

En medio de la polémica sobre el aumento de los accidentes de tráfico, algunos pensamos que una forma de disminuir las cifras pasa por la formación.

Estamos utilizando un sistema que está vigente desde hace muchos años.

La educación vial es una asignatura transversal en todos los niveles educativos. Empieza en Educación Infantil, cuando los niños tienen tres años, y acaba en la Secundaria, con dieciocho años. Como no es una asignatura principal, los contenidos deben estar integrados en el resto de las asignaturas y son los maestros y profesores los que deciden con qué profundidad se tratan.

Cuando alguien quiere obtener un permiso de conducir, va a una autoescuela, recibe una formación tanto a nivel teórico como práctico, se somete a un examen tipo test, realiza otro examen práctico y ya está autorizado para conducir.

Y aquí termina la formación. Después, regularmente, el conductor se somete a exámenes médicos para demostrar que aún posee las facultades psicofísicas para seguir conduciendo, pero nunca más tendrá que demostrar que sigue teniendo los conocimientos necesarios para conducir.



Cuando conducimos vemos situaciones que nos hacen pensar que algunos han olvidado los fundamentos teóricos sobre la conducción que aprendieron en la autoescuela. El uso de los intermitentes, los límites de velocidad, la utilización del carril correcto para circular, la forma de hacer los giros y la obediencia de señales están entre las normas que parece que han entrado en el olvido.

Vamos a empezar aquí una serie de artículos sobre normativa básica que nos ayuden a recordar esos pequeños detalles que pueden haberse olvidado y que pueden ser un peligro para nosotros y para otros, o simplemente que nos ayuden a mejorar la movilidad.



SEÑALIZACIÓN

Uno de los fundamentos de la seguridad en el tráfico es la señalización de las maniobras que pretendemos realizar.

Esta señalización tiene que estar de acuerdo con la normativa establecida, tiene que ser realizada con suficiente antelación para ser percibida por el resto de los usuarios y lo que es más importante, no tenemos que pensar que por el hecho de señalar ya tenemos el derecho y la prioridad para realizar la maniobra.



Tendremos que tener en cuenta unas iniciales para que no se nos olvide el orden: **RSM** (Retrovisor, Señalización y Maniobra). Es decir, primero utilizamos los espejos retrovisores para comprobar que podemos realizarla sin peligro, por supuesto, después de habernos asegurado que está permitida. Después la señalizamos de la forma reglamentaria. Y por último la hacemos.



Según el Reglamento de Circulación [...] los conductores están obligados a advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos [...] utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto, con el brazo.

Esta señalización con el brazo puede parecer obsoleta, pero en los últimos tiempos vuelve a tener relevancia para los nuevos vehículos que están proliferando por nuestras ciudades como las bicicletas y los Vehículos de Movilidad Personal (patinetes y otros similares).

Los desplazamientos laterales y los giros se deben señalar con los intermitentes correspondientes o, si nuestro vehículo no los tiene, lo podremos realizar con el brazo. Si lo hacemos con el brazo correspondiente al lado hacia el que queremos desplazarnos, lo extendemos horizontalmente con la palma de la mano hacia abajo; si lo hacemos con el brazo del lado contrario, lo doblamos hacia arriba también con la mano extendida.



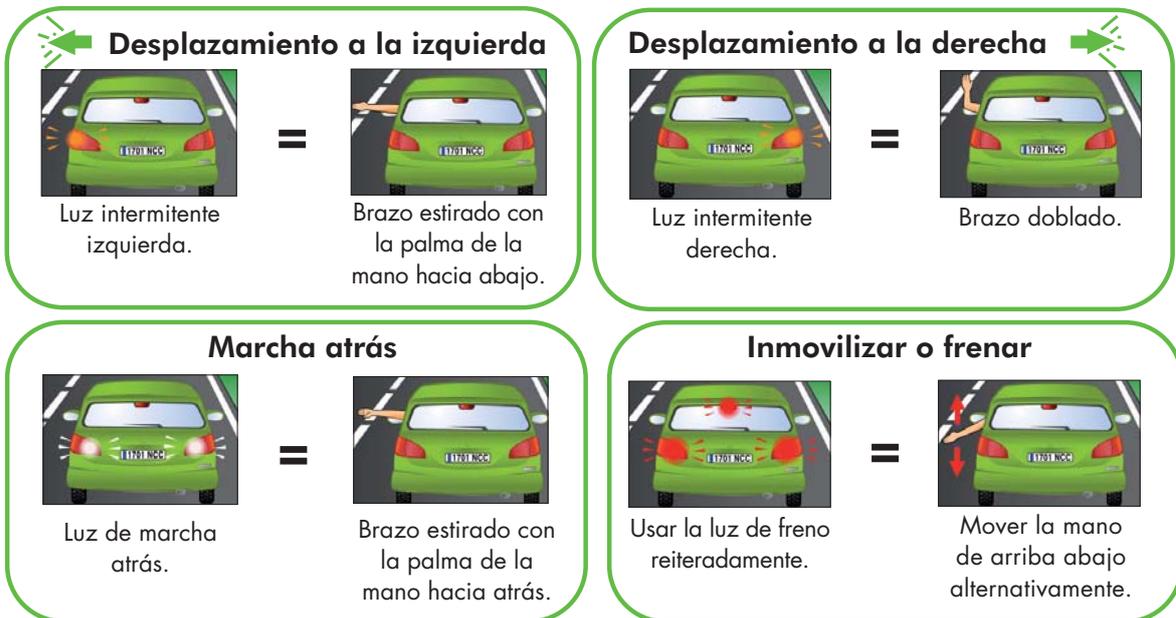
La señalización se tiene que hacer con antelación suficiente para ser visto por el resto de los usuarios de la vía, y si es luminosa, se tiene que mantener hasta terminar la maniobra.

