



# 90 años de la Dirección Nacional de Vialidad al servicio de la Seguridad Vial

10 de junio de 2022



# Antes de 1930



90 años de la Dirección Nacional de Vialidad al Servicio de la Seguridad Vial

# Antes de 1932

PUENTE SOBRE EL RÍO POTRERO  
CAMINO DE CONCEPCIÓN A ANDALGALÁ  
(CATAMARCA) 1905



PUENTE SOBRE EL RÍO GRANDE  
(JUJUY) FEBRERO 1912



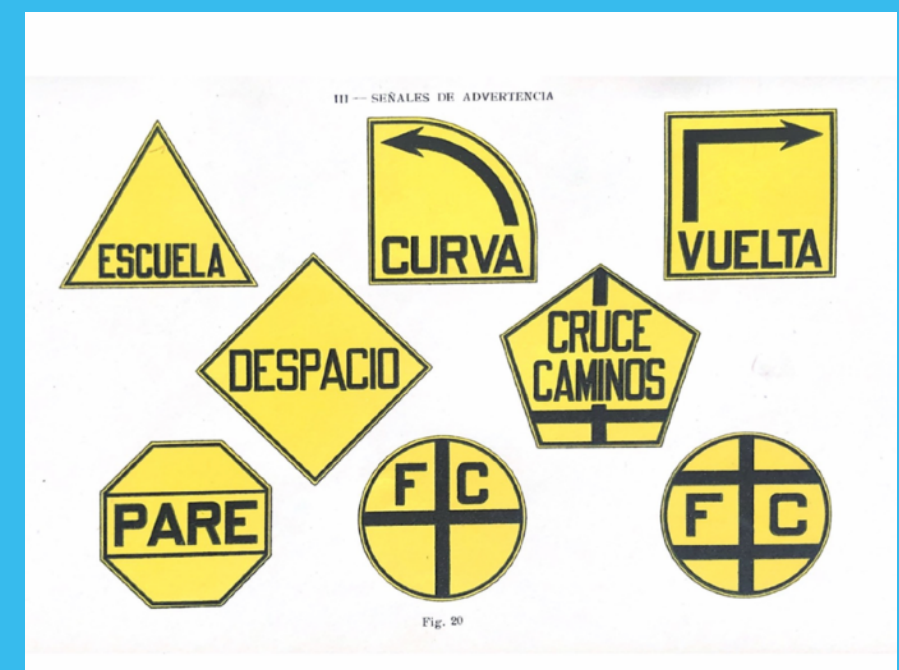
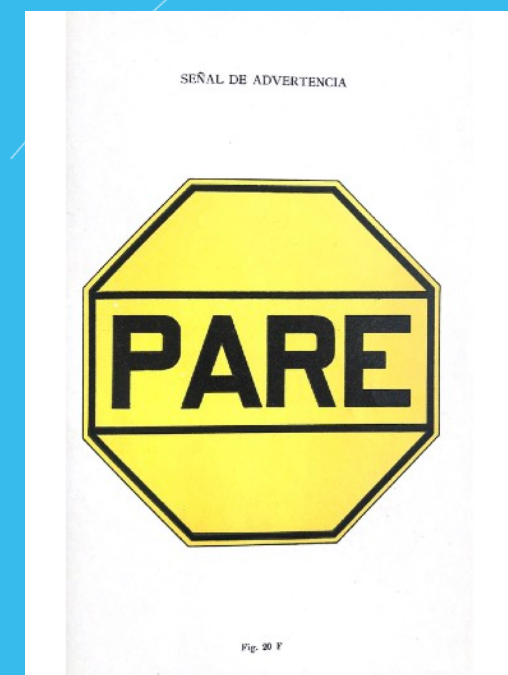
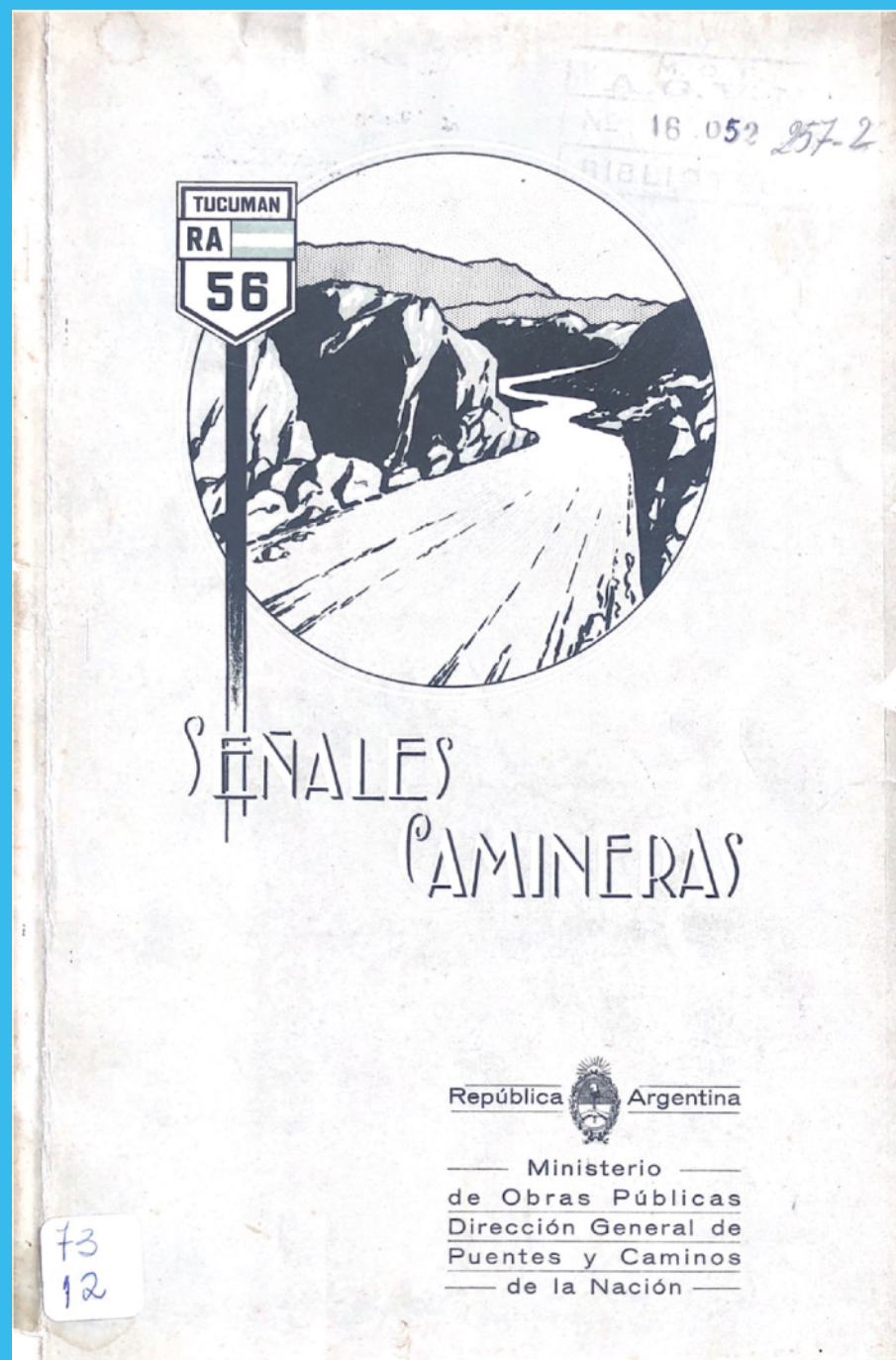


