR ALCANCE



Choque entre dos vehículos automotores (o más) en el que se colisionan uno al otro por la parte posterior, normalmente ocurre por no guardar la distancia de seguridad.

Para más información consulte:

Investigación Criminalística en Hechos de Tránsito Terrestre. Miguel Oscar Aguilar Ruiz, Reynaldo Olivares Alcalá. Instituto Nacional de Ciencias Penales. Edición 2006.

II.III.-SIETE FACTORES PRINCIPALES, QUE AGRAVAN LOS EFECTOS DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO



Juntos,
podemos
salvar millones
de vidas



Con base en el Plan Mundial de Seguridad Vial, se enumeran los factores de riesgo que influyen en la gravedad de las lesiones resultantes, mismas que estudia el Observatorio Nacional de Lesiones dependiente del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) de la *Secretaría de Salud*.

1.- EL NO USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD



No obstante de ser el más seguro de los sistemas de seguridad pasiva y de uso reglamentado debido a que disminuye la probabilidad de lesiones y de muerte, en el 25% de los siniestros viales registrados en México durante 2012 el conductor no lo utilizó.

2.- EL NO USO DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI)



Aun cuando en nuestro país se cuenta con Reglamentos de Tránsito Estatales que obligan al uso de las también llamadas sillas porta infante, en las pláticas de sensibilización se ha detectado el desconocimiento del público sobre sus beneficios y medidas de seguridad.

3.- LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL



Uno de los grandes errores en que incurren algunos conductores es considerar que tienen control sobre el vehículo y la vía cuando su capacidad de percepción, asociación y reacción se ve disminuida bajo los efectos del alcohol o algún estupefaciente. Lo mismo sucede con los peatones, motociclistas y ciclistas.

4.- LA VELOCIDAD INADECUADA



No es el ir más rápido, sino el no respetar la velocidad reglamentada y que se da a conocer al conductor mediante las señales de tránsito, o no saber adaptarse a la velocidad necesaria de acuerdo a las circunstancias que se presentan en el trayecto, como puede ser una falla mecánica, condiciones climatológicas adversas, objetos, animales o vehículos obstruyendo las vías de circulación, la falta de pericia, etc.

5.- LOS USUARIOS VULNERABLES



Consideramos usuarios vulnerables a quienes hacen uso de la vía pública sin vehículo de motor, es decir, peatones, ciclistas, personas con discapacidad, adultos mayores y niños.

La falta de consideración hacia sus necesidades y limitaciones, así como la carencia de espacios especialmente diseñados para ellos, los convierten en más propensos a sufrir hechos de tránsito.

6.- EL NO USO DEL CASCO EN MOTOCICLETA



Las ventajas que ofrece una motocicleta en cuanto a su precio, costo de mantenimiento, consumo de gasolina y movilidad en el tránsito, han permitido un considerable crecimiento de este tipo de vehículos; sin embargo, también se han visto incrementadas las lesiones y muertes por hechos de tránsito de sus usuarios.

7.- EL USO DE DISTRACTORES



Aunque es de dominio público que el uso de distractores como es el celular, ya sea en llamadas o en mensajes, hace a su usuario más proclive a sufrir un hecho de tránsito, su uso durante la conducción va en aumento. El riesgo de verse involucrado en un siniestro vial es cuatro veces mayor debido a que las alteraciones en el comportamiento del conductor son tan profundas como las ligadas a la conducción bajo los efectos del alcohol.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

III.- LA CONDUCCIÓN Y EL EXCESO DE CONFIANZA



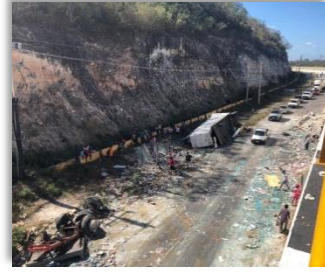
Existen conductores irresponsables que muestran poco respeto por las normas y reglamentos de tránsito, así como por aquellos con quienes comparten la vía pública. En algunas carreteras, muchos conductores intentan ahorrarse algunos segundos de tiempo de viaje, tratan de imponerse a las señales de tránsito, generando para los demás descontentos y creando una sensación de anarquía vial.

A las conductas anteriores debe agregarse la frecuente presencia en el tránsito vehicular de modelos antiguos, en pésimas condiciones físico-mecánicas, de todo tipo de dimensiones en carreteras no aptas para su circulación y de tracción animal.

¿El exceso de confianza de los conductores puede ser la principal causa de los hechos de tránsito en el país?

El principio máximo del conductor preventivo es evitar el exceso de confianza en sí mismo, en su vehículo y en los demás conductores a la hora de conducir.

El exceso de confianza genera efectos negativos en la conducción de vehículos (hechos de tránsito, lesiones, muertes y discapacidades). Para evitarlo es necesario que planifique detalladamente sus acciones ante el volante, así se reduce el nivel de incertidumbre y aumentan las posibilidades del éxito.



Se sugiere que evite lo siguiente:

- 1.- Creer que no se necesitan los cinturones de seguridad al momento de conducir, ni los cascos en la motocicleta, u otros dispositivos de seguridad.
- 2.- Culpar a los demás conductores por el hecho de tránsito, en lugar de estudiar para mejorar las habilidades de su conducción.
- 3.- Tomar riesgos innecesarios (como el conducir en exceso de velocidad) porque erróneamente, se cree que se puede manejar sin tener experiencia y sin respetar los señalamientos viales.
- 4.- Ser agresivo e impaciente con los demás conductores, por creer que no son tan hábiles al volante como otros.
- 5.- Ignorar o no percatarse de señales importantes, que manifiestan el riesgo que se tiene al conducir.

III.I.-FACTORES DE RIESGO



Son todas aquellas circunstancias o situaciones que aumentan la probabilidad de que una persona pueda sufrir un siniestro vial (exceso de velocidad, la edad, el alcohol, enfermedades, fatiga, sueño, distracciones, etc.).

III.II.- EL OTRO CONDUCTOR

Cuando se encuentra en la siguiente situación, hay algo que se puede hacer para salir con vida.



Si ve que un vehículo se le abalanza, al intentar pasar a otro vehículo, como la distancia es demasiado corta para hacerlo con seguridad, desacelere de inmediato, encienda las luces, toque la bocina y hágase a la derecha tanto como pueda, sálgase a la orilla si fuera necesario pero no trate de evitar al otro vehículo yéndose a la izquierda, el otro conductor puede lograr regresar a su carril y al encontrarlo ocupado se producirá el choque.



Al anochecer las luces deben encenderse temprano y nunca se debe conducir con las diurnas (cuartos), esto es peligroso e ilegal, el alcance de las luces determina la máxima velocidad a que se debe ir, se debe disminuir la velocidad tan pronto como se ve algo sobre la carretera, ya que puede tratarse de un animal extraviado o de un vehículo parado y se necesitará todo el espacio cubierto por las luces para detenerse.



Cuando un vehículo se aproxima de frente, cambie con tiempo a las luces delanteras de alcance corto, observe el borde derecho del camino o la línea demarcadora hasta que haya desaparecido el brillo de las luces del otro vehículo, si el otro vehículo no coloca sus luces de alcance corto no peleé encandilando también.

III.III.-EL SUEÑO EN LA CONDUCCIÓN



El sueño es un efecto normal del cuerpo humano que, junto con la alimentación adecuada, lleva a recuperar las energías gastadas en las actividades cotidianas.

Cuando no se duerme el tiempo necesario, el cuerpo reacciona con una serie de desajustes (falta de atención, somnolencia, letargo en las reacciones, etc.) que pueden ser altamente peligrosos, de manera especial en aquellos que conducen vehículos, sean motorizados o no.

III.IV.-CAUSAS DE FATIGA AL MOMENTO DE CONDUCIR

- ✱ Conducción nocturna por carreteras, sin descansar.
- ✱ Excesivas horas de manejo.
- ✱ Horas irregulares de trabajo-descanso.
- ✱ Conducir fatigado es un factor de riesgo que se puede prevenir y evitar.

III.V.-QUE NECESITAMOS PARA UN MEJOR MANEJO A LA DEFENSIVA



- ✱ **Conocimiento:** Conocer el vehículo, conocer las leyes y reglamentos de tránsito, y estar preparado para realizar maniobras en la conducción.
- ✱ **Previsión:** Estar alerta de lo que pase a su alrededor, anticiparse a lo que pueda suceder.
- ✱ **Juicio:** Tener sentido común al hacer lo que debe hacer en el momento oportuno, (ante una señal de ALTO, detenerse, no rebasar en curva, ceder el paso al peatón, etc.).
- ✱ **Habilidad:** El conductor defensivo debe realizar habilidades adecuadas, (al arrancar su vehículo, al rebasar, al retroceder, para estacionarse, para realizar maniobras de emergencia, etc.).

El conducir es una actividad muy compleja, ya que demanda mucha atención, concentración, conocimiento del funcionamiento del vehículo, conocimiento absoluto de leyes y normativas de tránsito vigentes, señalamiento y conducción defensiva.

III.VI.-LA HORA DE CONDUCIR PARA LOS JÓVENES



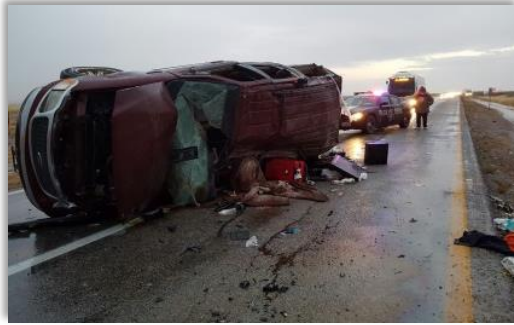
Las y los jóvenes solo deben manejar cuando han adquirido ciertas responsabilidades y conocimientos. Esto es cuando tengan madurez y sean capaces de entender y responder por las consecuencias de sus actos.

La recomendación más responsable es que las y los jóvenes aprendan a manejar con profesionales en autoescuelas. No deje la formación vial de sus hijos en manos de cualquiera, considere que deben cumplir con las normativas vigentes, que se encuentran en modificación constante. Por ello, la mejor opción es aprender en una escuela de manejo, tomando en cuenta la calidad y el profesionalismo.

III.VI.I.-CONSIDERACIONES PARA CUANDO OBTENGAN LA AUTORIZACIÓN PARA MANEJAR

- ✱ Los dos primeros años deben ir acompañados de un adulto que tenga varios años de experiencia.
- ✱ Evitar que en los primeros seis meses conduzca de noche.
- ✱ Si sospecha que su hijo o hija podría manejar de manera temeraria o a velocidades inadecuadas, suspenda inmediatamente el permiso del uso del automóvil y además muéstrela las consecuencias de dichas conductas.

III.VI.II.-FACTORES Y CONDUCTAS DE RIESGO EN LOS JOVENES



- ✱ Los hombres tienen cuatro veces más siniestros viales que las mujeres.
- ✱ Los jóvenes que viajan acompañados por sus amigos incrementan los riesgos de tener hechos de tránsito.
- ✱ Por la noche, cuando las calles están más vacías, los jóvenes se ven tentados a conducir más rápido.
- ✱ Jugar carreras y arrancones.
- ✱ Conducir bajo los efectos del alcohol.

III.VI.III.-GUÍA PARA PREVENIR HECHOS DE TRÁNSITO EN JÓVENES



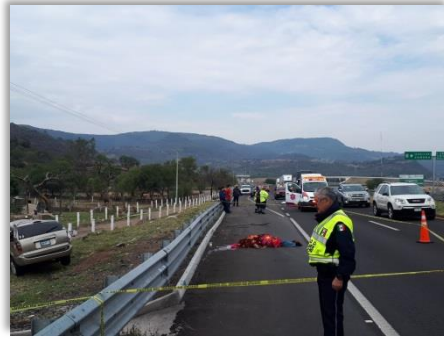
La Policía Federal, en coordinación con el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), realiza acciones permanentes para evitar que los siniestros viales sean un problema de seguridad y salud pública.



En nuestro país, los hechos de tránsito son la primera causa de muerte en niños entre 5 y 14 años y la segunda causa entre jóvenes de 15 a 29 años de edad. Los siniestros viales en los que se ven involucrados jóvenes, ocurren en fin de semana, principalmente de los días jueves a domingo, de madrugada, al regresar de alguna actividad recreativa.

Hay factores que influyen en las causas por las que los jóvenes tienen un mayor índice de hechos de tránsito, por ejemplo:

- ✱ **Experiencia:** La implicación de conductores inexpertos en hechos de tránsito es menor en la medida que sube la edad a la que se les autoriza a conducir solos. Aprender a conducir bien requiere tiempo y se necesita mucha práctica para llegar a ser buen conductor.
- ✱ **Sexo:** Los jóvenes varones sufren más hechos de tránsito mortales que las mujeres, porque conducen más. Asimismo, los varones tienen una mayor tendencia a asumir riesgos y buscar nuevas sensaciones, lo que contribuye a que incurran en comportamientos peligrosos.



La solución a los siniestros viales de los jóvenes no es fácil, pero existen algunas medidas que pueden ayudar a prevenir la siniestralidad:

- ✱ **Mejorar la información:** Es importante que las y los jóvenes conozcan las causas y consecuencias de los hechos de tránsito.
- ✱ **Educar desde la infancia:** La información vial en los colegios puede ayudar mucho a formar a los nuevos conductores; fomentar la educación vial en hijos y convertirse en un ejemplo.
- ✱ **Fijar un límite cero para la tasa de alcohol en la sangre de los conductores novatos:** Enseñar a los hijos que la única tasa de alcoholemia segura para conducir es cero.
- ✱ **Designar un conductor:** Cuando se va a consumir bebidas alcohólicas, designe a un conductor que no ingiera alcohol.