Cuando el vehículo tiene marcha hacia atrás, ya suele tener la señalización correspondiente a esta maniobra. Si no la tuviera, se señala extendiendo el brazo horizontalmente con la palma hacia atrás.

Hay otra posibilidad de señalización que muy pocas veces se utiliza y que aporta una gran dosis de seguridad. Si queremos inmovilizar nuestro vehículo o frenar su marcha de forma considerable, por ejemplo en una reducción brusca de la velocidad debido a una retención, si es posible utilizaremos de forma reiterada las luces de frenado (pisando suavemente y soltando el freno). En este caso, también se puede señalar con el brazo moviéndolo de arriba abajo con movimientos cortos y rápidos.

Si la inmovilización es para parar o estacionar, además se deben utilizar los intermitentes del lado correspondiente.

Es muy importante resaltar que en caso de que la señalización luminosa esté en contradicción con la realizada con el brazo, prevalece la realizada con el brazo.



También existe la posibilidad de señalar mediante señales acústicas (claxon), pero en unos casos muy concretos y limitados. Los vehículos no prioritarios solo podrán utilizar las señales acústicas:

- Para evitar un posible accidente. El Reglamento añade que [...] de un modo especial en vías estrechas con muchas curvas.
- Para avisar que se va a adelantar, fuera de poblado, a otros vehículos.
- Para advertir de que se conduce un vehículo no prioritario en servicio de urgencia.

Vemos que la posibilidad de utilizar el claxon está relacionada con situaciones de peligro y siempre como aviso con el fin de evitar posibles accidentes. Es decir, su uso será moderado.

El claxon producirá un sonido continuo y uniforme, por lo que se prohíben los sonidos estridentes.



Las señales acústicas se pueden sustituir por advertencias luminosas, incluso en poblado, utilizando en forma intermitente los alumbrados de corto o de largo alcance, o ambos alternativamente, a intervalos muy cortos. (ráfagas).

ADVERTENCIAS ACÚSTICAS

- De sonido no estridente 
- Se prohíbe su uso inmotivado o exagerado

DESTELLOS CORTOS

- De cruce o carretera 
- Se debe evitar el deslumbramiento

CASOS PERMITIDOS

	POBLADO 	FUERA DE POBLADO 
Para advertir el propósito de adelantar		
Para evitar un posible accidente, especialmente en vías estrechas con muchas curvas		
Para advertir que se realiza un servicio de urgencia		

Octavio Ortega
Experto en Seguridad Vial
PONS Seguridad Vial

» MISCELÁNEA DE CURIOSIDADES



La actriz canadiense Florence Lawrence (1886-1938) fue la inventora de la luz de frenado y de los intermitentes. No patentó ninguno de sus inventos, pero la industria automovilística los empezó a usar inmediatamente. Se da la curiosa circunstancia de que su madre, Lotta Lawrence, inventó el primer mecanismo limpiaparabrisas con motor, que tampoco patentó.



La primera constancia del uso de un espejo como retrovisor en un automóvil aparece en el libro *"The Woman and the Car"* (La mujer y el coche, 1909) de la escritora británica Dorothy Levitt, donde dice que una conductora podía usar su espejo de maquillaje para ver quién venía por detrás cuando conducía.



El primer espejo retrovisor que se utilizó en un vehículo fue en la competición de las 500 millas de Indianápolis de 1911, donde el piloto Ray Harroun colocó uno en su vehículo. Tampoco lo patentó.



La primera normativa sobre tráfico se publicó en 1861 en el Reino Unido con el nombre de *The Locomotive Act*. Indicaba que todo vehículo debería ir precedido de una persona a pie que utilizaba una bandera si era de día o un farol si era de noche, para avisar de la llegada de un vehículo de motor.