90 años de la Dirección Nacional de Vialidad al Servicio de la Seguridad Vial

## Antes de 1932



## Antes de 1932





# Década de 1930

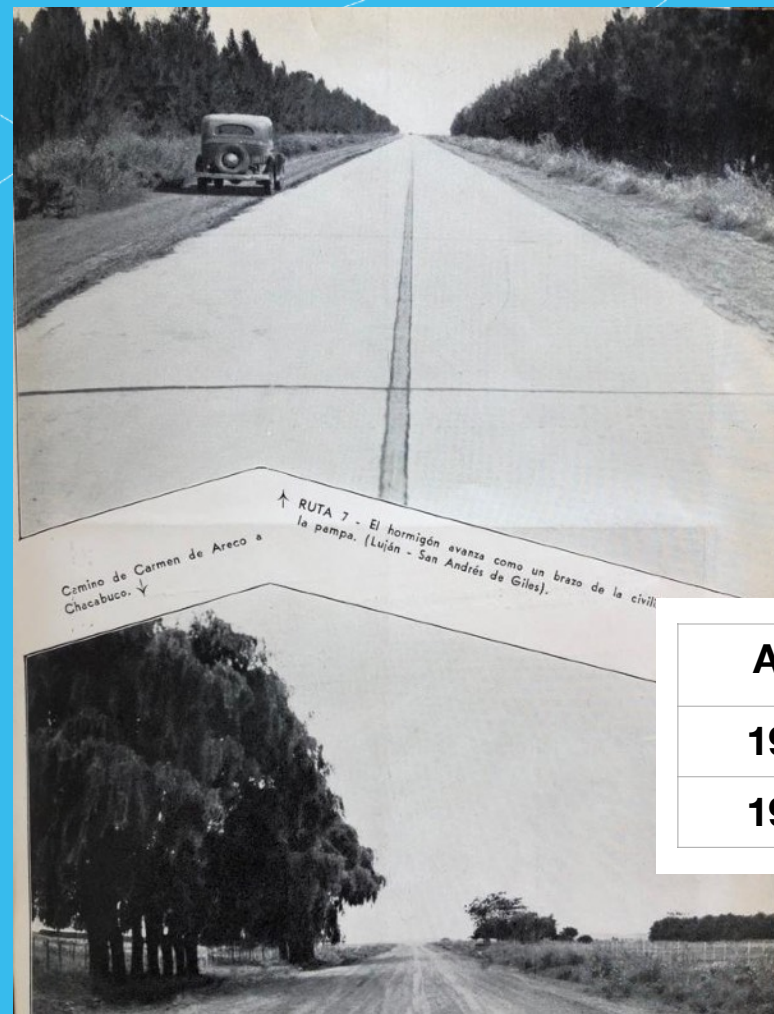






# 90 años de la Dirección Nacional de Vialidad al Servicio de la Seguridad Vial

## La década del 30



Año	Autos	Camiones
1927	85,0 %	15,0 %
1937	76,8 %	23,2 %

No. de Censo	Provincia o Gobernación	Estado del camino cuando es de tierra	SABADO 18 Diciembre 1937					DOMINGO 19 Diciembre 1937					LUNES 20 Diciembre 1937					PROMEDIO DIARIO							
			V.P.T.M.	V.C.T.M.	V.T.M.	V.P.T.S.	V.C.T.S.	V.T.S.	V.P.T.M.	V.C.T.M.	V.T.M.	V.P.T.S.	V.C.T.S.	V.T.S.	V.P.T.M.	V.C.T.M.	V.T.M.	V.P.T.S.	V.C.T.S.	V.T.S.					
250	"	"	12	7	19	—	—	6	6	12	—	—	11	11	22	—	—	—	10	8	18	—	—	—	
251	"	"	2	1	3	—	—	1	1	2	—	—	1	1	2	—	—	—	1	1	2	—	—	—	
252	"	Malo	4	10	15	—	—	4	14	17	—	—	9	9	18	—	—	—	13	11	24	—	—	—	
252 A	"	Bueno	5	9	18	—	—	9	8	17	—	—	20	9	29	—	—	—	13	8	21	—	—	—	
253	"	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
254	"	"	1	5	6	—	—	1	5	6	—	—	2	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
255	"	"	2	8	11	—	—	1	10	11	—	—	6	—	6	—	—	—	2	7	9	—	—	—	
256	"	"	7	16	17	—	—	17	17	17	—	—	12	17	24	—	—	—	12	17	29	—	—	—	
257	"	"	19	16	35	—	—	18	6	24	—	—	26	16	42	—	—	—	21	13	34	—	—	—	
258	"	"	12	13	25	—	—	17	11	27	—	—	9	21	30	—	—	—	11	15	26	—	—	—	
259	"	"	5	6	11	—	—	1	6	7	—	—	2	—	2	—	—	—	3	5	8	—	—	—	
260	Tierra del Fuego	Regular	6	4	10	—	—	8	4	12	—	—	10	1	—	—	—	—	8	5	13	—	—	—	
262	Buenos Aires	Horizont	491	143	634	19	2	26	475	83	558	17	1	13	378	117	490	16	7	23	418	113	561	17	5
267	Santa Fe	"	833	355	1.188	51	158	209	1.268	186	1.454	57	86	148	791	438	1.239	83	154	237	964	326	1.290	64	133
268	Buenos Aires	"	571	168	739	1	8	9	551	126	677	—	—	4	383	135	518	3	6	501	143	644	1	6	7
280	"	Bueno	74	14	88	31	—	—	84	8	62	22	7	28	64	8	72	25	—	28	64	10	24	26	1
281	"	"	399	97	496	15	11	30	284	45	332	12	8	20	316	69	495	12	23	35	340	71	411	14	14
TOTALES (vehículos)			22.727	10.541	34.268	1.279	2.869	5.148	17.488	7.270	24.758	1.374	2.167	5.546	23.117	13.176	36.293	1.738	3.342	7.081	21.444	10.329	34.773	1.465	2.793
Porcentaje (%)			57,7	26,7	84,4	8,3	7,3	15,0	68,2	18,0	86,2	8,4	5,4	15,8	51,3	30,5	81,7	8,0	7,1	10,3	39,6	25,2	84,8	8,4	6,8
SUB-TOTAL PARA COMPARAR CENSOS ANTERIORES			16.350	9.764	26.113	1.158	2.685	5.843	524.85	6.810	11.675	1.771	3.067	5.333	11.165	12.411	33.570	1.896	3.156	6.755	22.127	9.566	11.791	1.343	2.614
PROMEDIO PARA COMPARAR CENSOS ANTERIORES			36,6	27,1	83,7	8,8	7,5	16,3	67,2	18,4	85,6	8,8	5,6	14,4	52,5	30,8	83,3	8,9	7,8	16,7	58,6	25,6	84,2	8,8	7,0

Nota: Este Censo se realizó entre las 6 y las 22 horas de los días 18, 19 y 20 de diciembre de 1937.

\* — (Se dan los valores del Tercer Censo de Tránsito de la Red Nacional por no haber sido censados en este Cuarto Censo)

Comparación entre el Primer, Tercer y Cuarto Censos de Tránsito en los caminos de la Red Nacional.

— Vehículos tracción mecánica	1er. Censo. 69.318	3er. Censo. 71.530	4to. Censo. 95.377
— Vehículos tracción a sangre	20.005	19.078	17.981
	89.323	90.608	113.358

EXISTENCIA DE AUTOMOVILES Y CAMIONES (CALCULADA)			
PLANILLA N.º 5 F			
AÑO	Automóviles al 31 de diciembre	Camiones al 31 de diciembre	Totales al 31 de diciembre
1920	48.007	—	48.007
1921	53.676	424	54.100
1922	67.623	940	68.563
1923	89.690	4.509	94.199
1924	112.812	10.820	123.632
1925	170.632	19.220	179.852
1926	201.015	28.009	229.024
1927	231.772	40.867	272.639
1928	273.206	60.663	333.869
1929	329.674	81.730	411.404
1930	344.169	91.653	435.822
1931	325.748	91.518	417.266
1932	286.710	85.167	371.877
1933 (1)	243.186	78.961	322.147
1934 (3)	256.741	81.643	338.384
1935 (4)	270.296	84.325	354.621
1936 (5)	283.851	87.007	370.858
1937 (2)	297.406	89.689	387.095

**NOTA:** El cálculo de la existencia de camiones y automóviles se ha hecho aceptando una duración de 7 1/2 años para cada vehículo. Esa cantidad es la obtenida en los Estados Unidos para muchos millones de vehículos automotores.

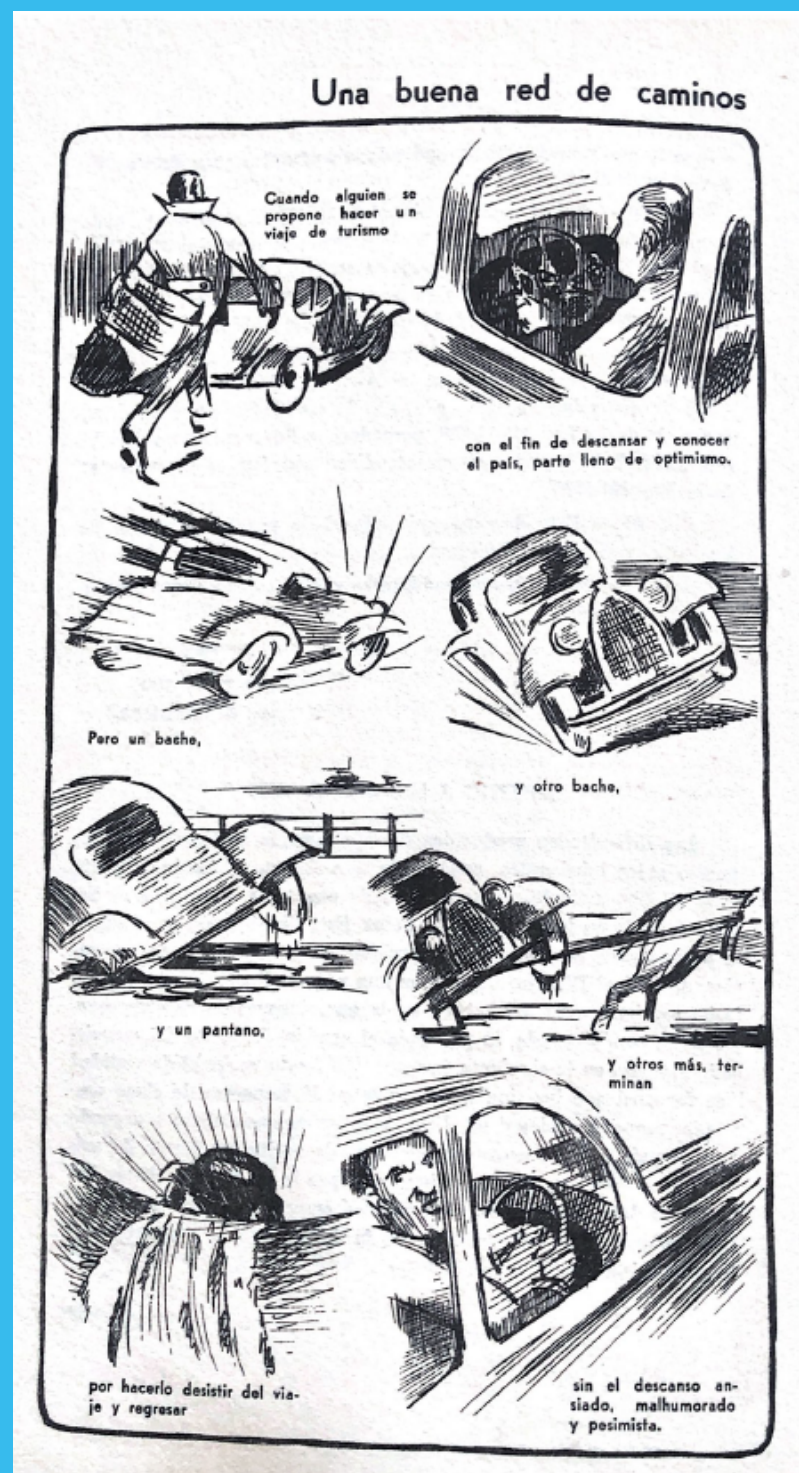
(1) Cifras concordantes con las de los vehículos registrados.