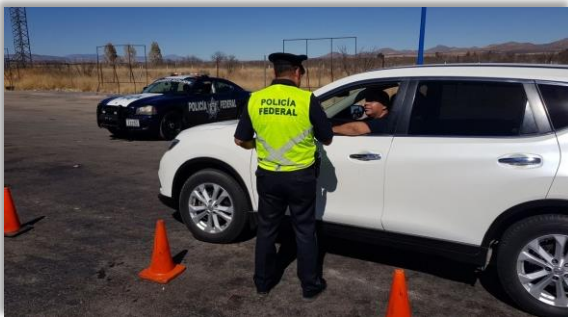
III.VII.-LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL

El riesgo de que ocurran hechos de tránsito aumenta de forma considerablemente cuando se consume alcohol.



Las leyes sobre el consumo de alcohol para los conductores deben establecer el límite de la alcoholemia permitida en no más de 0.50 g/l.

La alcoholemia es la cantidad de alcohol que hay en la sangre. Se mide en gramos por litro de sangre. Para una misma cantidad de alcohol ingerida las personas con más peso tienen una alcoholemia más baja, igual pasa con los hombres, que con la misma cantidad de alcohol dan más bajo que las mujeres.



Ejemplos Orientativos:

- ✱ *Una botella de cerveza (300 ml) tiene 7.2 gramos de alcohol; para una persona de 60 kg, la concentración de alcohol en sangre representaría 0.17 g/l.*
- ✱ *Cuatro cervezas y media pueden alcanzar una concentración de 0.80 g/l.*
- ✱ *Un vaso de vino (200 ml) de 11 grados, tiene 18.6 gramos de alcohol, que pueden representar 0.40 g/l.*
- ✱ *Dos copas de whisky (100 ml), de 40 grados, tienen 32 gramos de alcohol, equivalentes a 0.78 g/l.*

Se ha demostrado que la observancia de las leyes sobre el consumo de alcohol es más eficiente cuando se realizan operativos de alcoholimetría aleatorios a todos los conductores, pudiendo reducir las muertes por hechos de tránsito hasta en un 20%.



Recuerde que en cada Estado puede diferir el límite de alcoholemia permitida, según su legislación y reglamentación vigente.

El Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, refiere en el Artículo 93.- Queda prohibido conducir en estado de alteración psicofísica, o bajo sospecha de ingestión de alcohol, de sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto y de todos aquellos fármacos cuyo uso afecte su capacidad para conducir. La prescripción médica no exime la prohibición.



Los conductores particulares tienen prohibido conducir cuando tenga una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.8 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.4 miligramos por litro. Los conductores de vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y transporte privado tienen prohibido conducir cuando tenga una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.3 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.0 miligramos por litro.

El conductor que incurra en la infracción de este artículo será sancionado con:

- ✱ Multa de 100 a 200 veces la unidad de medida y actualización (UMA) que establece este Reglamento, y

- ✱ Retiro de la circulación del vehículo.

Además de la sanción señalada en el párrafo anterior, el Policía Federal pondrá al conductor a disposición del Ministerio Público de la Federación, para los efectos a que haya lugar, e informará a la autoridad que emitió la licencia sobre la infracción cometida, para los efectos legales correspondientes.



Los conductores deben someterse a las pruebas de detección de ingestión de alcohol, de sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto y de todos aquellos fármacos o sustancias cuyo uso afecte su capacidad de conducir, cuando lo solicite el personal médico autorizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a cargo de la verificación, o en su caso, los Policías Federales que realicen las pruebas de detección a que se refiere este párrafo. En caso de que el conductor se oponga a realizarse las pruebas será sancionado conforme a lo establecido en las fracciones I y II del tercer párrafo de este artículo.

Los Policías Federales apoyarán al personal médico autorizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a cargo de la verificación, en términos de las disposiciones aplicables, para detectar cualquier alteración de las que se refiere el primer párrafo del presente artículo.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

***Protocolo para la Implementación de Puntos de Control de Alcohometría.-
Secretaría de Salud.- STCONAPRA.***

III.VIII.-LA VISIÓN EN LA CONDUCCIÓN



Se llama visión a la capacidad de interpretar el entorno gracias a los rayos de luz que alcanza el ojo. La visión o sentido de la vista es una de las principales capacidades sensoriales de los humanos, esencial para la conducción de vehículos.

III.VIII.I.-SENSIBILIDAD DEL OJO

El ojo no responde de la misma manera a las radiaciones luminosas de cada una de las longitudes de onda del espectro electromagnético visible.



Los tipos de visión están divididos por el valor de la luminancia:

Visión	Luminosidad
Fotópica	Alta
Mesópica	Media
Escotópica	Baja

ALTA LUMINOSIDAD

La visión fotópica es la visión de día, con estos niveles de luminancia los conos son los encargados de trabajar, dando como respuesta una visión nítida, con detalle y buena distinción de los colores.

MEDIA LUMINOSIDAD

La visión mesópica, es una visión intermedia y tanto los conos como los bastones están activos pero la capacidad para distinguir los colores va disminuyendo a medida que baja el nivel de luz.

BAJA LUMINOSIDAD

La visión escotópica es la visión de noche cuando la luminancia es inferior. En este caso son los bastones los encargados de la visión permitiendo distinguir entre las formas, pero no reproducen los colores.

III.VIII.II.-ADAPTACIÓN DEL OJO



La adaptación es la habilidad del ojo para enfocar y ajustarse cuando existen cambios en los niveles de iluminación. El proceso de adaptación requiere un tiempo para que la pupila ajuste su abertura. El tiempo depende de la diferencia que hay entre las intensidades de luz.

En el caso de pasar de un entorno claro a uno medio oscuro, se puede llegar a emplear de 10 a 30 segundos para adaptarse, en una oscuridad cerrada pueden alcanzarse hasta los 30 minutos.



Por el contrario el tiempo necesario para pasar de niveles de iluminación bajos a medio elevados lleva 5 segundos aproximadamente, en un entorno con iluminación demasiado elevada requiere aproximadamente de 1 minuto.



Es importante tener en cuenta la adaptación del ojo para distinguir la iluminación de túneles en carreteras, (se recomienda disminuir la velocidad antes de entrar a alguno) aunque los túneles cuenten con iluminación artificial.

III.VIII.III.-DESLUMBRAMIENTO



El deslumbramiento es un fenómeno que aparece cuando la diferencia de luminancias entre la tarea visual y el objeto que se observa es muy elevada.

Existen dos tipos de deslumbramiento:

Deslumbramiento molesto.- Aparece cuando en un momento determinado hay demasiada luz y el ojo no es capaz de generar con tanta rapidez las suficientes células en la retina para producir el pigmento. Este deslumbramiento afecta al confort visual, produciendo fatiga, pero no disminuye la capacidad de visión



Un ejemplo típico es la luz del sol, el ojo tiende a parpadear o mirar hacia otro lado para evitar el deslumbramiento o se puede evitar utilizando unas gafas de sol que reducen el nivel de luminancia del campo visual.

Deslumbramiento perturbador.- Causa malestar en la persona debido a una elevada luminancia en el entorno. Como consecuencia reduce el campo visual y produce fatiga.

Este fenómeno se produce por la aparición de un velo luminoso (por ejemplo luces de los demás vehículos) que provoca visión borrosa y poco contraste entre el objeto y el entorno. Para contrarrestar este fenómeno vea la raya continua de su derecha, disminuya su velocidad y espere a que baje el efecto.



Cita electrónica: <http://grlum.dpe.upc.edu/manual/fundamentos/Iluminacion-laVision.php>

III.VIII.IV.-CAMPO DE VISIÓN

Es el área total en la cual los objetos se pueden ver en la visión lateral (periférica), mientras usted enfoca los ojos en un punto central.

El Campo visual (en reposo) de un adulto es de 180° y de un niño de 70° .



Cita electrónica: <http://www.dgt.es/revista/num232/?pageIndex=34#p=34>

A) RELACIÓN ENTRE VELOCIDAD Y CAMPO VISUAL

Al aumentar la velocidad de un vehículo, existe una reducción del campo visual de la persona que conduce, es así que se van distinguiendo menos cosas que pudieran aparecerse en el camino, por ejemplo:

- ✱ Si viajas a 35 km/h, el campo visual disminuye a 104° .
- ✱ Si viajas a 65 km/h, el campo visual disminuye a 70° .
- ✱ Si viajas a 100 km/h, el campo visual disminuye a 42° .
- ✱ Si viajas a 130 km/h, el campo visual disminuye a 30° (efecto túnel).
- ✱ Si viajas a 150 km/h, el campo visual disminuye a 18° (efecto túnel).

Para mayor referencia se ilustra la siguiente imagen:



Cita electrónica: <http://www.dgt.es/revista/num232/?pageIndex=34#p=34>

B) EFECTO TÚNEL

Entre 140 y 150 km/h se produce el denominado cataclismo perceptivo: el conductor pierde nitidez en la visión periférica y, con ello, la posibilidad de evaluar correctamente distancias y velocidades.

Con un ángulo de visión de apenas 30° (a más de 130 km/h), aparece el efecto túnel, que impide apreciar cualquier circunstancia de peligro que proceda del entorno exterior de la carretera próximo al conductor.



“Recuerda que a mayor velocidad, menor nivel de captación y evaluación en los procesos de decisión de la información situada en los márgenes del campo de visión, que constituye la mayor parte de las señales e indicios relevantes para anticipar posibles dificultades”

Cita electrónica: <http://www.dgt.es/revista/num232/?pageIndex=34#p=34>

IV.-VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

El Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, refiere en el Artículo 117.- Al acercarse un vehículo de transporte de personal o de equipo para emergencias que use las señales luminosas o audibles propias de tal carácter, los conductores de los vehículos que se encuentren delante de aquél, le cederán el paso y pasarán a ocupar una posición paralela que sea lo más cercana posible al extremo del carril derecho o a la acera. De ser necesario, tales vehículos se detendrán hasta que haya pasado el vehículo de emergencia.



Así mismo refiere en el Artículo 118.- Los conductores deberán ceder el paso a los vehículos de emergencia, los cuales comprenden:

I. Bomberos;

II. Ambulancias, y

III. Cualquier institución de seguridad pública de jurisdicción federal o local.

La omisión de ceder el paso a los vehículos anteriores en situaciones de emergencia, se sancionará con multa de 50 a 60 veces la unidad de medida y actualización (UMA) que establece este Reglamento.

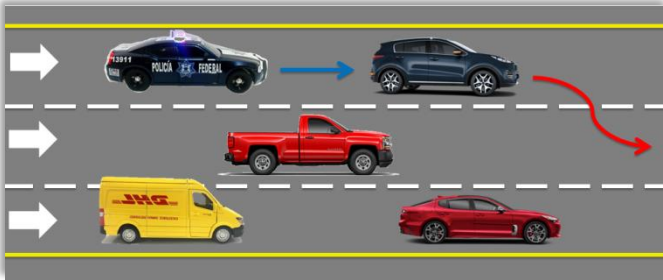
Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

IV.I.-CONSEJOS PARA CEDER EL PASO A VEHÍCULOS DE EMERGENCIA



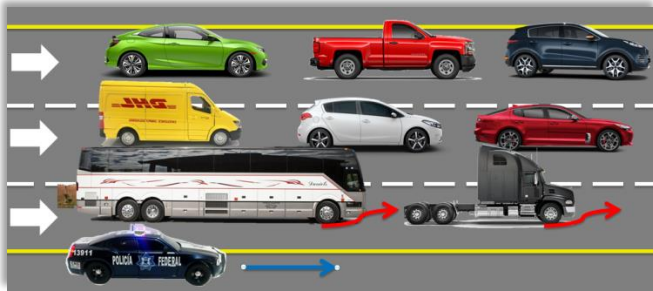
En una vía de dos o más carriles de circulación para un mismo sentido, ante la proximidad de un vehículo de emergencia, en tránsito fluido, donde se pueda circular a la velocidad de los señalamientos viales, pasará a ocupar el carril de su extrema derecha, avise con tiempo su viraje, vea que no haya vehículos, vire y disminuya su velocidad para dejar pasar el vehículo, por ejemplo:



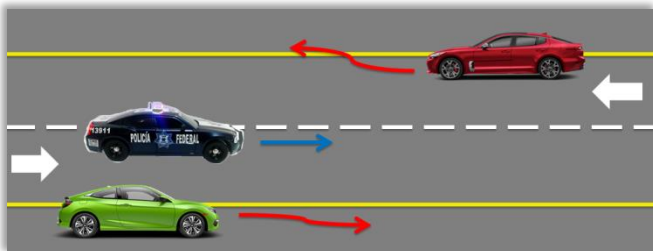
En el mismo tipo de vía, con congestionamiento por alguna circunstancia (hecho de tránsito, punto de inspección federal o militar, etc.) donde se pueda circular intermitentemente, deberá conservar su carril de circulación, no realizar adelantamiento por acotamiento o terracería, ante la proximidad de un vehículo de emergencia, si transita por el carril izquierdo deberá virar a su extrema izquierda, si circula por el carril derecho o de en medio, deberá virar a su extrema derecha, para ceder el paso del vehículo, por ejemplo:



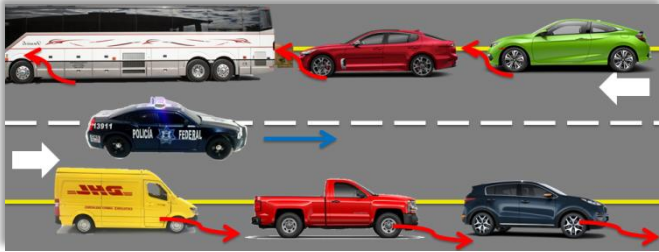
En caso de afluencia vehicular densa, donde este completamente detenida la circulación, el vehículo de emergencia, anunciará por medio de señales audibles y visibles su paso por el acotamiento, por lo que deberá dejar el paso libre siempre de esté, por ejemplo:



En una vía de dos carriles de circulación, uno para cada sentido, ante la proximidad de un vehículo de emergencia, en tránsito fluido, donde se pueda circular a la velocidad de los señalamientos viales, deberá virar a su extrema derecha, transite por el acotamiento si es posible, disminuya su velocidad para dejar pasar el vehículo, por ejemplo:



En una vía de dos carriles de circulación uno para cada sentido, con congestión por alguna circunstancia (hecho de tránsito, punto de inspección federal o militar, etc.) con afluencia vehicular densa, ante la proximidad de un vehículo de emergencia, deberá virar a su extrema derecha, transitando por el acotamiento si es posible, prenda luces intermitentes, para dejar pasar el vehículo, por ejemplo:



Recuerde que para lo anterior, debe estar atento a sus espejos laterales y retrovisor, para visualizar la proximidad de vehículos de emergencia, así como de otros vehículos.