(2) Cifras de los vehículos registrados en 1937 que equivalen a una duración de 10 años para los automóviles y de 9 1/2 años para los camiones.

(3) (4) y (5) Cifras obtenidas interpolando entre las cifras registradas en 1933 y 1937.



## La década del 30





# La década del 30

LA ACCION DE LA JUNTA DE EDUCACION VIAL ARGENTINA TIENDE A EVITAR ESTO:



El accidente de tráfico que ilustra esta fotografía, ocurrió en Buenos Aires, en Paseo Colón y Rivadavia. Hubo varias desgracias personales

Junta de Educación Vial



PARA EVITAR ACCIDENTES,  
CONDUZCA  
CON PRECAUCION



NIÑOS, NO JUEGUEN  
EN LA CALLE



## La década del 30

### ESTUDIO DE LOS ACCIDENTES EN EL CAMINO A MAR DEL PLATA

Durante la temporada veraniega 1938-1939, junto con una intensa circulación, que llegó entre el 25 de enero y el 22 de febrero a un promedio diario de 1.850 vehículos, se registró en el camino pavimentado a Mar del Plata numerosos accidentes de tránsito, cuya repetición aumentó la ya intensa preocupación por el problema.

Tanto para comprobar si una de las causas pudiera ser el trazado de la carretera, como para colaborar en la solución general, la Dirección ordenó la realización de un estudio sobre los accidentes ocurridos. Efectuada la investigación, se preparó una planilla en la cual están discriminadas, para cada caso, las circunstancias que pueden aportar un dato de interés. Analizando los resultados obtenidos, se pudo llegar a conclusiones generales sobre las causas que produjeron los accidentes, algunas de las cuales resultan de indudable valor, no sólo para el deslindamiento de responsabilidades en esos casos concretos, sino como una contribución al mejor conocimiento del problema general del tránsito en las grandes rutas.

Por ejemplo, el hecho de que de los 37 accidentes registrados, 31 ocurrieron en tramos rectos y de los seis producidos en curvas, 4 permitieron comprobar que los habían determinado deficiencias de los conductores, señala que en general no son imputables a defectos del trazado los tropiezos experimentados por los automóviles.

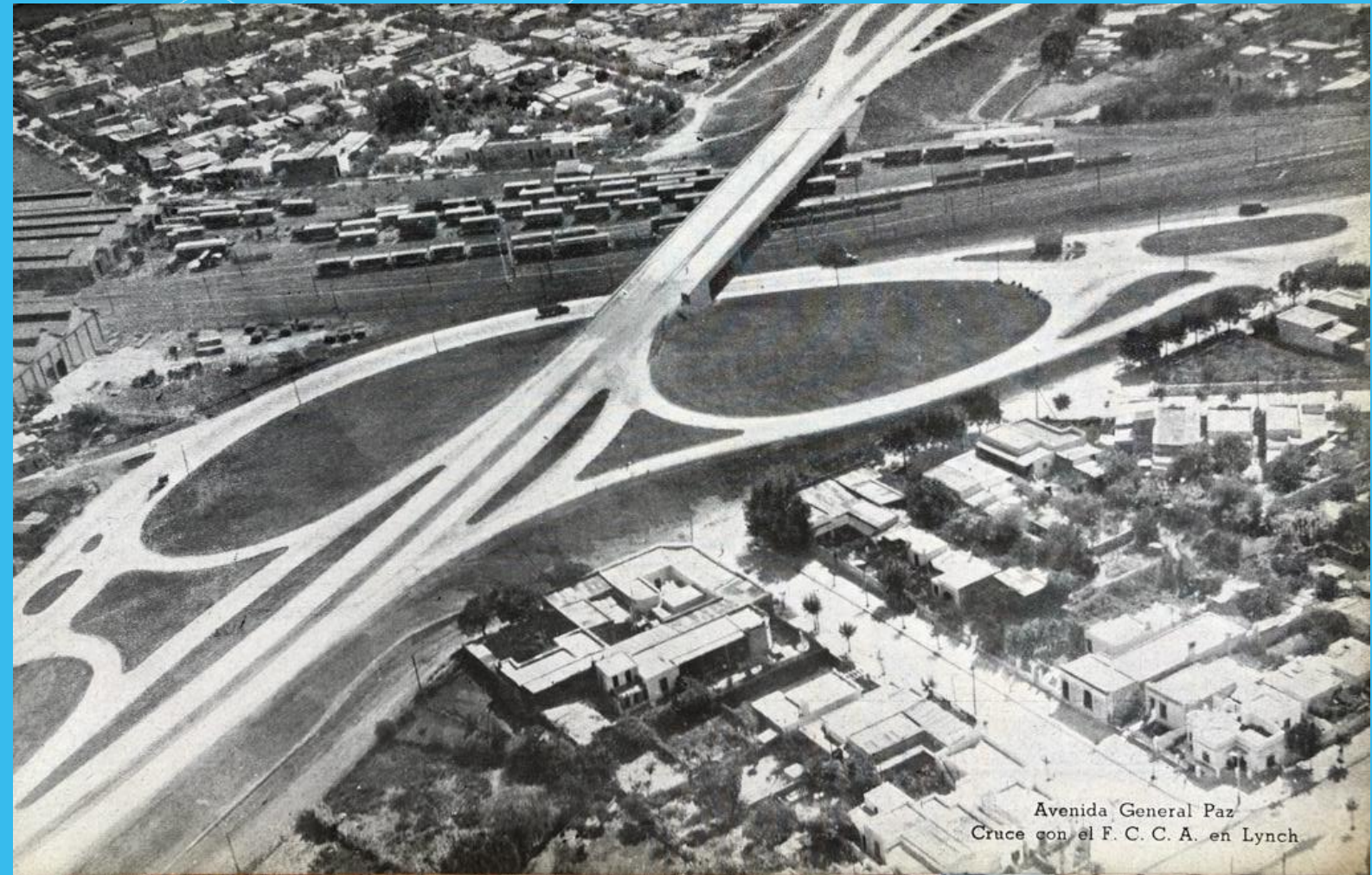
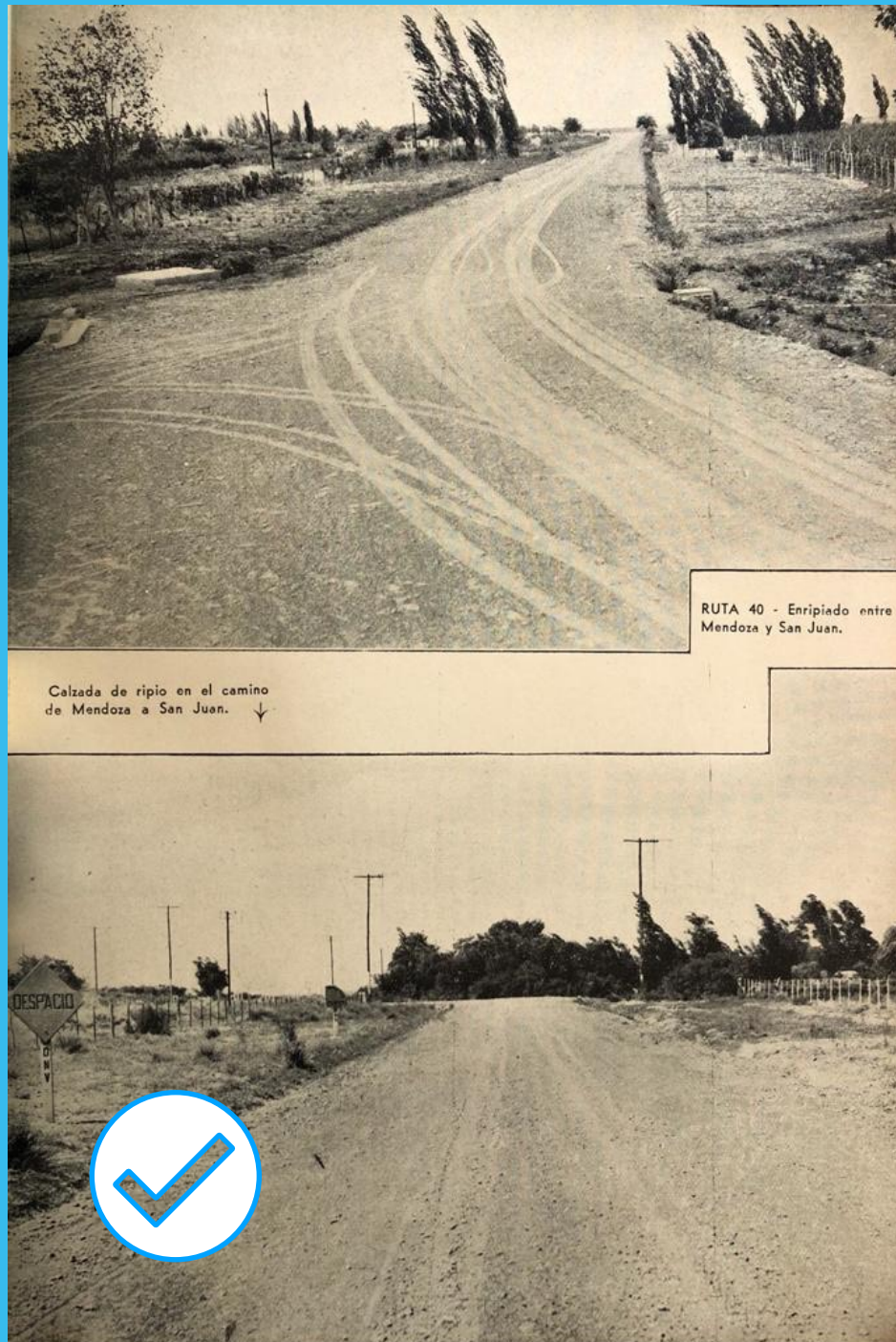
Cinco accidentes producidos durante la noche se debieron a mala visibilidad y a otros 8 contribuyó la humedad de la calzada.

En cuanto a la ubicación de los accidentes, su distribución en toda la ruta — excepto 5 producidos cerca del Km. 24, tres de ellos de noche y todos en un lugar de intenso tránsito — prueba que la carretera, por sí misma, no tiene ningún punto especialmente peligroso. Otra comprobación interesante para las medidas que se adopte, es la de que los 31 accidentes ocurridos en las rectas, en 21 casos se comprobó exceso de velocidad con relación a la eficiencia de los conductores.

El concepto general fundado en ese análisis, es que el camino a Mar del Plata no entraña, por su trazado y construcción, condiciones desfavorables para la marcha del tránsito. En cambio se ratifica la falla de muchos automovilistas para conducir en caminos abiertos. Por lo pronto, puede deducirse que muchos de los que manejaron vehículos por ese camino durante la última temporada veraniega, no estaban en condiciones de guiar automóviles con seguridad suficiente, a la velocidad con que lo hicieron.

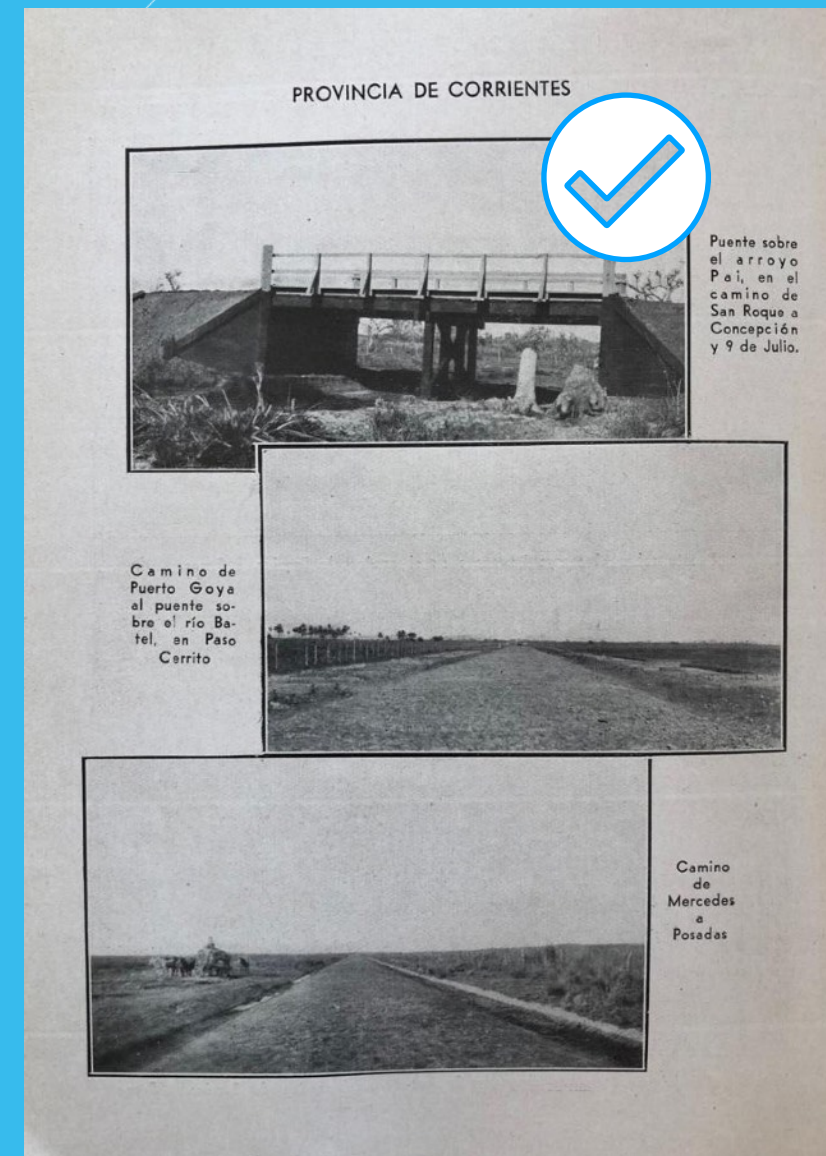


## La década del 30





# La década del 30





# Década de 1940



90 años de la Dirección Nacional de Vialidad al Servicio de la Seguridad Vial

## La década del 40





## La década del 40

### CAMBIO DE MANO

UNA medida de indudable trascendencia, adoptada en el transecurso de 1945, fué el cambio de “mano” en la orientación del tránsito, dispuesto por el Decreto nº 26.965, del 2 de octubre de 1944. Este acto de gobierno, permitió llevar a efecto una modificación en el sistema de tránsito vigente en todas las calles y caminos de la República, largamente reclamada por la opinión pública y por los congresos de carreteras, argentinos y panamericanos, que incluyeron más de una vez en sus recomendaciones, la de unificar la circulación de vehículos en todo el territorio de las Américas.

En efecto, la Unión Panamericana adoptó una convención sobre el particular en octubre de 1930, la que dió motivo al voto del Tercer Congreso Argentino de Vialidad, realizado en mayo de 1937. Este Congreso, considerando que la mayoría de los países del mundo conservaban la mano derecha, resolvió hacer notar a la comisión encargada de confeccionar entonces el Código Nacional de Tránsito, la conveniencia de contemplar el cambio de mano, “estableciendo que debe conservarse la derecha en lugar de la izquierda, conforme a lo resuelto en la convención sobre la reglamentación del tránsito automotor, suscripta por la Unión Panamericana el 6 de octubre de 1930”.

También el Tercer Congreso Panamericano de Carreteras, reunido en Santiago de Chile en 1939, aprobó una recomendación similar, manifestando que los países que aun no tenían el sentido de la circulación por la derecha debían procurar “por todos los medios” la posibilidad de hacerlo a la mayor brevedad, “no tan sólo por las ventajas que reporta la uniformidad, sino porque si dicha modificación se posterga, las dificultades para implantarla se acrecentarán con el transcurso del tiempo”.

Dichas conclusiones fueron adoptadas por unanimidad, con la

### Reunión con entidades privadas.

En la sede del organismo se llevó a cabo una reunión, con el fin de integrar un comité adjunto a la oficina coordinadora, a la que concurrieron los representantes de la Asociación de Jefes de Propaganda, Asociación de Compañías Argentinas de Seguros, Asociación de Compañías Extranjeras de Seguros, Asociación Importadores de Automóviles y Anexos, Automóvil Club Argentino, Shell Mex Argentina Ltda., Touring Club Argentino; Ultramar S. A. Petrolera Argentina y West India Oil Co.

Los delegados de dichas entidades, junto con un representante de las Direcciones de Tránsito de la Capital Federal y de la Provincia de Buenos Aires, asesoraron al Coordinador de la Campaña sobre las medidas adoptadas y concretaron la cooperación y contribución que sus representadas habían resuelto ofrecer.

La Oficina de Cambio de Mano mantuvo permanente contacto con las seccionales que el organismo nacional posee en todo el país y con las reparticiones provinciales que tuvieron a su cargo la aplicación de las disposiciones en las provincias.





# La década del 40

## Difusión

### Elementos de difusión.

Los elementos de difusión para la Campaña del Cambio de Mano fueron muy variados. Primeramente Vialidad Nacional distribuyó un anuncio y un folleto en los cuales se hacía conocer la modificación y se incluían los principales consejos, y la Subsecretaría de Informaciones hizo imprimir a su cargo seis distintos tipos de anuncios, a los que se dió extraordinaria difusión, en forma de carteles, transparentes y obleas, para fijar en muros, vehículos y vidrieras.

Editó la Subsecretaría de Informaciones al mismo tiempo, un folleto a todo color, conteniendo consejos ilustrados, con el emblema de la campaña, en número de 1.000.000 de ejemplares.

Por su parte, las Asociaciones de Compañías Argentinas y Extranjeras de Seguros fijaron 500 cartelones, a tres colores, en lugares de intenso tránsito de las ciudades más importantes.

La contribución del Automóvil Club Argentino consistió en la impresión de 500.000 adhesivos, que fueron colocados en los parabrisas de los vehículos.

Paralelamente, la empresa Eureka Ltda. editó a su cargo los indicadores necesarios para fijar en los parabrisas y vidrios posteriores, con el fin de señalar el sentido de la marcha, durante los días que siguieron al cambio.

Otros numerosos aportes fueron concretados por intermedio de reparticiones oficiales y entidades privadas: la Dirección de Correos y Telecomunicaciones confeccionó 78 cuños para matasellos con los cuales fueron obliterados todos los timbres postales de la correspondencia en circulación durante los meses de mayo y junio. Las empresas Shell Mex y West India exhibieron "poster pannels" y affiches llamativos, dedicados en su mayoría a prevenir a los escolares.

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, con la colaboración de la Policía Federal y la del Consejo Nacional de Educación,

## Educación

### La modificación.

Llevada la campaña de difusión a su máxima intensidad en los días anteriores al 10 de junio, Vialidad Nacional no cejó, sin embargo, en su empeño de advertir a cada peatón, a cada conductor, de los peligros que suponía la no observancia de las disposiciones y consejos emitidos por las autoridades.

Fue así que, en la víspera, fueron impartidas las últimas instrucciones, insistiéndose en la necesidad de que los vehículos marcharan

## Control /educación in situ

Al mismo tiempo, los automóviles de la Administración General de Vialidad Nacional y los de la Policía, juntamente con todos los medios de patrullaje disponibles, recorrían las zonas que se les había fijado, a fin de resolver cualquier duda de los conductores y de prestar la colaboración necesaria para que el cambio se efectuara sin tropiezos de ninguna especie.

Cinco minutos después, a las 6 en punto, se inició la circulación por la derecha, pudiendo observarse que tanto los peatones como los conductores extremaban su prudencia y que la imposición de la nueva mano se efectuaba sin entorpecimientos, bajo la constante y serena vigilancia de la Policía.