No circule por el acotamiento, ya que este no es un carril, sino una superficie destinada para realizar paradas momentáneas o de emergencias de vehículos.

¡Recuerde ceder el paso a vehículos de emergencia, el tiempo es clave para salvar vidas!

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

V.-ÁNGULO MUERTO O PUNTO CIEGO



Los ángulos muertos o puntos ciegos existen en todo vehículo, desde la posición del conductor, limitan el campo de visión, obstaculizan la amplitud visual y se crean zonas de riesgo en las que se pueden provocar hechos de tránsito.

V.I.-CONSEJOS PARA REDUCIR PUNTOS CIEGOS EN VEHÍCULOS TIPO AUTOMÓVIL, PICK UP, ETC.

Disminuya puntos ciegos de sus espejos laterales y retrovisor, ajuste los espejos laterales viendo solo una mínima parte de su vehículo por cuestión del sentido del espacio, lo anterior para tener mayor amplitud de visibilidad. El espejo retrovisor (central) debe cubrir todo el medallón, estos tres trabajarán en conjunto, pruebe lo siguiente: cuando por la parte de atrás, un vehículo salga de su espejo retrovisor (central), inmediatamente debe aparecer en uno de sus espejos laterales.



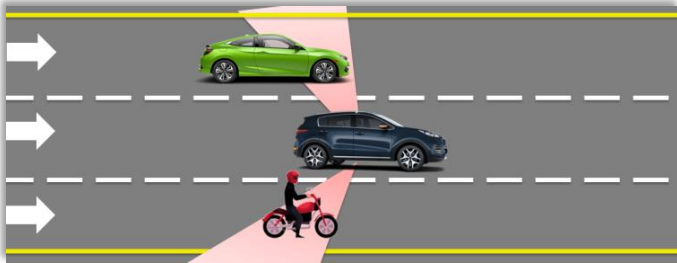
Otros consejos al conducir:

- ✳ Aun ajustados los espejos, si va virar a algún lado, por seguridad se recomienda voltear rápidamente su cabeza al hombro izquierdo o

derecho según sea el caso, y mirar de reojo si proviene algún vehículo.

- ✱ Evite situarse en los puntos ciegos de otros vehículos para evitar un hecho de tránsito, aún más en vehículos de gran dimensión, anuncie su adelantamiento, durante el día mediante el uso de la luz direccional y de la señal audible, y durante la noche agregue el cambio de luces.

Algunos de sus puntos ciegos:



Cita electrónica: <https://www.comunidadvialmx.org/articulos/2015-08-14-puntos-ciegos-el-peligro-que-se-puede-evitar>

V.II.-CONSEJOS PARA REDUCIR PUNTOS CIEGOS EN VEHÍCULOS TIPO AUTOBÚS, TRACTOCAMIÓN, ETC.

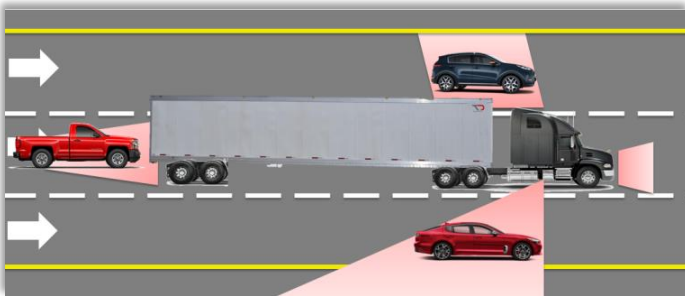
Elimine los puntos ciegos de sus espejos laterales, ajuste los espejos laterales viendo solo una minúscula parte de su vehículo por cuestión del sentido del espacio, lo anterior para tener mayor amplitud de visibilidad. Utilice espejos cóncavos o convexos extras, ya que en estos vehículos por sus dimensiones cuentan con más puntos ciegos.



Otros consejos al conducir:

- ✱ Aun ajustados los espejos, es cotidiano que a los lados o al frente de la cabina del vehículo, se encuentren objetos o personas, asegúrese de que no haya nada, un pequeño movimiento del cuerpo hacia adelante permite ampliar el ángulo de visión externo en el espejo y en el frente, lo que permite al conductor contar con un mayor campo visual.
- ✱ Por otro lado, si reconoce los puntos ciegos de los demás vehículos, evite situarse en ellos para evitar un hecho de tránsito, anuncie su adelantamiento.

Algunos de sus puntos ciegos



¡Algunos conductores creen que el chofer del tractocamión puede verlos con facilidad, pero no es así, esto causa hechos de tránsito!

Cita electrónica: <http://www.autosmas.co/aut/los-puntos-ciegos-de-los-vehiculos-pesados/>

Para más información consulte el

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

VI.-LOS VEHÍCULOS DE CARGA UNIDOS CON LA SEGURIDAD VIAL



De acuerdo a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, en su Apéndice B, sobre los lineamientos que se aplican para verificar las especificaciones señaladas del numeral 6.1.2.2.2 de la Norma, los vehículos doblemente articulados deberán cumplir lo siguiente:

I. De tránsito

- ✱ a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.
- ✱ b) Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.
- ✱ c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha.
- ✱ d) Circular con un mínimo de 100 m de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la

velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.

II. Del conductor

- ✱ a) Conductores con capacitación, experiencia y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico.
- ✱ b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.

III. De control para la empresa

- ✱ a) Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de transportaciones de carro por entero donde las partes acepten la responsabilidad solidaria, a efecto de precisar la responsabilidad de cada uno de ellos en el cumplimiento de la normatividad, dejando claramente establecido en este contrato y/o en la carta de porte la ruta asignada, la carga y el peso bruto vehicular.



Dimensiones máximas para circular.

- ✱ 2.60 m de ancho.
- ✱ 4.25 m de alto.
- ✱ Largo 31 m o conforme a la NOM-012-SCT-2-2017.
- ✱ Peso conforme al Artículo 21 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.



Para más información consulte:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT2/2012, Condiciones para el transporte de las sustancias y materiales peligrosos envasadas y/o embaladas en cantidades limitadas.

Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el Peso y Dimensiones Máximas con los que Pueden Circular los Vehículos de Autotransporte que Transitan en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal.

VII.-LA IMPORTANCIA DE LA IDENTIFICACIÓN DE LOS MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS



El uso de las sustancias químicas es cada vez mayor, en los procesos productivos y los constantes avances tecnológicos, ha generado un riesgo potencial debido al incremento de las emergencias que traen consigo este tipo de productos y los severos daños que producen en la salud de las personas y el medio ambiente.



Para la prestación del servicio de autotransporte de carga especializada de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, deberá tenerse en cuenta el listado y la documentación que especifique el material que transporta, según se establezca en las normas oficiales mexicanas.

Para más información consulte:

Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT/2012, Condiciones para el transporte de las sustancias y materiales peligrosos envasadas y/o embaladas en cantidades limitadas.

VII.I.-CLASIFICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS PELIGROSAS



Se clasifican en:



Clase 1: explosivos.



Clase 2: gases comprimidos refrigerados, licuados o disueltos a presión.



Clase 3: líquidos inflamables.



Clase 4: sólidos inflamables.



Clase 5: oxidantes y peróxidos orgánicos.



Clase 6: tóxicos agudos (venenos) y agentes infecciosos.



Clase 7: materiales radioactivos.



Clase 8: corrosivos.



Clase 9: varios.

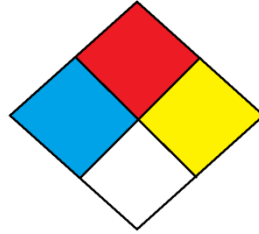
Rombo de Seguridad: los siguientes colores y criterios de clasificación se emplean para identificar los riesgos de:

Salud = Azul

Inflamabilidad = Rojo

Reactividad = Amarillo

Especiales = Blanco



Para más información consulte:

Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

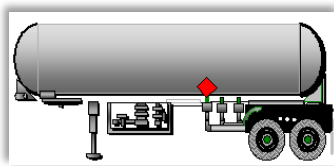
Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT2/2012, Condiciones para el transporte de las sustancias y materiales peligrosos envasadas y/o embaladas en cantidades limitadas.

Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el Peso y Dimensiones Máximas con los que Pueden Circular los Vehículos de Autotransporte que Transitan en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal.

Norma Oficial Mexicana NOM-004-SCT/2008, Sistemas de identificación de unidades destinadas al transporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos.

VII.II.-ETIQUETADO DE LOS MATERIALES PELIGROSOS



Todos los envases y embalajes destinados a transportar materiales o residuos peligrosos deben portar una etiqueta o etiquetas de riesgo para poder identificar las sustancias a distancia y reconocer su riesgo.

VII.III.-FINALIDAD DEL ETIQUETADO Y CLASIFICACIÓN DE LAS SUSTANCIAS PELIGROSAS



- a)** Hacer que las sustancias peligrosas sean reconocibles a distancia por el aspecto general de sus etiquetas.
- b)** Dar, mediante los colores de las mismas, una primera orientación útil para la manipulación, estiba y segregación.
- c)** Reconocer por su color, forma y símbolo los envases y embalajes.
- d)** Identificar el riesgo potencial.
- e)** Prevenir situaciones de peligro en el manejo y estibado de las sustancias, materiales o residuos peligrosos.

Para más información consulte:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT2/2012, Condiciones para el transporte de las sustancias y materiales peligrosos envasadas y/o embaladas en cantidades limitadas.

VIII.-SEÑALES DE TRÁNSITO



El acelerado desarrollo del sistema vial de nuestro país y el uso creciente del autotransporte ha producido un importante incremento de los viajes por carreteras y vialidades urbanas, al grado de que los conductores, motociclistas, ciclistas, pasajeros y peatones, que coexisten en la infraestructura vial, dependen cada día más de la señalización vial y de los dispositivos de seguridad, para su protección e información.



Las señales de tránsito son el conjunto de señales verticales, señales horizontales y dispositivos de seguridad complementados entre sí, tienen el objetivo de transmitir al usuario de carreteras y vialidades urbanas la información suficiente para orientarlo sobre el sitio en que se encuentra y la forma de alcanzar su destino, prevenir sobre condiciones prevalecientes en la vialidad y regular el tránsito, además de coadyuvar a su seguridad vial durante su trayecto.

A) FUNCIÓN DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO

La función del sistema de señalización es reglamentar, informar y advertir de las condiciones prevalecientes y eventualidades acerca de rutas, direcciones, destinos y lugares de interés donde transitan los usuarios. El sistema de señalización es esencial en todos los lugares donde existan vías de comunicación para coadyuvar a la seguridad de los usuarios.



B) CLASIFICACIÓN DE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO

Los elementos que forman parte de la señalización y dispositivos de seguridad son el conjunto integrado de marcas, señales y dispositivos de seguridad que indican la geometría de las carreteras y vialidades urbanas, y dependiendo de su ubicación **se clasifican en:** *señalamiento vertical, señalamiento horizontal, dispositivos de seguridad, señalamiento y dispositivos para condiciones temporales, señalamiento y dispositivos para protección en zonas de obras viales.*



El código de colores, se establece de manera general en el uso de los mismos y su aplicación para los distintos elementos que componen al sistema de señalización vial. Permiten identificar su aplicación independientemente del mensaje o indicación que se plasme en la señal.

Se representan según su color y su uso:

Color	Uso
Amarillo	Prevención
Azul	Servicios e información turística
Blanco	Restricción, información general y de recomendación
Naranja	Zona de obras
Rojo	Alto y Prohibición
Verde	Información de destino
Verde limón fluorescente	Cruce de escolares

Para más información consulte el

Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.

VIII.I.-SEÑALAMIENTO VERTICAL



El señalamiento vertical es el conjunto de señales en tableros con leyendas y pictogramas fijados en postes, marcos y otras estructuras. Según su propósito estas señales se clasifican en: *señales restrictivas, señales preventivas, señales informativas, señales turísticas y de servicios y señales de mensaje cambiante.*

CLASIFICACIÓN DEL SEÑALAMIENTO VERTICAL



PREVENTIVOS



RESTRICTIVOS



INFORMATIVOS



Señales informativas de identificación.



Señales informativas de destino.



Señales informativas de recomendación.



Señales de información general.



TURÍSTICOS Y DE SERVICIOS



Señales turísticas.



Señales de servicios.



DIVERSAS

Para más información consulte:

Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas.

Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.

VIII.I.I.-PREVENTIVOS



Tienen por objeto prevenir al usuario sobre la existencia de algún riesgo potencial en la carretera y su naturaleza. Generalmente son señales bajas, que se fijan en postes y marcos, aunque en algunos casos pueden ser elevadas cuando se instalan en una estructura existente.



VIII.I.III.-RESTRICTIVOS



Tienen por objeto indicar al usuario sobre la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que restringen el uso de la vialidad. Generalmente son señales bajas, que se fijan en postes y marcos, aunque en algunos casos pueden ser elevadas cuando se instalan en una estructura existente.



VIII.I.III.-INFORMATIVOS



Las señales informativas son tableros con leyendas, escudos, flechas y pictogramas que tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su itinerario por carreteras y vialidades urbanas, e informarle sobre los nombres y la ubicación de las ciudades o localidades y de dichas vialidades, lugares de interés, las distancias en kilómetros y ciertas recomendaciones que conviene observar. Son señales bajas o elevadas que se fijan en postes, marcos y otras estructuras.



Se pueden dividir en 4 grupos pero nunca cambiara su sentido de guiar al usuario que transita por las vías generales de comunicación:



Señales informativas de identificación.



Señales informativas de destino.



Señales informativas de recomendación.



Señales de información general.

VIII.I.IV.-TURÍSTICAS Y DE SERVICIOS



Las señales turísticas y de servicios son tableros con pictogramas y leyendas que tienen por objeto informar a los usuarios la existencia de un servicio o de un lugar de interés turístico o recreativo. Las señales turísticas y de servicios son señales bajas que pueden presentarse solas o en conjuntos modulares que se fijan en postes y marcos.



Se pueden dividir en 2 grupos pero nunca cambiara su sentido de guiar al usuario que transita por las vías generales de comunicación:



Señales turísticas.



Señales de servicios.

VIII.I.V.-PROTECCIÓN DE OBRAS (DIVERSAS)

El señalamiento horizontal, vertical y los dispositivos de seguridad en zonas de obras viales, se colocan provisionalmente para guiar al tránsito y resguardar la integridad física de los usuarios de las vialidades, así como del personal que trabaja en las obras de construcción o conservación.



VIII.I.VI.-SEÑALAMIENTO Y DISPOSITIVOS PARA CONDICIONES TEMPORALES

La señalización y dispositivos para condiciones temporales son apropiados para informar a los usuarios sobre actividades que se presentan en la vía no programadas, como son los hechos de tránsito, eventualidades propiciadas por fenómenos naturales, los cierres ocasionados por concentraciones masivas de peatones sobre la vía. Su objetivo es encauzar el paso del tránsito por dichas áreas en situaciones que ameritan una atención especial del conductor y programadas como desfiles, circuitos para competencias deportivas, instalaciones de mercados sobre ruedas o tianguis, entre otros.



VIII.I.VII.-SEÑALES DE MENSAJE CAMBIABLE (SMC)

Las señales de mensaje cambiable (SMC) son tableros electrónicos que muestran mensajes luminosos en forma de textos, pictogramas o una combinación de ambos, para informar a los usuarios en tiempo real sobre las condiciones de operación y climatológicas que afectan el tránsito vehicular, así como las recomendaciones e indicaciones que deben observar los usuarios para transitar con seguridad.



VIII.III.-SEÑALAMIENTO HORIZONTAL

Es el conjunto de marcas y dispositivos que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras con el propósito de delinear las características geométricas de las carreteras y vialidades urbanas. Sirve también para denotar todos aquellos elementos estructurales que estén instalados dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones, así como proporcionar información a los usuarios.



Se clasifican en: *raya separadora de sentidos de circulación, raya separadora de carriles, raya en la orilla del arroyo vial, raya guía en zonas de transición, rayas canalizadoras, raya de alto, rayas para cruce de peatones o de ciclistas, marcas para cruce de ferrocarril, rayas con espaciamiento logarítmico, marcas para estacionamiento, rayas, símbolos y leyendas para regular el uso de carriles, marcas en guarniciones, marcas en estructuras y objetos adyacentes a la superficie de rodadura, rayas guía hacia rampa de emergencia para frenado, marcas para identificar ciclo vías, marcas temporales, botones reflejantes y delimitadores sobre el pavimento, botones reflejantes sobre estructuras, botones y reductores de velocidad.*



Para más información consulte:

Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas.

Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.

CLASIFICACIÓN DEL SEÑALAMIENTO HORIZONTAL



RAYA SEPARADORA DE SENTIDOS DE CIRCULACIÓN



RAYA SEPARADORA DE CARRILES



RAYA EN LA ORILLA DEL ARROYO VIAL



RAYAS CANALIZADORAS



RAYAS PARA CRUCE DE PEATONES O DE CICLISTAS



MARCAS PARA CRUCE DE FERROCARRIL



RAYAS CON ESPACIAMIENTO LOGARÍTMICO



SÍMBOLOS Y LEYENDAS PARA REGULAR EL USO DE CARRILES



RAYAS GUÍA HACIA RAMPA DE EMERGENCIA PARA FRENADO



REDUCTORES DE VELOCIDAD

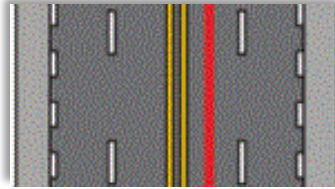
Para más información consulte:

Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas.

Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.

VIII.III.I.-MARCAS Y DISPOSITIVOS EN EL PAVIMENTO PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO

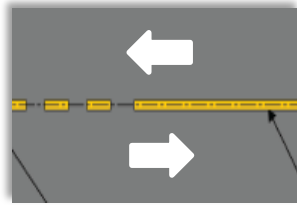
Las marcas en el pavimento son de color blanco, amarillo, verde o rojo reflejantes, según su función.



Los botones reflejantes son blancos, amarillos o rojos, según la marca que complementan y deben estar dentro de las áreas correspondientes definidas.

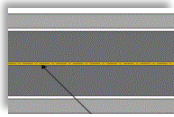


VIII.III.II.-RAYA SEPARADORA DE SENTIDOS DE CIRCULACIÓN (RAYAS CENTRALES)



Separa los sentidos de circulación vehicular en carreteras y vialidades urbanas de dos carriles de circulación, uno para cada sentido, se encuentra al centro del arroyo vial, tanto en tangentes (rectas) como en curvas, es amarilla y se complementa de botones reflejantes.

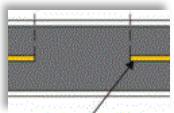
Se dividen en:



Raya continua sencilla.



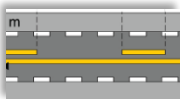
Está en aquellos tramos donde la distancia de visibilidad es menor que la requerida para el rebase, o en los tramos donde por cualquier razón se prohíba el rebase.



Raya discontinua sencilla.



Existe en aquellos tramos donde la distancia de visibilidad es igual o mayor que la necesaria para el rebase.



Raya continua-discontinua.



Está en aquellos tramos donde la distancia de visibilidad disponible permite la maniobra de rebase únicamente desde uno de los carriles de circulación (raya discontinua), ya que del otro carril la prohíbe (raya continua).



Raya continua doble.



Existe para delimitar carriles en contrasentido, normalmente exclusivos para la circulación de ciertos tipos de vehículos automotores o para ciclovías compartidas. También está en carreteras y vialidades urbanas con dos o más carriles de circulación, delimitando uno de los sentidos entre los carriles de sentidos opuestos (simulando una faja separadora).

VIII.III.III.-RAYA SEPARADORA DE CARRILES (RAYAS CENTRALES)

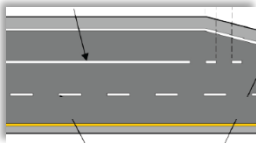


Delimita los carriles del mismo sentido de circulación en carreteras y vialidades urbanas de dos o más carriles por sentido, así mismo delimita carriles especiales para vueltas, carriles exclusivos para la circulación de ciertos tipos de vehículos automotores. Puede ser continua o discontinua según se permita cruzarla o no.

Se dividen en:

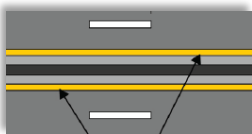
Raya separadora de carriles, continua sencilla.

Es continua sencilla en la aproximación de intersecciones que tengan raya de alto o cuando delimite carriles especiales para vueltas.



Raya separadora de carriles, continua doble.

Es continua doble cuando delimita carriles exclusivos para la circulación de ciertos tipos de vehículos automotores, o para separar los sentidos de circulación.



Raya separadora de carriles, discontinua.

Es discontinua sencilla, cuando se permite cruzar la raya separadora de carriles.



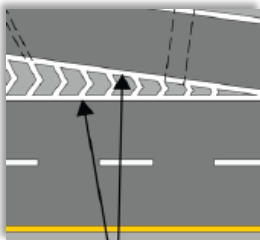
VIII.II.IV.-RAYA EN LA ORILLA DEL ARROYO VIAL



Está en carreteras, vialidades urbanas y ciclovías, cuando no existen banquetas o guarniciones, para indicar las orillas del arroyo vial y delimitar, en su caso, los acotamientos.

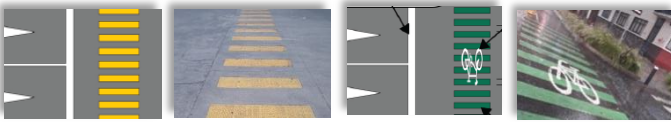
VIII.II.V.-RAYAS CANALIZADORAS

Están en carreteras, vialidades urbanas y ciclovías para delimitar la trayectoria de los vehículos, canalizando el tránsito en las entradas, salidas y bifurcaciones, o para separar apropiadamente los sentidos de circulación, formando una zona neutral de aproximación.



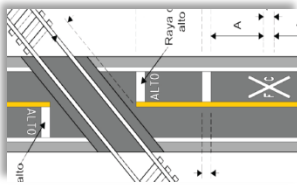
VIII.III.VI.-RAYAS PARA CRUCE DE PEATONES O DE CICLISTAS

Delimitan las áreas de cruce de peatones o de ciclistas, son continuas, color amarillo reflejante para peatones o verde reflejante para ciclistas.



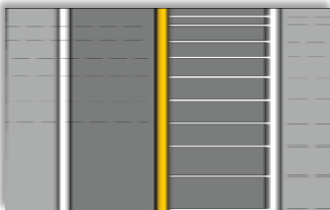
VIII.II.VII.-MARCAS PARA CRUCE DE FERROCARRIL

Son rayas, símbolos y letras que se usan para advertir la proximidad de un cruce a nivel con una vía férrea.



VIII.II.VIII.-RAYAS CON ESPACIAMIENTO LOGARÍTMICO

Existen en carreteras y vialidades urbanas, generalmente en los pasos a nivel de peatones, cruces a nivel con vías férreas, en zonas escolares o cualquier otro sitio donde se requiera disminuir la velocidad de los vehículos, produciéndole al conductor la ilusión óptica y auditiva de que su vehículo se acelera.



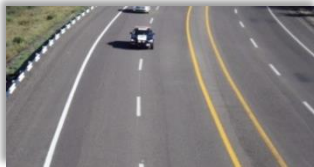
VIII.III.IX.-SÍMBOLOS Y LEYENDAS PARA REGULAR EL USO DE CARRILES

Son rayas, flechas, leyendas y números colocados sobre el pavimento de carreteras y vialidades urbanas para regular el uso de carriles y complementar o confirmar los mensajes del señalamiento vertical.

- ✿ Flechas, letras y números.



- ✿ Rayas, símbolos y leyendas para regular el uso de carriles.



- ✿ Marcas en estructuras y marcas en otros objetos, botones reflejantes y delimitadores sobre el pavimento.



Para más información consulte:

Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas.

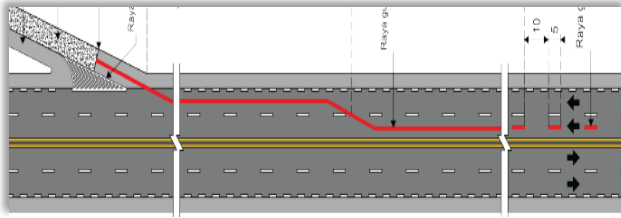
Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.

VIII.III.X.-RAYAS GUÍA HACIA RAMPA DE EMERGENCIA PARA FRENADO

Se encuentran sobre el pavimento de las carreteras, para indicar la proximidad de una rampa de emergencia para frenado y guiar hasta su entrada a los vehículos fuera de control.

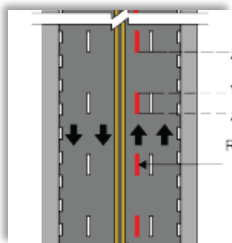


El señalamiento horizontal de rampas de emergencia para frenado está integrado por rayas color rojo y en su caso de botones reflejantes, para diferenciar claramente su vialidad de servicio.



Se dividen en:

Raya guía hacia rampa de emergencia para frenado (discontinua).



Se utiliza para guiar a los vehículos que pudieran estar fuera de control, desde el sitio donde inicia la pendiente descendente continua y prolongada para la que se diseña la rampa, hasta 1,000 m antes de su entrada, lugar donde los conductores han de tomar la decisión de entrar a ella. Se sitúa al centro del carril descendente de la carretera o si ésta es de dos o más carriles por sentido de circulación, al centro del carril de alta velocidad.

Raya guía hacia rampa de emergencia para frenado (continua).



Se utiliza para guiar en forma continua a los vehículos que estén fuera de control, desde el sitio donde concluye la raya guía hacia rampa de emergencia para frenado (discontinua), hasta el lugar donde inicie la cama de frenado de la rampa. Se sitúa al centro del carril descendente de la carretera o si ésta es de dos o más carriles por sentido de circulación, al centro del carril de alta velocidad y, si la rampa se ubica a la derecha del camino, en una tangente (recta) ubicada a no menos de 500 m antes de la entrada a la rampa, esta raya continua se pasa suavemente del carril de alta velocidad al de baja.