## Estudio "después" del cambio

El segundo día del cambio de mano, día de verdadera prueba por no ser feriado, demostró que la modificación en todo el país, tuvo efecto normalmente.

En días posteriores, quedó ampliamente ratificada la alta demostración de disciplina de que hizo gala la población de la República. Contribuyó a que el cambio se efectuara sin dificultades, salvo raras excepciones, el respeto observado por los conductores a las velocidades límites impuestas durante la primera semana y la prudencia observada por los peatones, quienes se atuvieron a los consejos y a la nueva modalidad del tránsito con excelente espíritu de cooperación.



# La década del 40

### INVESTIGACIONES TECNICO-ECONOMICAS Y CENSOS DE TRANSITO

Se ha realizado, durante el año 1944, aquellas investigaciones de carácter técnico-económico necesarias para informar los asuntos en trámite encomendados a la División y, durante el año siguiente, se las continuó, ampliándolas en todo lo que se refiere a investigaciones básicas para la planificación; tales como industrias, bosques, minería, población, etc. Se preparó, asimismo, mapas de minerales metalíferos y no metalíferos, de minas de combustibles, de bosques explotables, etc. Y se puso en ejecución el mapa agrícola, el mapa ganadero y el mapa forestal completo.

Los censos anuales de tránsito —que habían sido suspendidos en 1942—, serán reanudados, razón por la cual en 1945, se han hecho todos los estudios preliminares necesarios para realizar estos censos nuevamente, a partir del año 1946.

### TRANSITO, SEÑALAMIENTO Y SEGURIDAD

**"Cambio de mano".** — Se realizó en la División, en el transcurso de 1944, los estudios relacionados con el cambio de mano, previamente a la sanción del decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 26965 del 2 de octubre del mismo año, habiéndose preparado un plan de acción a desarrollar en la campaña que se llevaría a cabo. En 1945, se colaboró con la oficina del cambio de mano, en la realización del mismo.

**Señalamiento.** — Se continuó, durante el año 1944, la preparación de los proyectos de señalamiento, si bien en forma más restringida, en razón de la escasez de materiales y combustibles necesarios para ejecutar los trabajos proyectados. Los preparados en el transcurso de este año, abarcan una longitud de 210,7 kilómetros.

**Reglamento General de Tránsito.** — Fue preparado, en 1945, con la colaboración de funcionarios técnicos de la Dirección General de Transportes y del Consejo de Tránsito de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, el "Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina", el que fue puesto en vigencia el 8 de junio del año mencionado.



## La década del 40

### ACCIDENTE DE TRANSITO. — VIOLACION DE ORDENANZA MUNICIPAL

#### DOCIRINA:

Las circunstancias en que se produjo la colisión demuestran que el autor ha violado las disposiciones de la ordenanza municipal Nº 10.006. Por ello se rechaza la demanda, como también la reconvencción, considerándose que las costas deben abonarse en el orden causado.

J. ORTIZ DE ROSAS C/DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

Sentencia de 1ª Instancia

#### Y Considerando:

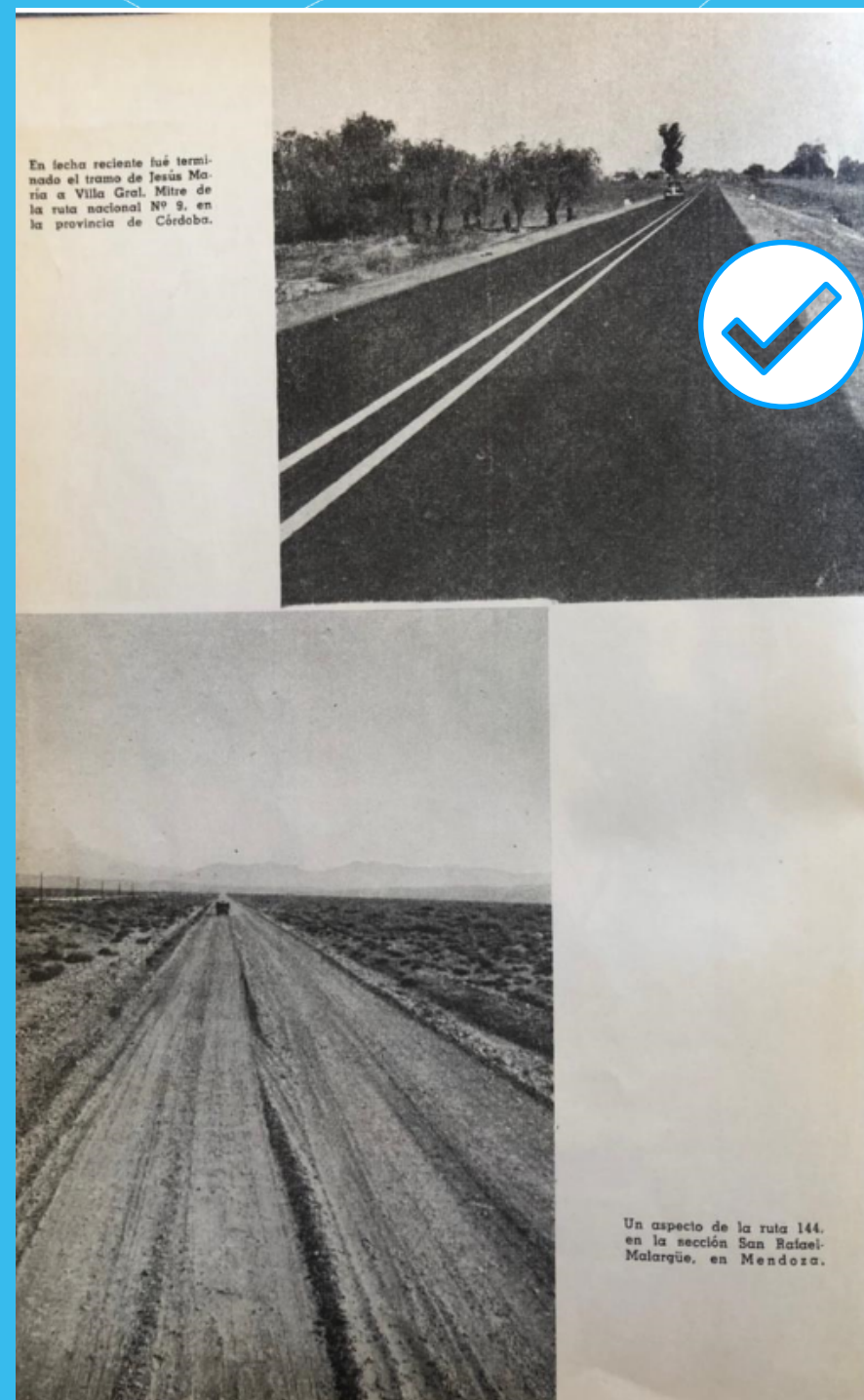
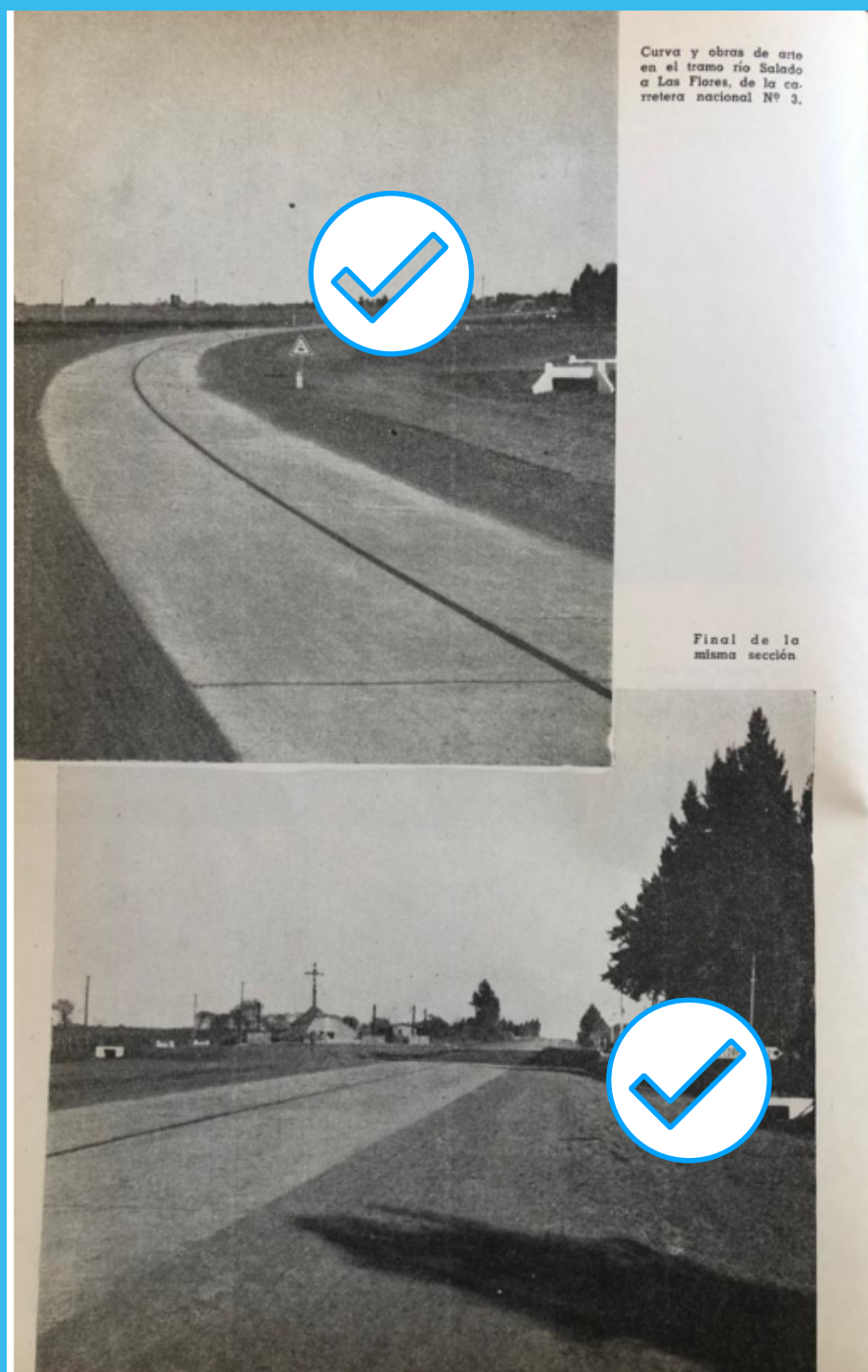
Que la cuestión planteada en autos ofrece dificultad en cuanto a su solución dado que la prueba aportada resulta insuficiente para acreditar los hechos en que las partes fundan sus respectivos derechos. A la testimonial el suscripto le resta valor probatorio, toda vez que los dichos de los testigos que viajaban en los automóviles chocados, sin duda, tienden a favorecer la posición de los conductores respectivos y en cuanto a los dos únicos testigos ajenos en todo al hecho, señores Aragona y Sarabayrouse, declaraciones de fojas 55 y fojas 75, ambas se contradicen toda vez que el primero afirma que el coche de Vialidad marchaba a gran velocidad y embistió al guiado por Ortiz de Rozas, en tanto que el segundo manifiesta en la declaración prestada ante la policía, de la que se ratificó en autos, que ambos vehículos circulaban a marcha moderada y que los dos conductores hicieron las señales reglamentarias con los faros, considerando lo sucedido un accidente obra de la fatalidad.