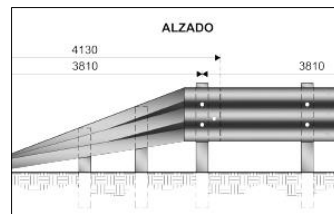
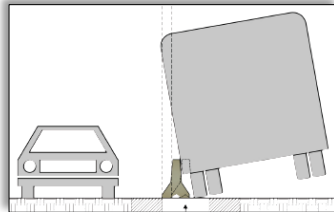
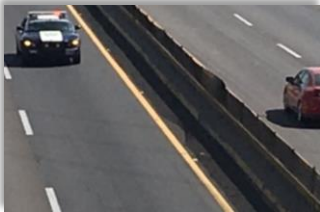
VIII.II.XI.-REDUCTORES DE VELOCIDAD



Son dispositivos sobresaliendo del pavimento en todo el ancho del arroyo vial, incluyendo en su caso los acotamientos, sólo en casos excepcionales en los que se requiera obligar al conductor a reducir la velocidad del vehículo para que se detenga inmediatamente antes del inicio de una área de conflicto, como un cruce de peatones, una zona urbana, una intersección o estaciones de cuerpos de emergencia.

VIII.III.-DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

Para evitar que en algunos tramos de carreteras y vialidades urbanas, los vehículos salgan de la ruta de manera no controlada, disminuir la severidad de los siniestros viales, así como evitar daños a las estructuras, se cuenta con barreras de protección, amortiguadores de impacto y alertadores de salida de la vialidad, con el propósito de contener a los vehículos, reducir su velocidad y direccionarlos.

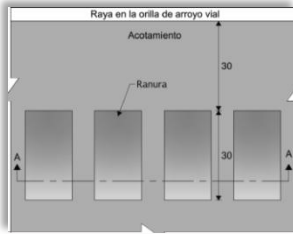


Para más información consulte:

Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas.

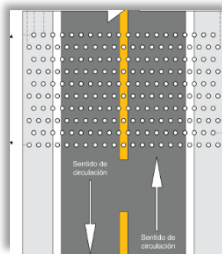
Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.

VIII.III.I.-ALERTADORES DE SALIDA DE LA VIALIDAD



Son vibradores que están en los acotamientos y en las franjas separadoras centrales, con el propósito de provocar vibraciones y un efecto sonoro en el vehículo que los atraviesa o circula sobre ellos, para avisar al conductor que está abandonando el arroyo vial e invitarlo a rectificar oportunamente su trayectoria, principalmente en aquellos tramos donde, por las características de la vialidad o por agotamiento, es posible o frecuente que los conductores dormiten, se les conoce regularmente como vibradores de bandas.

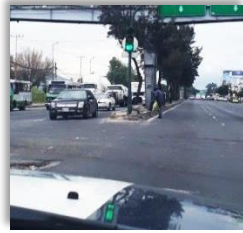
VIII.III.II.-VIBRADORES



Los vibradores son dispositivos en el pavimento para alertar al conductor de la proximidad a una plaza de cobro, un cruce a nivel con el ferrocarril o en caminos secundarios, antes de un entronque con otro de mayor importancia, y en lugares donde se deba alertar al conductor sobre la existencia de algún riesgo potencial para que reduzca su velocidad, mediante la vibración y el ruido que se produce al cruzarlos.

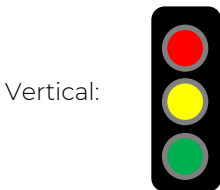
VIII.IV.-DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO

SEMÁFOROS: Dispositivo que, a través de diferentes luces que actúan como señales, permite la regulación del tránsito en la vía pública.

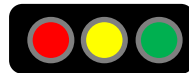


El Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, refiere en el Artículo 17.- Los semáforos tienen por objeto dirigir y regular el tránsito de vehículos y de peatones por medio de lámparas eléctricas que proyectan en contra del sentido de la circulación luces que ordenan a sus destinatarios las maniobras que deben realizar.

Las lentes de los semáforos están dispuestas verticalmente en el siguiente orden descendente: roja, ámbar y verde. En el caso de semáforos horizontales, se observará de izquierda a derecha el mismo orden.



Horizontal:



Las luces que proyectan los semáforos en general ordenarán a los conductores y peatones que las observen de frente, las siguientes conductas según el color de aquella que se encuentre encendida:



I. Luz roja fija y sola:

- a) ALTO de los vehículos antes de que éstos entren a la zona de cruce de peatones, y
- b) Abstención de los peatones de cruzar la vía federal transversal a aquélla sobre la que circulen.



II. Luz ámbar fija:

- a) Advertencia a los conductores de que deberán iniciar el frenado del vehículo, tomando las precauciones necesarias, y
- b) Advertencia a los peatones de que no disponen del tiempo suficiente para cruzar la vía federal transversal a aquélla sobre la que transitan antes de que aparezca la luz roja que les ordene poner alto a su circulación.



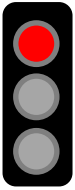
III. Luz verde:

- a) Continuación del tránsito de los conductores, bien sea de frente o dando vuelta a la derecha o a la izquierda, a menos que una señal prohíba una o ambas vueltas, y
- b) Continuación del tránsito de los peatones para que crucen la vía federal transversal que recorren.

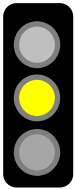


IV. Flecha verde, sola o en combinación con otra luz:

- a) Reinicio del tránsito de los conductores en la dirección marcada por la flecha o realización de cualquier movimiento permitido por las otras luces simultáneamente encendidas con la flecha, y
- b) Cuando la flecha aparezca sola y en posición vertical, los peatones podrán cruzar la vía federal.



V. *Luz roja intermitente*, indicación de que el tránsito vehicular que se encuentre frente a ella deberá detenerse antes de entrar a la zona de cruce de peatones o a una intersección y de que podrá continuar su marcha una vez que se cerciore de que no hay peligro para ello, y



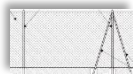
VI. *Luz ámbar intermitente*, señal que autoriza a los conductores y peatones a continuar su marcha en una intersección, vía federal o zona de cruce de peatones, con las precauciones necesarias para evitar un accidente en la vía federal.

En los casos de luz roja además se deberá observar lo señalado en lo dispuesto para el control de tránsito que realicen los Policías Federales.

VIII.V.-OBRAS Y DISPOSITIVOS DIVERSOS

Las obras y dispositivos diversos son obras que se construyen o dispositivos que se colocan dentro de la vialidad o en sus inmediaciones para encauzar, alertar y proteger al tránsito vehicular y peatonal.

Algunos de ellos son:



Cercas OD-3



Indicadores de obstáculos OD-5

Indicadores de alineamiento OD-6



Indicador de curva cerrada OD-12



Para más información consulte:

Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas.

Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.

VIII.VI.-OTROS DISPOSITIVOS



Como último punto es importante mencionar que también existen dispositivos en los que podemos auxiliarnos, ya sea como ciudadanos o autoridades para controlar el tránsito y que de manera general advierten peligro o una situación de emergencia, como por ejemplo:



Conos



Traficonos



Banderolas



Barrera fija en serie



Botones reflejantes los cuales podrán ser blancos, amarillos o rojos.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.

VIII.VII.-SEÑALIZACIÓN DE EMERGENCIA



Sirve para alertar sobre la aparición de una situación de peligro y de la necesidad de actuar de forma inmediata. Una gran cantidad de conductores normalmente solo prestan atención al tráfico vehicular e ignoran por completo las señales de tránsito.



Lo primero que el conductor de un vehículo descompuesto debe hacer, es activar sus luces de emergencia, y poner afuera los dispositivos de advertencia, banderas, reflejantes, traficonos, etc.; estos se deben colocar de forma diagonal al eje de la vía, iniciando de la orilla del camino, hasta el ángulo posterior izquierdo del vehículo, a una distancia de por lo menos *100 metros* detrás del vehículo.

Durante la noche se debe utilizar el dispositivo de advertencia adecuado, o en su defecto poner triángulos reflejantes, mechones, etcétera.

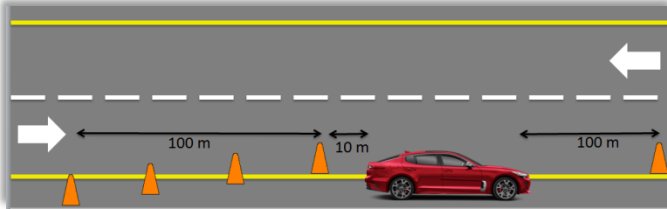
Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

VIII.VII.I.-RECOMENDACIONES AL SEÑALIZAR

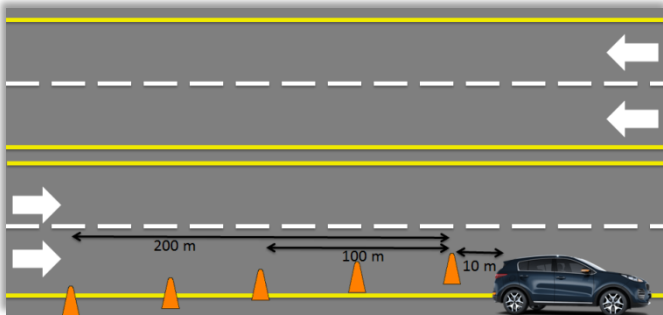
Tramo en tangente (recta).

Señalización de emergencia en una vía de dos carriles de circulación en ambos sentidos:



La señalización no debe estar a menos de 100 metros.

Señalización de emergencia en una vía de cuatro carriles de circulación, dos para cada sentido.



La señalización se debe colocar en la parte posterior del vehículo, en forma diagonal al eje de la vía, iniciando de la orilla del camino, hasta el ángulo posterior izquierdo del vehículo, a una distancia de por lo menos 100 metros.

Durante la noche no debe quedar a menos de 200 metros, usando los señalamientos nocturnos reglamentarios o mechones.

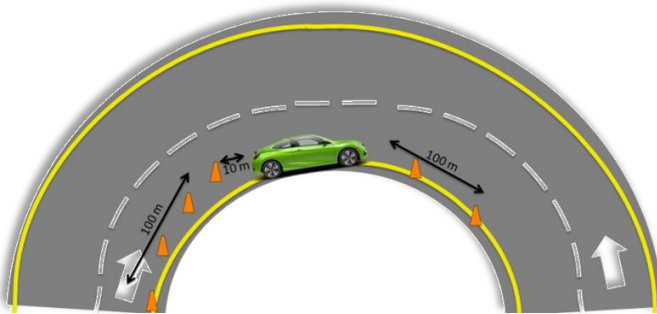
Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Tramo de curva, o cima.

Señalización de emergencia en una vía de dos carriles de circulación en ambos sentidos:

La señalización no debe estar a menos de 100 metros, tanto en su parte posterior como frontal, dependiendo de la dimensión de la curva o cima.



Durante la noche no debe quedar a menos de 200 metros, usando los señalamientos nocturnos reglamentarios o mechones.



Es muy importante buscar y estar pendiente de las señales de tránsito, dado que está es la forma en que el camino se comunica con usted, dándole indicaciones con el único objetivo de preservar su vida y la de los demás.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.

IX.-INDICACIONES DEL POLICÍA FEDERAL



En el momento en que un oficial de tránsito dirija la circulación, cualquier otro señalamiento vial relativo a la circulación en el cruce respectivo queda sin efectos temporalmente.

El Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, refiere en el Artículo 22.- Cuando el tránsito sea dirigido por los Policías Federales o por policías de las corporaciones estatales o municipales en auxilio de aquéllos, se utilizarán los siguientes ademanes y posiciones, acompañados de señales acústicas o visuales congruentes con aquéllos:



I. La posición de frente o la de espalda para indicar que:

- a) Los conductores deben detener la marcha de su vehículo antes de entrar a la zona de cruce de peatones, y
- b) Los peatones deben abstenerse de cruzar la vía federal transversal a aquélla por la que transitan.



II. La posición lateral o de costado para indicar que:

- a) Los conductores deben seguir de frente o dar vuelta a la derecha, si no existe prohibición en contrario, o a la izquierda en vías federales de un solo sentido, cuando dicha vuelta esté permitida, y
- b) Los peatones pueden cruzar la vía federal transversal a aquélla por la que circulan.



III. La posición lateral del Policía Federal con un brazo colocado horizontalmente con la mano extendida hacia arriba del lado de donde procede la circulación para indicar que:

- a) Los conductores deben tomar sus precauciones porque está a punto de ser ordenado el alto de la circulación, y
- b) Los peatones deben abstenerse de iniciar el cruce de la vía federal transversal a aquélla por la que circulan.



IV. Los ademanes que combinen la orden preventiva y la de siga, advertirán a unos que deben detener la marcha y a otros continuarla en el sentido que indique el ademán;



V. El ademán consistente en la colocación del brazo derecho en posición vertical, indica a conductores y usuarios el alto de sus respectivos desplazamientos con motivo de la aproximación de ambulancias, vehículos de alguna corporación policíaca, del cuerpo de bomberos o de cualquier otra agrupación destinada a la atención de emergencias, y



VI. Los toques de silbato que acompañen los ademanes a que se refieren las fracciones anteriores, serán:

- a) Un toque corto para el alto de la circulación;
- b) Dos toques cortos para que el tránsito siga adelante;
- c) Un toque largo para la señal preventiva de corte de la circulación;
- d) Tres toques largos para el alto general de la circulación, y
- e) Una serie de toques cortos para activar el tránsito.

“Respetar las normas de tránsito es responsabilidad de todos”.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

X.-RECOMENDACIONES BÁSICAS PARA EVITAR HECHOS DE TRÁNSITO

X.I.-RECOMENDACIONES PARA PEATÓN



- No cruzar corriendo la calle, ya que incrementa el riesgo de tropiezo y caídas. La forma segura es hacerlo con paso firme y constante.
- No caminar paralelamente en el arroyo vehicular.
- No cruzar distraído, ni hablar por teléfono celular o escribir mensajes de texto, ver anuncios y/o leer alguna publicación, ya que la vista sólo debe estar en el camino y enfocada al tránsito vehicular.
- No cruzar en diagonal, pues de esta forma el peatón se mantiene más tiempo en el arroyo vehicular, exponiéndose innecesariamente.
- No atravesar el camino en lugares no previstos o no visibles en los que él o la conductora no espera un peatón.

También se recomienda:



- ☞ Apoyar a niños, ancianos y personas con discapacidad, para que puedan cruzar la calle con precaución.
- ☞ No cruzar en una curva ni en lugares donde no exista visibilidad, debe hacerlo en esquinas y pasos peatonales, cuando el semáforo lo indique.
- ☞ Evitar usar dispositivos electrónicos (teléfono celular, audífonos, aparatos electrónicos, etc.)
- ☞ Caminar por las banquetas.
- ☞ Parar, mirar, escuchar y cruzar.
- ☞ Al salir por la noche, usar ropa reflectante.
- ☞ No deambular entre vehículos de carga o de pasaje, existe un ángulo ciego para ellos.
- ☞ Usar puentes destinados para peatón.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

X.II.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE BICICLETA



- Usar casco (equipo de seguridad), ropa clara, reflejantes y obedecer los señalamientos de tránsito.
- Nunca ir en sentido contrario.
- Ocupar carril destinado para bicicletas, para evitar rebases bruscos de los conductores.
- Buscar siempre colocarse delante de los autos al llegar a un semáforo en alto.
- No zigzaguear.
- No rebasar por la derecha a ningún auto ya sea privado o de transporte público.
- Ser cortés con las y los peatones, no usar las banquetas, ya que este es un espacio reservado para transeúntes.

“Cuando decides conducir una bicicleta no eres un peatón, eres un conductor de vehículo, debes cumplir las normas y reglamentos de circulación y respetar al resto de los usuarios, especialmente a los peatones”.

Para más información consulte el

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

X.III.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE MOTOCICLETA



- Usar casco (equipo de seguridad), vestimenta adecuada, como por ejemplo, chaqueta y pantalones de determinados materiales que cubren por completo los brazos y las piernas; zapatos o botas resistentes y guantes que permiten un mejor agarre y protegen las manos.
- Obedecer los reglamentos de tránsito.
- Observar y cumplir los límites de velocidad.
- No conducir en estado de ebriedad, pues aumentan las probabilidades de que se vean involucrados en una colisión y, por lo tanto, se elevan las posibilidades de que sufran cualquier tipo de traumatismo.
- Ocupar el carril completo de circulación, para evitar rebases bruscos de los conductores de otros vehículos.

Se recomienda no realizar lo siguiente:

- ☞ Circular entre rayas separadoras de carriles.
- ☞ Circular en forma paralela a otro vehículo en movimiento en el mismo sentido del tránsito.
- ☞ Cambiar frecuentemente de carril.
- ☞ Estacionarse en espacios prohibidos.
- ☞ Transportar más de dos personas o más de los destinados para tal objeto.
- ☞ Transportar menores de 10 años, mujeres embarazadas y adultos mayores de 60 años.
- ☞ Transportar objetos voluminosos que dificulten la visibilidad y maniobrabilidad del vehículo.



Para más información consulte el

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

X.IV.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE AUTOMÓVIL



- Respetar las normas de circulación, los señalamientos, los límites de velocidad y mantener una distancia segura en relación a los demás vehículos para evitar choques.
- Usar el cinturón de seguridad en todos los desplazamientos, incluidos aquellos de distancias cortas, así como asegurarse de que todas y todos los pasajeros del vehículo lleven el cinturón de seguridad debidamente colocado.
- Las niñas y niños deberán usar sin excepción, sistemas de retención infantiles acordes con su edad, peso y talla.
- Conducir con atención, las distracciones provocan hechos de tránsito con graves consecuencias.
- Evitar distraerse con conductas como hablar por celular, beber, fumar o comer, mientras se conduce.
- Si ha bebido alcohol o tomado farmacéuticos deje que alguien que no haya ingerido sea quien conduzca, o utilice transporte público, ya que una sola copa de alcohol es suficiente para disminuir su capacidad y habilidad para conducir.

- ☛ Descansar, el sueño es un factor que reduce la capacidad de percepción y reacción.
- ☛ En viajes largos se deben programar descansos regulares de al menos 15 minutos por cada 3 horas de conducción.
- ☛ Un conductor con poca experiencia debe estar acompañado siempre de alguien con mayores habilidades, en tanto se desarrollan las capacidades para una correcta circulación vial.
- ☛ Trasladar sólo la cantidad de pasajeros acorde a las plazas disponibles.
- ☛ Verificar el vehículo antes de salir a carretera: llantas, frenos, gasolina, aceite, luces, etc.
- ☛ No sacar ninguna parte del cuerpo fuera del vehículo.
- ☛ Evitar deslumbrar a los demás vehículos, no usar faros de niebla cuando no sean necesarios.
- ☛ Evitar los puntos ciegos: al tomar una curva o cambiar de carril, no se base solo en los espejos, mire sobre su hombro y confirme que esté despejado el camino, para que pueda realizar su movimiento. ¡Observe bien!



¡El 90% de los hechos de tránsito se pueden prevenir!

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

X.V.-RECOMENDACIONES PARA ACOMPAÑANTES DE CONDUCTOR



Dentro del automóvil se recomienda evitar:

- ☛ Distraer al conductor.
- ☛ Jugar con objetos ruidosos, muy iluminados o animales domésticos.
- ☛ Sacar la cabeza por la ventana.
- ☛ Desabrocharse el cinturón de seguridad.
- ☛ Abrir la puerta del vehículo en movimiento.
- ☛ Tirar basura por la ventana.
- ☛ Tratar de alejar un insecto cerca del conductor.
- ☛ Evitar que los niños pequeños, salgan de la silla porta infante (sistema de retención infantil SRI).

Para más información consulte el

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

X.VI.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE AUTOBÚS



- ☛ Permanecer atento a los puntos ciegos del autobús.
- ☛ Mantener la vista hacia el frente.
- ☛ Vigilar espejos retrovisores, laterales, cóncavos y/o convexos.
- ☛ Hacer una revisión del vehículo antes de emprender el viaje, sobre todo en los frenos.
- ☛ Realizar descansos oportunos.
- ☛ Respetar los límites de velocidad establecidos.
- ☛ Avisar siempre de sus intenciones al resto de los usuarios para evitar posibles incidencias y cerciorarse de que puede hacerlo antes.
- ☛ Mantener una distancia de seguridad adecuada.
- ☛ Cinturón de seguridad siempre abrochado.
- ☛ Evitar distracciones.
- ☛ Conducción adaptada a las circunstancias.
- ☛ Respetar los señalamientos viales.
- ☛ Conducir con iluminación diurna.

¡Usted es un conductor autorizado, capacitado y profesional, puede prevenir los hechos de tránsito!

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

X.VII.-RECOMENDACIONES PARA PASAJEROS DE AUTOBÚS



- ☛ Identificar los accesorios de emergencia del autobús (martillo de seguridad, extintor, botiquín de primeros auxilios, etc.).
- ☛ No hacer plática o distraer al conductor.
- ☛ Identificar las salidas de emergencia (ventanillas superiores y laterales).
- ☛ Utilizar siempre el cinturón de seguridad si el autobús dispone de él.
- ☛ En el asiento adopte una postura cómoda y recta.
- ☛ Evitar estar de pie una vez que el autobús haya emprendido el viaje.
- ☛ No dejar equipaje en el pasillo.
- ☛ Trasladarse al sanitario del autobús con precaución.
- ☛ No ocupar los asientos delanteros menores de 7 años.
- ☛ Mantener a los menores de edad en su asiento.

¡Como pasajeros se deben adoptar una serie de comportamientos para garantizar un viaje seguro!

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

X.VIII.-RECOMENDACIONES PARA CONDUCTOR DE VEHÍCULO DE CARGA



- ☛ Prestar atención a las señales para vehículos de carga: peso permitido, señales de restricción, carril disponible y otros avisos de circulación.
- ☛ Conducir más lento y por el carril derecho.
- ☛ Evitar hacer paradas inesperadas y cambios abruptos entre carriles.
- ☛ Conducir por turnos y descansar 30 minutos cada 5 horas.
- ☛ Revisar periódicamente el estado físico del vehículo (neumáticos, agua, aceite, el líquido refrigerante, observar si tiene fugas, etc.)
- ☛ Los vehículos de carga requieren más tiempo y espacio para detenerse, utilizar freno de motor cuando sea necesario.
- ☛ No intentar adelantar vehículos en pendientes ni en curvas.
- ☛ Permanecer atento a los puntos ciegos, vigilar los espejos retrovisores, laterales, cóncavos y/o convexos.

Para más información consulte:

NORMA Oficial Mexicana NOM-087-SCT-2-2017, Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal.

- ☛ En el caso de parada de emergencia, estacione a un lado de la carretera para no obstruir el paso y señalice, utilice conos o luces para que pueda alertar a los conductores que a medida pasan.
- ☛ Aprender medidas exactas del camión, no todos los puentes poseen la misma altura.
- ☛ Respetar los límites de velocidad establecidos.
- ☛ Avisar siempre de sus intenciones al resto de los usuarios para evitar posibles incidencias.
- ☛ Mantener una distancia de seguridad adecuada.
- ☛ Usar cinturón de seguridad.
- ☛ Evitar distracciones.
- ☛ Conducción adaptada a las circunstancias.
- ☛ Respetar los señalamientos viales.
- ☛ Mantenerse alerta a las condiciones adversas del camino.



¡Conducir de forma segura, especialmente en vehículos de carga, implica dedicación y responsabilidad!

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

NORMA Oficial Mexicana NOM-087-SCT-2-2017, Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal.

X.IX.-RECOMENDACIONES POR FACTORES CAUSALES DE HECHOS DE TRÁNSITO

▲ FACTOR HUMANO



- ☛ Conducir a la velocidad permitida y respetar las señales de tránsito.
- ☛ Hacer que los acompañantes utilicen el cinturón de seguridad.
- ☛ Evitar utilizar el celular y equipo reproductor de imágenes.
- ☛ Conducir a la defensiva, respetando a los más vulnerables, peatones, ciclistas y motociclistas.
- ☛ Olvidar las prisas.
- ☛ Interpretar las situaciones que producen enfado de una manera adecuada.
- ☛ Evitar traer objetos sueltos, que puedan proyectarse a los ocupantes.
- ☛ Programar horario, para evitar contratiempos y caer en situaciones de estrés.
- ☛ Conocer las normas, reglamentos y leyes de tránsito.
- ☛ Evitar conducir bajo los influjos del alcohol o de cualquier otra sustancia.

FACTOR VEHÍCULO



- Revisar luces, frenos, combustible y cinturón de seguridad.
- Procurar que los neumáticos sean de las características que el vehículo requiere.
- No forzar la dirección en su máximo grado de giro, para no someterlo a esfuerzos excesivos.
- Revisar posibles fugas de líquido en los amortiguadores, de ser el caso deben sustituirse.
- Llevar en el vehículo un juego de lámparas de repuesto.
- Cumplir con los pesos, dimensiones y/o número de pasajeros establecidos por vehículo.
- Hacer el mantenimiento de su vehículo con anticipación a su viaje.
- Ajustar espejos laterales y retrovisor, además del asiento del conductor.
- Siempre lleve en su vehículo un extintor de incendios.

▲ FACTOR
CAMINO



- ☛ Planificar viajes, evitar rutas con desperfectos y falta de señalamiento vial en ellas.
- ☛ Disminuir la velocidad ante desperfectos en el camino.
- ☛ Evitar realizar rebase indebido como cruzar raya central continua en curva no señalizada.
- ☛ Prevenir y concentrarse ante los sucesos que se presentan en el camino (partes de neumáticos, basura, piedras, clima, objetos, animales, etc.) adaptar la velocidad a cada circunstancia, evita siniestros viales.
- ☛ Respetar los señalamientos viales (preventivos, restrictivos, informativos, entre otros).
- ☛ Evitar estacionarse mal o en lugares prohibidos (no señalizados).
- ☛ Fomentar la cultura vial, con respeto, gentileza y amabilidad en el camino.
- ☛ Conducir a la defensiva, estar alerta ayudara a reaccionar con tiempo a las circunstancias del camino.

FACTOR CLIMATOLÓGICO



- Antes de emprender un viaje informarse del estado de las carreteras y condiciones climáticas para escoger la ruta más segura.
- Precaución ante condiciones climatológicas adversas.
- Aumentar la distancia de seguridad (el vehículo necesita más distancia para detenerse) por si es necesario un frenado de emergencia.
- Encender luces antiniebla, según los casos, para aumentar la visibilidad.
- Vigilar la visibilidad interior evitando el empañamiento de cristales.
- Atender a los elementos reflectantes del vehículo a fin de ser vistos.
- Inspeccionar los limpiaparabrisas antes de salir.
- Mantener en buen estado las luces del vehículo.
- Llevar rueda de repuesto en buen estado y herramientas de instalación.
- Evitar estacionarse sobre la superficie de rodamiento.