Descontada pues la prueba de testigos de valor irremplazable en caso "sub-lite" para acreditar la prudencia de los conductores y la observancia por los mismos de



Los siniestros desde  
la perspectiva técnica

## La década del 40





## La década del 40





## La década del 40

### REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO

En Acuerdo General de Ministros fué suscripto por el Poder Ejecutivo, el 8 de junio de 1945, el Reglamento General de Tránsito, medida que permitió unificar todas las ordenanzas que rigen, al respecto, en el territorio de la Nación.

Dicho reglamento fué la consecuencia de los detenidos estudios realizados por la Administración General de Vialidad Nacional, sobre la base de los numerosos antecedentes nacionales y extranjeros, los trabajos preparados por el Consejo de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, el Automóvil Club Argentino, el Touring Club Argentino y otras entidades, y las consultas efectuadas a los gobiernos provinciales y comunales, a la Dirección Nacional de Transporte y a las instituciones afines al transporte automotor.

La disposición adoptada, al llevar implícita la unificación de las reglamentaciones, facilita el conocimiento de las mismas por parte de los conductores y no deja lugar a dudas respecto a su interpretación, al ser trasladado un vehículo de una jurisdicción a otra.

El reglamento sancionado concreta una vieja aspiración y supone el ordenamiento del tránsito para toda la República. En él se considera como corresponde las situaciones jurisdiccionales y se deja a cargo de las mismas la tarea de dictar las normas de aplicación local y establecer las vigilancias policiales respectivas. Implica, al mismo tiempo, la eliminación de toda disposición que no se adapte al volumen adquirido por el transporte automotor o suponga entorpecimientos anacrónicos para los conductores de vehículos. Su sanción, en momentos de aplicarse el cambio de mano, hizo más trascendente la fecha, no sólo por la modificación que se llevó a cabo, sino también por la legalización de una disciplina nacional en la materia, que marca el comienzo de una nueva época en el progreso de la vialidad argentina.



# 90 años de la Dirección Nacional de Vialidad al Servicio de la Seguridad Vial

# La década del 40

## Ley 13.893

<b>Ley 13.893</b>
<b>ECONOMIA-TRANSPORTE-TRANSITO-REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO-</b>
BUENOS AIRES, 30 de septiembre de 1949
<p><b>EL SENADO Y CAMARA DE DIPUTADOS</b></p> <p><b>DE LA NACION ARGENTINA, REUNIDOS EN CONGRESO, ETC.,</b></p> <p><b>SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:</b></p>
<p>ARTICULO 1.- Continuará en vigor con fuerza de ley a partir de la fecha de su publicación el <a href="#">decreto ley 12.689/45</a> que aprobó el Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República, cuyo texto se transcribe a continuación:</p> <p>ARTICULO 2.- A partir de la promulgación de la presente ley, el Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina, aprobado por el <a href="#">decreto 12.689/45</a> y ratificado por el artículo anterior, será reemplazado por las disposiciones contenidas en el artículo que sigue:</p> <p>ARTICULO 3.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.</p> <p><b>QUIJANO - CAMPORA - Reales - Zavalla Carbó.</b></p> <p><b>ECONOMIA-TRANSPORTE-TRANSITO-REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO-</b></p>
<b>Título I</b>
<b>Uso de la Vía pública</b>
ARTICULO 1.- El tránsito en los caminos y calles de la República Argentina y el uso de la vía pública serán regulados por las disposiciones del presente reglamento y por las reglamentaciones complementarias que dicte la autoridad competente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 99.
<b>Competencia para la aplicación del reglamento</b>

# Reglas generales de Conducción

<b>Salida a la vía pública.</b>
ARTICULO 41.- Todo vehículo que ha de transitar por la vía pública deberá hallarse en perfecto estado de funcionamiento y sus dispositivos de acuerdo con las exigencias establecidas en este reglamento.
<b>Tránsito por la vía pública, al salir a ella.</b>
ARTICULO 42.-El conductor que se vea obligado a salir a la vía pública desde un inmueble o de cualquier otro sitio de estacionamiento deberá hacerlo a paso de hombre, evitando inútiles molestias y alarmas. En los lugares reservados al tránsito de peatones, de ocurrir un accidente, se presume la culpa del conductor.
<b>Forma de conducción.</b>
ARTICULO 43.- La conducción del vehículo deberá estar hecha con el máximo de atención y prudencia, dentro de los límites de velocidad y de las normas que regulan la marcha y estacionamiento en este reglamento.
<b>Reglas generales de conducción.</b>
ARTICULO 44.- a) Todo conductor utilizará las dos manos para el manejo del volante de dirección de su vehículo y en su marcha por la vía pública lo hará conservando la derecha y sin efectuar movimientos bruscos cuando el ancho de la calzada lo permita transitará dentro de la mitad derecha de la misma. Todo conductor que transite sobre una carretera deberá colarse estrictamente a la derecha en las encrucijadas, en los virajes, en los puentes, alcantarillas y túneles, al atravesar las vías férreas, cuando otro conductor le pida paso mediante señales acústicas o luminosas y, en general, cuando el polvo, la niebla, la nieve o la lluvia impidan una visibilidad normal. Está prohibido cambiar de dirección, disminuir bruscamente la velocidad o detener el vehículo, antes de asegurarse de que es posible hacerlo sin peligro para terceros y sin haber precedido de tal intencíon con las señales prescritas en este reglamento. La inobservancia de las precauciones indicadas en los párrafos anteriores crea para el conductor la presunción de su culpabilidad en caso de accidente. El vehículo que conserva la derecha tiene derecho de prioridad para realizar cualquier maniobra lícita, salvo en los casos especificados en este reglamento. Las cunetas deben atravesarse perpendicularmente, sin variar la línea de marcha y disminuyendo la velocidad. No se deberá transitar llevando las ruedas del vehículo sobre los rieles del tránsito. b) Inieto y conducción de vehículos menores. Tanto en las zonas urbanas como en las rurales los jinetes o conductores de vehículos menores, a los efectos del tránsito, halláase comprendidos en las disposiciones de este reglamento, tienen las mismas obligaciones que los conductores de vehículos, salvo a lo que en licencia de conductor se refiere, y sufrirá en su caso las mismas penas. Cuando transitan por la calzada sólo podrán hacerlo al borde derecho, uno detrás de otro, es decir, de uno en fondo. Igual disposición deben observar las ciclistas o conductores de tricíclos, carritos de mano o otros vehículos menores, estándoles prohibido transitar tomados de otros vehículos mayores o asidos entre sí. A las infracciones de las normas precedentes se les aplicará las penalidades dispuestas en el artículo 191, inciso b) salvo que por causa de un accidente le corresponda otra pena mayor.
<b>Transitar sobre la calzada.</b>
ARTICULO 45.- En los caminos pavimentados, los vehículos no saldrán de la calzada, ni entrarán a ella, sino por lugares destinados a esos efectos ni utilizarán las banquetas sino en caso de peligro o para el estacionamiento.
<b>Marcha a velocidad reducida.</b>
ARTICULO 46.- Los vehículos que circulan a marcha reducida lo harán ocupando en todo lo posible el costado derecho del camino o calle, y en las calles, lo más cerca posible del borde derecho.

<b>Título IX</b>
<b>Accidentes en los caminos.</b>
<b>Obligaciones en casos de accidentes.</b>
ARTICULO 89.- En casos de accidentes es obligación de los conductores y ocupantes de vehículos que los hayan ocasionado o que hayan sido afectados por los mismos: a) Detenerse de inmediato b) Dar aviso a la policía del lugar c) Además, todo conductor de vehículo que causante de un accidente no se detenga de inmediato o trate de eludir, prosiguiendo su marcha, las responsabilidades de orden civil y penal en que puede haber incurrido, será posible en todos los casos, sin perjuicio de tales responsabilidades y de las infracciones cometidas, de una multa hasta \$ 500 moneda nacional d) Todo conductor o ocupante que no resulte físicamente impedido, en un accidente de tránsito que ocasione víctimas, está obligado a procurar la prestación de los primeros auxilios médicos toda vez que la autoridad pública se halle ausente del lugar: El que así no lo hiciera, será reprimido con multa de hasta \$ 500 moneda nacional e) El procedimiento actuado de la autoridad para determinar en los accidentes con o sin víctimas la responsabilidad del conductor, se iniciará sobre la base de informes precisos, recogidos en el mismo lugar del hecho, al que se agregará, en los casos de lesiones graves o muerte de la víctima, un croquis explicativo de las circunstancias en que el suceso se haya producido f) El arresto del conductor en caso de accidentes con víctimas, salvo orden en contrario del juez competente, sólo podrá tener lugar por el tiempo estrictamente necesario para establecer su identidad personal y recibirle declaración. Cuando la autoridad pudiese apreciar prima facie la levedad del daño producido o, en caso de relativa gravedad, apareciese que de acuerdo con las reglas del tránsito contenidas en el presente reglamento, aquél ha ocurrido en circunstancias imputables a la víctima, podrá prescindirse del arresto del causante en lugar del hecho y disponerse ulteriormente su comparencia a los efectos de las formalidades de la investigación.
<b>Vehículos con daños por accidente.</b>
ARTICULO 90.- a) Los propietarios o encargados de garantes, talleres de reparación o estaciones de servicio que reciban o donde se lleven vehículos con desperfectos o señales que evidencien haber sido afectados por un accidente, darán noticias al puesto policial más próximo, dentro de las 24 horas, con las características del vehículo y los datos necesarios para individualizar al conductor b) Las autoridades competentes que intervengan en un accidente de tránsito en los caminos de la República, enviarán a la Secretaría de Transportes en su sede central de la Capital Federal un parte en el que fijarán la fecha, lugar del accidente, la ruta, vehículos intervinientes y sus características, número de heridos y muertos, causal del accidente, etcétera. Oportunamente la Secretaría de Transportes fijará el tipo de formulario a emplear y lo hará conocer a las autoridades competentes.

## Licencia de conductor

<b>Título IV</b>
<b>De los conductores</b>
<b>Licencias de conductor.</b>
*ARTICULO 36.- a) Todo conductor de vehículo en tránsito por la vía pública debe ocupar su puesto y atender su función. <p>b) Los conductores de los vehículos automotores deberán tener por lo menos dieciocho años de edad, y estar munidos de la licencia de conductor otorgada por la autoridad competente del lugar del domicilio real del interesado. En lo que se refiere a servicios públicos, las licencias de conductor serán otorgadas por las autoridades que han concedido el permiso o concesión y serán otorgadas de acuerdo con las disposiciones del presente reglamento, además de las que correspondan en virtud de las reglamentaciones propias para esos servicios públicos. Las autoridades militares quedan facultadas a expedir licencia de conductor de vehículo automotor, al personal de una dependencia y para su uso interno exclusivo. Dicho documento tendrá validez en todo el territorio de la República y habilitará a su titular, solamente, para conducir vehículos automotores pertenecientes a los ministerios militares. c) La licencia de conductor extendida por autoridad competente, autoriza para conducir en todo lugar de la República cualquier vehículo del tipo para el cual es acordada, sea dicho vehículo propiedad o no de quien lo conduzca y aunque estuviera patentado en otra jurisdicción.</p> <p>d) El uso de la licencia entraña la obligación de ajustarse a las disposiciones de este reglamento y de acatar en todos los casos las indicaciones establecidas o dadas por la autoridad. e) La licencia de conductor constituye un documento personal e intransferible y deberá acreditar la identidad del interesado. Para que la licencia sea válida, es indispensable que conste en ella haber satisfecho los conductores físicos para conducir, haber aprobado un examen teórico razonado de las disposiciones de este reglamento y otro examen práctico de la ejecución de las maniobras que prevé. f) La licencia de conductor es un documento habilitante y de propiedad de su titular, del que no puede ser despojado ni dispuesto su sustrato como medio para asegurar el pago de multas a las que su dueño se haga posible, si no media resolución expresa de autoridad judicial competente.</p>
<b>Edad para conducción de vehículos no automotores.</b>
ARTICULO 37.- a) Se requerirá la edad mínima de 14 años a los conductores de vehículos de tracción animal, destinados al transporte de pasajeros o carga. Se les requerirá, asimismo, documento que acredite su identidad. b) Los menores de 14 años no podrán conducir clase alguna de vehículo, excepto bicicletas y triciclos a pedal. c) Los menores de 10 años no podrán conducir bicicletas o triciclos si no van acompañados por personas mayores de 14 años que tengan su cuidado.
<b>Caducidad de la licencia.</b>
ARTICULO 38.- La licencia de conductor será válida por 10 años como máximo a contar de la fecha en que ha sido expedida o acordada
<b>Prohibición de conducir sin licencia.</b>
ARTICULO 39.- Está prohibido conducir vehículos automotores sin la licencia respectiva o con licencia caduca o estar el manejo o la licencia a terceros o conducir hallándose en estado de ebriedad o bajo la acción de sustancias estupefacientes, o con impedimentos físicos, psíquicos o nerviosos que dificulten la libertad de accionamiento de los controles.
<b>Licencia de conductor para turista o extranjero con permanencia transitoria en el país.</b>

# Seguridad Activa y pasiva – vehicular

<b>Dispositivos de los Vehículos.</b>
ARTICULO 17.- Todo automotor deberá estar previsto de los siguientes dispositivos: a) De dos sistemas de freno de acción independiente y que permitan controlar el movimiento del vehículo, detenerlo y mantenerlo inmóvil. Uno de los frenos, por lo menos, será capaz de detener el vehículo dentro de una distancia de diez (10) metros, moviéndose a una velocidad de treinta y dos (32) kilómetros por hora por un camino horizontal, seco y liso y el otro será capaz de mantener el vehículo inmóvil con su carga máxima permitida en una pendiente del seis por ciento (6 <span> </span> %). b) De una bucin a o aparato sonoro similar, cuyo sonido, sin ser estridente, se oiga en condiciones normales a cien (100) metros de distancia. Uso de la bocina: los aparatos sonoros cuya aplicación en los vehículos está autorizada, sólo podrá hacerse funcionar en las zonas urbanas en caso de fuerza mayor y cuando el conductor no tenga otro recurso tendiente a evitar un accidente. Se prohíbe asimismo el uso de tales aparatos con el objeto de llamar la atención de los agentes del tránsito, para llamar a otras personas o para hacer abrir las puertas de los ganjes o de las viviendas.
Después de las 22 y en ningún caso antes de esa hora para anunciar la llegada de un vehículo a una becalalle o para pedir paso, sólo podrá utilizarse en las zonas urbanas la luz intermitente de los faros. En las carreteras es obligatorio advertir la presencia de todo vehículo con la debida anticipación mediante el empleo de la bocina en las curvas, cruces, cuestas, y en particular en las carreteras de montaña. Idéntica advertencia es obligatoria para adelantarse a otro vehículo.
c) De un espejo retroscópico plano colocado de modo que permita ver al conductor por reflexión, por lo menos hasta setenta metros (70m) la parte de calle o carretera que va dejando atrás. En los "vehículos anchos", el espejo o los espejos retroscópicos podrán salir a cada lado 10 centímetros sobre el ancho máximo de 2.45m, permitido por el artículo 6, inciso a), siempre que estén montados sobre un eje vertical alrededor del cual puedan girar con rozados por otro vehículo y que el reverse y tanto estén revestidos de caucho y sus partes metálicas salientes d) De un aparato que permita mantener tiempo el parabrisas, asegurando la buena visibilidad en caso de lluvia, nieve, escarchilla, polvo e) De un aparato o dispositivo silenciador del escape que amortigue las explosiones del motor f) De paragolpes delanteros y traseros colocados de manera que la altura sobre la calzada, medida hasta su eje horizontal, sea idéntica. La banda de costuras de los paragolpes tendrá un ancho mínimo de 8 centímetros y la altura del borde inferior de dicha banda con respecto al nivel de la calzada será de 38 centímetros con una tolerancia de más o menos 3 centímetros. La estructura y el material de los paragolpes deberá ser tal que tengan elasticidad adecuada y deberán estar colocados en forma que protejan las partes más salientes del vehículo g) Todo vehículo destinado al transporte de pasajeros, con capacidad mayor de 6 asientos, excluido el del conductor, deberá estar provisto de un extintor de incendios de potencia adecuada a la capacidad. Los vehículos que transporten cargas inflamables, explosivos e hacienda, deberán estar igualmente provistos de extintor de incendio de potencia adecuada a su capacidad h) De un parabrisas constituido por un vidrio o cristal insustituible.
<b>Elasticos y llantas neumáticas</b>
ARTICULO 15.- Todos los vehículos deberán estar provistos de elásticos u otro sistema de suspensión adecuada y; además, todas las ruedas de los vehículos automotores y sus acoplados a semicoplados deberán estar provistos de llantas neumáticas.
<b>Luces</b>
ARTICULO 14.- La iluminación exterior de los vehículos se efectuará mediante faros y luces dispuestas en la siguiente forma: CAPITULO A) Automóviles y rurales: a) En la parte delantera, dos luces blancas de "velocidad reducida", una a cada lado del vehículo. Estas luces podrán estar colocadas dentro de los faros. Estas luces deberán ser visibles a 200 metros, bajo condiciones atmosféricas normales b) En la parte delantera, dos faros, cada uno de los cuales estará provisto de una luz de "largo alcance" y otra de "alcance medio" (o media luz). El sistema de iluminación con los faros deberá permitir el cambio instantáneo de la luz de largo alcance por una luz de alcance medio, que no cecandile ni destemore c) Uno o dos faros rojas posteriores, cuando sean dos, una en cada plano de giro de las ruedas, que sean visibles desde atrás, por lo menos, a 150 metros de distancia, en condiciones atmosféricas normales. Estas luces deberán aumentar en intensidad luminosa al ser accionados los frenos e podrá existir otro luz roja interesa que encienda el accionar los mismos faros d) Las luces de alcance "velocidad" son las a utilizarse para el tránsito en zonas urbana y para el