XI.-OTRAS RECOMENDACIONES

XI.I.-RECOMENDACIONES ANTE GOLPE DE CALOR EN CARRETERAS



- ☞ Ingerir agua constantemente.
- ☞ Detener un momento si el calor es intenso.
- ☞ Evitar tomar bebidas con cafeína.
- ☞ Evitar conducir bajo los efectos del alcohol.
- ☞ Mantener fresco el interior del vehículo.

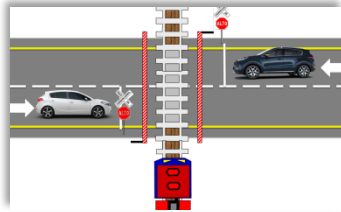
XI.II.-RECOMENDACIONES PARA EVITAR EL ESTRÉS EN LA CONDUCCIÓN



- ☞ Modificar la manera de percibir la situación. (en el caso de verse involucrado en un congestionamiento vial, considerar: en otra ocasión saldré con más tiempo).

- ☞ Tener pensamientos positivos (no ocurre nada si llego un poco tarde).
- ☞ Desviar el pensamiento de esa situación estresante (pensar en algo agradable, escuchar la radio, por ejemplo).
- ☞ Hacer estiramientos y favorecer así la relajación.
- ☞ Respirar lenta y profundamente por la nariz y expulsar el aire por la boca varias veces, abrir las ventanillas.

XI.III.-RECOMENDACIONES ANTES DE CRUZAR LAS VÍAS DEL TREN



En una intersección del camino con una vía férrea, ponga especial atención a:

- ☞ Luces intermitentes o barreras.
- ☞ Semáforos.
- ☞ Marcas en el pavimento.
- ☞ Avisos o letreros.
- ☞ El tren anuncia que se aproxima con silbato, claxon, campana y luces.

¡Haga alto total, observe, escuche y avance!

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

XI.IV.-RECOMENDACIÓN EN EL PASO EN UNA GLORIETA



La glorieta en dos simples pasos.

- ☞ El que circula dentro de la glorieta, tiene prioridad de paso.
- ☞ Si va a ingresar debe detenerse y ceder el paso siempre.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

XI.V.-RECOMENDACIONES SOBRE EL USO DEL CELULAR MIENTRAS SE CONDUCE



Actualmente el uso del teléfono celular se está convirtiendo en una de las principales causas de hechos de tránsito en el mundo, y con esto muertes, lesiones y discapacidades.

Las distracciones pueden ser:

- ☛ **Visuales** (desvían la vista del camino; por ejemplo, al ver la pantalla del celular para leer un mensaje).
- ☛ **Cognitivas** (apartan la atención de la calle y del acto de manejar o caminar; como al pensar las respuestas en una conversación al teléfono).
- ☛ **Físicas** (cuando se deja de usar una o ambas manos para conducir al responder una llamada o un mensaje en el celular).
- ☛ **Auditivas** (desvían la atención de los sonidos del tránsito como un claxon o ambulancia; por ejemplo, durante las llamadas y al escuchar música).

Es por eso que se recomienda:

- ☞ Olvidar de que existe el teléfono celular al conducir.
- ☞ Dejar fuera las preocupaciones de quien le manda mensajes.
- ☞ No utilizar dispositivos de manos libres, ya que estos tienen efectos negativos al momento de la conducción.
- ☞ Si conduce con un copiloto, entregar el aparato a esa persona y que sea esta persona quien se encargue de contestar los mensajes o las llamadas.
- ☞ Si es muy necesario realizar una llamada o mandar un mensaje de texto, orillar y estacionar para poder realizar esta acción de una forma segura.
- ☞ Tener ambas manos en el volante.
- ☞ Nunca apartar la vista de la carretera.

Cita electrónica: <https://www.insp.mx/avisos/3623-seguridad-vial.html>

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

MANUAL DEL CONDUCTOR DE LA POLICÍA FEDERAL

XI.VI.-RECOMENDACIÓN EN EL EQUIPO VISIBLE A UTILIZAR POR VEHÍCULOS DE CARGA



- ✱ Bandas reflejantes de color blanco y rojo en los costados laterales.
- ✱ Bandas reflejantes amarillas en la parte trasera y frontal.
- ✱ Los vehículos tipo tracto camión doblemente articulado deben contar con la leyenda de advertencia “precaución doble-remolque”.

Para más información consulte:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

NORMA Oficial Mexicana NOM-011-SCT2/2012, Condiciones para el transporte de las substancias y materiales peligrosos envasadas y/o embaladas en cantidades limitadas.

Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el Peso y Dimensiones Máximas con los que Pueden Circular los Vehículos de Autotransporte que Transitan en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal.

XI.VII.-RECOMENDACIONES PARA DETECTAR AMORTIGUADORES EN MALAS CONDICIONES



Los amortiguadores en mal estado constituyen un factor de riesgo, además de un considerable deterioro en la experiencia de conducción.

Por ejemplo:

- ☞ Si existe mucho balanceo, hay poca estabilidad del vehículo al transitar por una vía.
- ☞ Si tiene sobre viraje, hay pérdida del control y maniobrabilidad en vueltas.
- ☞ Si tiene brincos, hay un manejo incómodo, con rebotes y ruidos.
- ☞ Si existe inclinación al acelerar, hay pérdida de tracción, control y maniobrabilidad.
- ☞ Si existe pérdida de tracción, hay mayor distancia de frenado y pérdida de control de la dirección.

¡Una suspensión dañada puede desequilibrar por completo el vehículo y causar un hecho de tránsito, si Usted nota alguna de estas recomendaciones, acuda a su mecánico de confianza para la revisión de su vehículo!

XII.-CONSEJOS VIALES

XII.I.-CONDUCCIÓN CON LLUVIA



- ☞ Encender luces en todo momento.
- ☞ Utilizar el cinturón de seguridad.
- ☞ Desempañar los vidrios continuamente.
- ☞ Usar limpiaparabrisas y mantenerlos en óptimo estado.
- ☞ Mantener una velocidad moderada.
- ☞ Utilizar ambas manos para controlar la dirección del volante.
- ☞ No frenar repentinamente.
- ☞ La lluvia es un factor de riesgo ya que disminuye la visibilidad y la calzada se torna resbaladiza.
- ☞ Si es posible, evitar salir en estas circunstancias.
- ☞ No estacionar sobre la superficie de rodamiento.
- ☞ Menores de edad en asientos traseros por cualquier percance.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

XII.II.-CONDUCCIÓN CON NIEVE



- ☞ Retirar la nieve del parabrisas, las ventanas laterales, medallón, los faros delanteros y traseros.
- ☞ Realizar ALTO con precaución, si conduce durante una nevada, deténgase cuantas veces sea necesario en un lugar seguro para limpiar cristales y faros.
- ☞ Utilizar desempañado delantero y trasero, así como el aire acondicionado, para que las ventanas no se empañen con la condensación.
- ☞ Durante el día, encender los faros delanteros.
- ☞ Conducir despacio, no use la opción cruceo y no intente rebasar a otros vehículos.
- ☞ Guardar una distancia equivalente a 2 o 3 vehículos entre su vehículo y el que le precede.
- ☞ Si la parte trasera de su vehículo empieza a deslizarse, deberá quitar el pie del acelerador y virar suavemente el volante en la dirección que quiera que el vehículo se mantenga.
- ☞ Para detenerse, presione el pedal de freno suavemente, si las llantas se bloquean, quite el pie del freno.
- ☞ Ejecutar todas las acciones con seguridad y sin temeridad.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

XII.III.-CONDUCCIÓN CON NIEBLA



- ☞ Tomar como referencia la línea lateral continua delimitadora de carril derecha o a otros vehículos, sin aumentar la velocidad.
- ☞ Si es necesario, salir de la superficie de rodamiento hasta que se despeje.
- ☞ Encender luces intermitentes.
- ☞ Dejar mayor distancia de separación entre vehículos.
- ☞ La visibilidad puede reducirse drásticamente, salga inmediatamente de la carretera y colocarse en un lugar seguro.
- ☞ Se multiplican las posibilidades de choques por alcance.
- ☞ La carretera puede estar húmeda, necesitará mayor distancia para frenar.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

XII.IV.-CONDUCTORES AGRESIVOS

Cualquier persona puede ser un conductor agresivo, sin embargo la violencia vial se produce mucho más entre hombres, principalmente cuando se maneja un vehículo.



Hay señales que ayudan a reconocer a un conductor agresivo que circula cerca de nosotros.

Por ejemplo:

- ✦ Acelera el motor apresurando a los demás.
- ✦ Grita en todo momento.
- ✦ Se pasa los señalamientos de alto y no cede el paso, además no respeta los semáforos.
- ✦ Realiza expresiones corporales con las manos y la cara.
- ✦ Toca el claxon constantemente.
- ✦ Enciende y apaga las luces principales.
- ✦ Se acerca demasiado al vehículo que circula delante de él.
- ✦ Realiza adelantamientos y cambio de dirección sin previo aviso.

¡Evite altercado con estas personas, aléjese de ellos y tome precauciones!

XII.V.-CONSEJOS PRÁCTICOS PARA EVITAR CONVERTIRSE EN UN CONDUCTOR AGRESIVO



- ☛ Tratar de ser paciente y cortés con los demás usuarios de la vía pública.
- ☛ Evitar conducir mientras está molesto o con estrés.
- ☛ Evitar las prisas, salga con tiempo a su destino.
- ☛ Evitar el tráfico pesado.
- ☛ Evitar las horas de mayor calor.
- ☛ Escuchar música relajante.
- ☛ Pensar en forma positiva.
- ☛ Evitar exigirse un alto nivel de conducción.
- ☛ No discutir con los pasajeros mientras se conduce.
- ☛ No estresarse, respirar hasta 3 veces profundamente.

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

XII.VI.-COMO SER UN CONDUCTOR RESPONSABLE



Las personas que conducen automóviles, autobuses, camiones, motocicletas, entre otros, por calles, avenidas y carreteras, deben respetar las normas y reglamentos de tránsito ¡por su seguridad y la de los demás!

- ☞ Usar cinturón de seguridad.
- ☞ No hablar ni enviar mensajes desde sus celulares.
- ☞ Estar atentos a las señales viales y al tránsito.
- ☞ Si tienen que manejar, no consumir bebidas alcohólicas.
- ☞ Por su seguridad los ciclistas y motociclistas, así como sus acompañantes, deben usar casco protector.
- ☞ No estacionar sobre la senda peatonal ni en otros espacios donde no está permitido hacerlo.
- ☞ Solo cruzar con luz verde y respetar la velocidad.
- ☞ Manejar con atención respetando a los peatones y las normas viales.
- ☞ Al oír una sirena dejar el paso libre si le es posible.

¡Sabe lo que no le puede faltar a un conductor prevenido: herramientas, dispositivos de señalización y botiquín de primeros auxilios, para cualquier emergencia!

XII.VII.-CONSEJOS PRÁCTICOS DE LOS POLICÍAS FEDERALES



- ✱ El peatón tiene prioridad de paso en vialidades señaladas para ello, conforme a las normas tránsito.
- ✱ Usar el cinturón de seguridad, disminuye el riesgo de muerte y lesiones.
- ✱ Respetar las velocidades permitidas, excederlas es una de las causas principales de los hechos de tránsito, muertes, lesiones y discapacidades.
- ✱ En motocicletas usar siempre el casco, reduce la posibilidad de sufrir lesiones graves o muerte en caso de un siniestro vial.
- ✱ Evitar el uso del celular al conducir, lo distrae y no le permite estar atento a lo que sucede alrededor.
- ✱ No tomar alcohol si va a conducir, altera sus sentidos y disminuye su capacidad de reacción.

¡Respetar las normas de tránsito es responsabilidad de todos!

Para más información consulte:

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

XIII.-OPERATIVOS PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA FEDERAL



En ellos se promueven estrategias para prevenir los hechos de tránsito derivado del análisis de los mismos en la red de carreteras federales, administrando los recursos humanos asignados, promoviendo la seguridad vial en todo momento.

En cada periodo vacacional se realizan operativos y programas para la seguridad de la ciudadanía, como lo son: *Operativo Semana Santa*, *Operativo Fin de Semana Largo*, *Operativo Invierno*, *el Programa Soy un Conductor con Estrella*, entre otros, pero la Policía Federal cuenta con operativos permanentes que se implementan todo el año.

A continuación detallamos algunos:

XIII.I.-OPERATIVOS ESPECÍFICOS

Son operativos propios de la Policía Federal, para la seguridad vial en carreteras, su fin es preventivo y reactivo.

Cuando se encuentre ante un operativo y reciba señales audibles, visibles y/o manuales de la Policía Federal, guarde la calma, no se atemorice, obedezca al oficial, es un operativo para salvar vidas.

Se especifican a continuación:

OPERATIVO RADAR.- Los oficiales se constituyen en los puntos registrados con mayores índices de siniestralidad, con la finalidad de detectar aquellos conductores que excedan los límites de velocidad establecidos, tanto en el transporte de carga, pasaje, turismo y particulares, rotando su posición entre los puntos detectados con mayor incidencia en hechos de tránsito.



OPERATIVO CARRUSEL.- Se identifican los tramos con mayor aforo vehicular y condiciones climatológicas adversas, con el propósito de evitar que los conductores rebasen con imprudencia y provoquen hechos de tránsito; su aplicación es principalmente en carreteras federales ascendentes y descendentes. El procedimiento del operativo consiste en encabezar un bloque de vehículos mismos que se formarán, siguiendo a la(s) Unidad(es) Carro Radio Patrulla.



OPERATIVO CASCO.- Se desarrollan principalmente en los tramos de carretera en puntos de concentración de hechos de tránsito, donde se ven involucrados usuarios de motocicletas, lo anterior para el uso correcto del casco y disminuir el riesgo y la gravedad de los traumatismos craneales.



OPERATIVO SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL- Es implementado para concientizar y sensibilizar el uso de los sistemas de sujeción para menores de edad, que estén correctamente instalados, para poder viajar con total seguridad, utilizando los asientos posteriores, inhibiendo conductas de riesgo.



OPERATIVO CINTURÓN.- Garantiza que todos los conductores y pasajeros utilicen de manera adecuada el cinturón de seguridad, efectuando principalmente esta revisión en las casetas de peaje.



OPERATIVO DESTELLO.- Este último, dirigido a la protección de los ciclistas y motociclistas que transitan por la red carretera federal, mediante la recomendación de la utilización de chalecos reflejantes.



XIII.II.-OPERATIVOS EN COORDINACIÓN CON OTRAS DEPENDENCIAS

Se implementan interinstitucionalmente con dependencias como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Salud, entre otras. Constan de lo siguiente:

OPERATIVO 30 DELTA.- Se implementa en coordinación con la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), está dirigido a la detección de operadores que no son aptos para conducir vehículos destinados al autotransporte federal, en la detección de alcohol, drogas y medicamentos con el mismo efecto, así como enfermedades congénitas que afecten sus capacidades de conducción, además de la localización de cansancio de acuerdo a las horas de manejo del vehículo.



OPERATIVO ALCOHOLIMETRÍA.- Se implementa en coordinación con personal de la Secretaría de Salud, Secretariado Técnico del Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (STCONAPRA), Consejos Estatales de Prevención de Accidentes (COEPR), Policías Municipales y Estatales, en puntos específicos, realizando exámenes médicos para la detección de situaciones de salud bajo el efecto de bebidas embriagantes, es decir detección de alcohol en aire espirado, a personas que pongan en riesgo la seguridad vial.



XIV.-FORMULA ESTÁNDAR PARA LA PREVENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO

Para poder lograrlo, necesitará saber aplicar, la fórmula estándar para la prevención de hechos de tránsito, la cual contiene tres etapas interrelacionadas, que son las siguientes:

A) RECONOCER EL PELIGRO.



Piense acerca de lo que va a pasar o lo que podría pasar tan anticipadamente como sea posible a la situación que deberá afrontar.

B) ENTENDER LA DEFENSA.



Existen formas definidas para hacer frente a situaciones específicas, apréndalas bien, para que pueda aplicarlas cuando se presente la ocasión.

C) ACTUAR A TIEMPO.

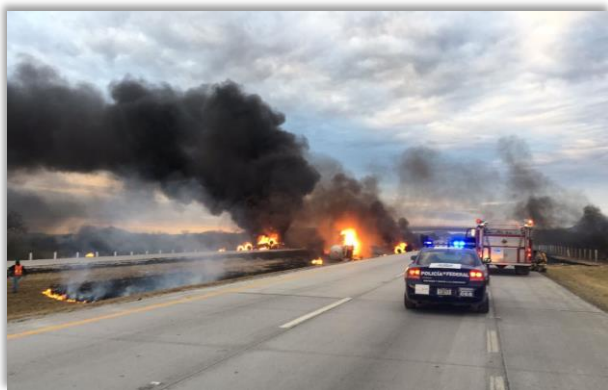


Una vez que ha visto el peligro y que conoce su defensa para evitarlo, actúe inmediatamente nunca adopte la actitud de “aguardar y ver”.

XV.-QUE HACER EN CASO DE TENER CONTACTO CON UN HECHO DE TRÁNSITO

PROTEGER.

- ✱ Antes de cualquier acción, debe protegerse usted mismo (estacione en un lugar seguro, use guantes, etc.)
- ✱ Al llegar al lugar del siniestro es necesario proteger la zona para que no se produzcan nuevas colisiones ni atropellos.
- ✱ Intentar dejar libre una vía de acceso para los servicios de emergencias. Además, dejar siempre la luz intermitente encendida, y si es posible usar una prenda reflectante, que favorezca la identificación visual, y colocar una señalización (triángulos) que den aviso a otros conductores del siniestro.



AVISAR.

- ✱ Antes de llamar al número de emergencia (911 en la mayoría de los países), la persona debe serenarse para dar la mayor cantidad de datos respecto a; nombre de la vía (calle/carretera) y el

punto específico en el que ha tenido lugar el siniestro, número de vehículos implicados, personas involucradas. Es importante identificarse, mantener la calma y no colgar el teléfono hasta que sea indicado.



AYUDAR.

- ✱ Lo primero es evaluar en la medida de lo posible, el estado de cada víctima para atender primero a los más graves. No se debe sacar a un siniestrado de su vehículo o intentar moverlo a menos que corra peligro de muerte, y bajo ningún concepto hay que intentar quitarle el casco a un motociclista.



- ✱ A falta de conocimientos sobre reanimación, lo mejor será aguardar a que lleguen los servicios de emergencia. Si el herido respira con dificultad, se le puede ayudar reclinándolo ligeramente la cabeza hacia atrás, sin mover el eje de la columna vertebral, para intentar abrir un poco las vías respiratorias. Recordar que es importante que el herido permanezca consciente en todo momento, para ello hay que hablarle y tratar de tranquilizarlo.

- ✱ ¿A quién llamar? ¿Al 088 ó 911? ¡Nosotros te decimos!

- ✱ El número telefónico **911** es el número único nacional de atención a emergencias y respuestas inmediatas, mientras que a través del **088** y la aplicación **PF Móvil**, podrás solicitar apoyo ante emergencias, atención a delitos del fuero federal, obtener información sobre operativos vacacionales o felicitar alguna acción destacada del personal de la Policía Federal.

- ✱ **088 o PF Móvil + 911** responde ante cualquier llamado.

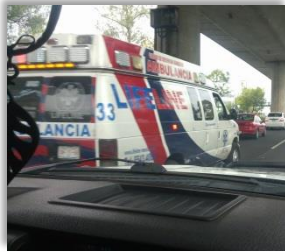


XV.I.-INFORMACIÓN QUE SE DEBE PROPORCIONAR AL MOMENTO DE REPORTAR UNA EMERGENCIA



México, al igual que otros países en vías de desarrollo, enfrenta complejos problemas de salud pública ante la creciente demanda de atención de servicios de urgencias generadas principalmente por lesiones de causa externa o enfermedad repentina.

Una vez que ocurren los hechos de tránsito y las lesiones, pueden atenuarse mediante la intervención oportuna y adecuada de personas capacitadas.



Cuando se produce un siniestro vial los primeros en tener contacto con el mismo, son otros conductores. Por este motivo, resulta muy importante saber actuar ante una situación así, mantener la calma y seguir una serie de pasos para ayudar a salvar vidas.

Como a continuación se detalla:

- ➔ Lugar dirección exacta o ubicación que permitan la localización rápida.
- ➔ Hora y circunstancias generales del hecho para determinar el número de las unidades de emergencia.
- ➔ Número de víctimas (personas involucradas).
- ➔ Número de vehículos participantes y sus características.
- ➔ Riesgos identificables en el lugar (físicos, químicos, etc.).
- ➔ Se puede ingresar al lugar con vehículo de emergencia (vía contra flujo).
- ➔ Circunstancias del tránsito (congestionamiento, cierre de circulación, vehículos de carga, pasaje o particulares, entre otras).
- ➔ Condiciones climatológicas del lugar.



CONCLUSIONES







La Policía Federal continua esforzándose con las acciones de la “Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020”, además de encontrarse en constante actualización y adaptación a los nuevos retos que se presenten, estando siempre a la vanguardia en Prevención Vial, Análisis y Reconstrucción de Hechos de Tránsito, cumpliendo con el objetivo general de estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en hechos de tránsito, elaborando programas y políticas en materia de seguridad vial y prevención de hechos de tránsito, con la finalidad de promover acciones concretas para disminuir el índice de mortalidad, lesiones y discapacidades.













Fomentar la movilidad segura para los usuarios de los caminos y puentes de jurisdicción federal, es una tarea importante de la seguridad vial, por lo que trabajamos para idear programas educativos en la materia, con miras al establecimiento de una cultura vial en el país.







Finalmente, se recomienda utilizar este documento como base de consulta a aquellas personas que desempeñan acciones de seguridad vial, también a los que tengan gran interés de conocer elementos básicos en la materia.

“En la Policía Federal sostenemos la necesidad de intervenir directamente en la solución del problema de la inseguridad vial, ya que todos somos víctimas y victimarios”

BIBLIOGRAFÍA

-  *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (ONU).*
-  *Ley General de Víctimas.*
-  *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.*
-  *Ley de la Policía Federal.*
-  *Código Nacional de Procedimientos Penales.*
-  *Reglamento de la Ley de la Policía Federal.*
-  *Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.*
-  *Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.*
-  *Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.*
-  *Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.*
-  *Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el Peso y Dimensiones Máximas con los que Pueden Circular los Vehículos de Autotransporte que Transitan en las Vías Generales de Comunicación de Jurisdicción Federal.*
-  *Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2012, Barreras de Protección en Carreteras y Vialidades Urbanas.*
-  *Norma Oficial Mexicana NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas.*

-  *Norma Oficial Mexicana NOM-004-SCT/2008, Sistemas de identificación de unidades destinadas al transporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos.*
-  *Norma Oficial Mexicana NOM-087-SCT-2-2017, Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal.*
-  *Protocolo Nacional de Actuación Primer Respondiente.*
-  *Manual Esencial del Conductor.- PAC*
-  *Manual del Buen Conductor. José Jesús Sierra Acuña. Editorial Trillas, Edición 2002.*
-  *Manual del Sistema Integral de Procedimientos y Actuaciones en la Investigación de Hechos de Tránsito (Área de Seguridad Vial-Policía Federal).*
-  *Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Sexta Edición 2014.*
-  *Manual para la Formación de Primeros Respondientes en Primeros Auxilios (Secretaría de Salud).*
-  *Lineamientos Generales de Actuación para la Atención de Personas Involucradas en Hechos de Tránsito. Área de Seguridad Vial-Policía Federal 2018.*
-  *Proyecto Prioritario de la Policía Federal DS06 "Red Nacional de Primeros Respondientes en Seguridad Vial".*
-  *Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2015 (Secretaría de Salud).*
-  *Guía Iberoamericana de Atención Integral a Víctimas de Siniestros de Tránsito.*

-  *Plan de Actuación en Emergencias por Accidentes de Tráfico.*
-  *Investigación Criminalística en Hechos de Tránsito Terrestre. Miguel Oscar Aguilar Ruiz, Reynaldo Olivares Alcalá. Instituto Nacional de Ciencias Penales. Edición 2006.*
-  *Investigación de Hechos de Tránsito.- Policía Federal-Sistema de Desarrollo Policial-SIDEPOL.*
-  *Programa de Acción Específico de Seguridad Vial, 2013-2018. Programa Sectorial de Salud. Secretaría de Salud.*
-  *Acciones para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial.- Primera Edición 2012.-D.R. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.*
-  *Glosario Técnico de los Accidentes de Tráfico. Juan Martín Hernández Mota. Flores. Editor y Distribuidor, S.A. de C. V.*



**POLICÍA
FEDERAL**

SEGURIDAD

SECRETARÍA DE SEGURIDAD
Y PROTECCIÓN CIUDADANA



Se agradece la colaboración en el desarrollo del presente Manual del Conductor por su contenido, realización y diseño a:

COMISARIO MTRO. ABRAHAM NOÉ ACEVES GÓMEZ;

SUBINSPECTOR LIC. ROLANDO RAMÍREZ ORTEGA;

OFICIAL LIC. CESAR IVÁN VÁZQUEZ ARMIGO.

Área de Seguridad Vial
Dirección General de Planes y Supervisión
División de Seguridad Regional
Policía Federal

Enero, 2019.

"Una distinción conlleva una gran responsabilidad"

“EL DESCUBRIMIENTO MÁS GRANDE DE MI GENERACIÓN ES QUE UN SER HUMANO PUEDE CAMBIAR DE ACTITUD MEDIANTE EL CONOCIMIENTO”

ARISTÓTELES

Se agradece a **TODOS LOS INTEGRANTES** de la Policía Federal que colaboraron en el desarrollo del presente Manual del Conductor.



QUEDA RIGUROSAMENTE PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL DE ESTA OBRA, POR CUALQUIER MEDIO O PROCEDIMIENTO, INCLUIDOS LA REPRODUCCIÓN DIGITAL; RESERVADOS TODOS LOS DERECHOS BAJO LAS SANCIONES ESTABLECIDAS EN LAS LEYES.

MANUAL DEL CONDUCTOR

En el año 2011, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas proclamó el periodo “2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objeto de estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

La Seguridad Vial en la Policía Federal emana de sus funciones establecidas en el Reglamento de la Ley de la Policía Federal, las cuales facultan a la División de Seguridad Regional en la materia, con el objetivo de aplicar e interpretar las normas que regulan el tránsito en caminos de jurisdicción federal, para salvaguardar y ayudar con las necesidades que la sociedad requiera (...) El Manual del Conductor de la Policía Federal aporta al conductor, nociones, conocimientos y consejos viales sobre la normatividad en carreteras federales con el objetivo de prevenir hechos de tránsito, dando a conocer conductas de riesgo innecesarias, así como medidas preventivas, todo ello encaminado a prevenir siniestros viales.

**COMISARIO GENERAL
ÁNGEL GONZÁLEZ RAMÍREZ**

**TITULAR DE LA DIVISIÓN DE
SEGURIDAD REGIONAL DE LA POLICÍA FEDERAL**