# Límites de velocidad

<b>Precauciones especiales.</b>
ARTICULO 67.- Sin perjuicio de las responsabilidades en que pueda incurrirse en razón de los daños causados a las personas o a los animales, a las cosas o a los bienes del dominio público o privado, debe conservarse en todo momento el dominio del vehículo. No sólo ha de reducir la velocidad para conformarse a lo estrictamente dispuesto en este reglamento, sino que deberá extremar tal precaución, y aun detener por completo el movimiento, cada vez que su vehículo, en razón de las circunstancias o de la disposición del lugar, pueda ser causa de accidente de desorden o de molestia para el tránsito, en especial en la proximidad de zona urbana, encrucijadas, curvas, puentes, lugares estrechos, puen a nivel, cruces, escuelas, iglesias, lugares muy concurridos, proximidad de puentes o ciclistas o se advierten señales que manifiestan signos de temo.
<b>Responsabilidades.</b>
ARTICULO 68.- En caso de accidente y si a prima facie quedara establecido que un conductor en el momento del accidente marchaba a una velocidad superior, según se definió la velocidad por los artículos 69 al 71 inclusive, será considerado como responsable principal del accidente.
<b>Límite de velocidades para automotores.</b>
ARTICULO 69.- Se considerará "velocidad precaucional" la de 40 kilómetros por hora como máximo y deberá ser observada en toda circunstancia en que así lo disponga este reglamento, y en las zonas urbanas, cuando no existan disposiciones especiales o letreos que prescriban o autoricen expresamente otra velocidad.
En los caminos se considerará como "velocidad común" la de 80 kilómetros por hora y podrá ser desautorizada, cuando las circunstancias lo permitan, por los vehículos automotores, excepto camiones con más de 3.000 kilogramos de carga útil, cargados. Se considerarán como "velocidades excepcionales" las siguientes:
a) Para camiones con más de 3.000 kilogramos de carga útil, cargados: 65 kilómetros por hora b) Para vehículos del servicio público de pasajeros o carga y camiones en general no incluidos en a): 85 kilómetros por hora c) Para los demás vehículos: más de 85 kilómetros por hora. Las "velocidades excepcionales" sólo podrán desarrollarse en camino pavimentado, en campo abierto, donde el tránsito sea reducido y donde las condiciones de visibilidad sean buenas. Además los vehículos deberán estar en óptimas condiciones mecánicas y sus cámaras y cubiertas en perfecto estado. El desarrollo de velocidades superiores a las indicadas para cada caso en el presente Título, significará que su autor ha desarrollado una "velocidad peligrosa" y constituye una falta contra la seguridad de las personas que se castigará como tal. En caso de accidente, la responsabilidad recaerá sobre el conductor que haya transitado desarrollando una "velocidad peligrosa".
<b>Velocidad de vehículos a tracción a sangre.</b>
ARTICULO 70.- Los animales al tiro no marcharán a mayor velocidad que la de su trote normal. En los cruces, curvas, pases a nivel y puentes, lo harán al paso de aquéllos.
<b>Velocidad límite para jinetes.</b>
ARTICULO 71.- Los jinetes deberán transitar, como máximo, al galope moderado de sus cabalgaduras.
<b>Prohibición de competir.</b>
ARTICULO 72.- Queda absolutamente prohibido competir en velocidad con otro vehículo en la vía pública.



# Década de 1950



# La década del 50

## LONGITUD DE CAMINOS CONSTRUIDOS DE 1933 A 1956

RESUMEN POR AÑO, CATEGORIA DE CAMINO Y TIPO DE CALZADA

AÑOS	TOTAL GENERAL Km.	RED NACIONAL				COPARTICIPACION FEDERAL				LEY 5.315 — ACCESOS A ESTACIONES FERROVIARIAS			
		Tipos de calzada				Tipos de calzada				Tipos de calzada			
		TOTAL Km.	Obra básica (1)	Inter-medio (2)	Superior (3)	TOTAL Km.	Obra básica (1)	Inter-medio (2)	Superior (3)	TOTAL Km.	Obra básica (1)	Inter-medio (2)	Superior (3)
TOTAL.....	82.261	32.720	19.347	10.941	2.432	38.098	30.750	6.165	1.183	11.443	10.927	493	23
1933	905	95	—	—	95	338	258	78	2	472	458	14	—
1934	4.215	867	568	165	134	2.469	2.277	133	59	879	874	5	—
1935	7.361	1.109	856	182	71	5.549	5.211	282	56	703	668	34	1
1936	6.987	3.329	2.166	771	392	2.344	1.965	331	48	1.314	1.289	25	—
1937	11.699	2.819	1.612	529	678	7.748	7.402	265	81	1.132	1.069	59	4
1938	9.641	3.031	2.117	617	297	5.182	4.708	367	107	1.428	1.325	100	3
1939	6.149	3.111	1.899	969	243	2.066	1.466	523	77	972	937	33	2
1940	4.091	1.661	925	716	20	1.144	772	319	53	1.286	1.222	60	4
1941	5.467	2.871	1.616	1.208	47	1.617	958	628	31	979	910	65	4
1942	5.233	3.389	2.517	777	95	1.010	430	427	153	834	798	36	—
1943	3.447	1.804	1.291	491	22	1.308	810	488	10	335	310	20	5
1944	2.487	1.449	907	422	120	888	702	183	3	150	148	2	—
1945	2.233	1.501	1.000	476	25	575	234	298	43	157	150	7	—
1946	1.872	699	345	354	—	924	753	106	65	249	241	8	—
1947	1.480	773	471	289	13	618	398	148	72	(x) 89	(x) 85	(x) 4	—
1948	981	386	150	230	6	509	272	191	46	(x) 86	(x) 86	—	—
1949	1.120	422	231	181	10	585	322	208	55	(x) 113	(x) 97	(x) 16	—
1950	1.197	346	115	219	12	801	445	348	8	(x) 50	(x) 50	—	—
1951	1.226	390	6	384	—	692	532	122	38	(x) 144	(x) 139	(x) 5	—
1952	744	309	125	184	—	366	226	102	38	(x) 69	(x) 69	—	—
1953	1.075	359	52	307	—	714	334	269	111	(x) 2	(x) 2	—	—
(4) 1954	777	538	146	381	11	239	69	164	6	—	—	—	—
1955	1.141	816	81	731	4	325	155	156	14	—	—	—	—
1956	733	646	151	358	137	87	51	29	7	—	—	—	—

### TIPOS DE CALZADA:

- (1) Obras básicas solamente.
- (2) Obras básicas con entoscados, base estabilizada, con tratamiento bituminoso, etc.
- (3) Obras básicas con granito, granitullo, hormigón armado, hormigón sin armar, carpeta bituminosa sobre bases flexibles y concreto o macadam bituminoso.
- (4) Dado el incremento experimentado en la construcción de obras por vía administrativa, a partir de este año se incluye la longitud de caminos terminados bajo ese régimen.
- (x) Obras realizadas con los remanentes de la Ley 5.315.

## II - PRODUCCION DE AUTOMOTORES

### 1) Por tipo

Año	Automóviles	Rurales	Pick-ups (1)	"Jeep" (2)	Furgones	Camiones y Coches (3)	Total
1951	—	18	68	—	22	—	108
1952	—	52	54	—	15	838	959
1953	5	58	1.958	—	13	1.010	3.074
1954	127	46	2.421	—	200	555	3.349
1955	211	24	4.180	—	350	1.626	6.391
1956	300	26	2.480	2.389	170	578	5.943
1957	465	4.956	3.884	6.282	1	7	15.635
1958	3.715	10.585	6.244	7.221	58	1	27.834
1959	6.746	11.544	8.145	5.361	319	837	32.952
1960	30.335	9.809	26.878	4.952	1.776	15.588	89.338
1961	71.993	6.261	29.258	3.297	2.153	23.206	136.188
1962	78.667	11.961	21.394	1.615	2.028	14.195	129.880
1963	68.111	7.227	18.795	1.365	959	8.442	104.899
1964	104.549	10.058	34.899	1.238	2.517	13.242	166.483
1965	119.782	13.952	41.119	1.352	1.496	16.835	194.536
1966	123.937	9.875	30.721	943	1.438	12.539	179.453

## IV - IMPORTACION

### 1) Automotores (Unidades)

Automóviles (1)															Camiones					Omnibuses					Total automotores
Año	Hasta 1.000 kg	1.001 a 1.500 kg	1.501 a 1.999 kg	Más de 2.000 kg	Total	Hasta 4 t	4 a 8 t	Más de 8 t	Sub total	Chasis	Total	Gm. peso	Chasis	Total											
1918	—	—	—	—	5.668	—	—	—	298	—	298	—	—	—	5.926										
1919	—	—	—	—	4.513	—	—	—	81	—	81	—	—	—	4.594										
1920	—	—	—	—	13.499	—	—	—	439	—	439	—	—	—	13.938										
1921	—	—	—	—	9.319	—	—	—	494	—	494	—	—	—	9.743										
1922	—	—	—	—	15.463	—	—	—	516	—	516	—	—	—	15.979										
1923	—	—	—	—	30.311	—	—	—	632	—	532	—	—	—	30.843										
1924	—	—	—	—	37.262	—	—	—	651	—	651	—	—	—	37.913										
1925	—	—	—	—	56.018	—	—	—	6.317	—	6.317	—	—	—	62.336										
1926	—	—	—	—	49.386	—	—	—	5.286	—	5.286	—	—	—	54.672										
1927	—	—	—	—	42.710	—	—	—	12.522	—	12.522	—	—	—	55.232										
1928	—	—	—	—	51.677	—	—	—	9.052	—	9.052	—	—	—	60.729										
1929	—	—	—	—	67.050	—	—	—	9.481	—	9.481	—	—	—	76.561										
1930	—	—	—	—	34.990	—	—	—	3.402	—	3.402	—	—	—	38.392										
1931	—	—	—	—	12.380	—	—	—	201	—	201	—	—	—	12.581										
1932	—	—	—	—	5.278	—	—	—	53	—	53	—	—	—	5.331										
1933	—	—	—	—	6.761	—	—	—	85	—	85	—	—	—	6.846										
1934	240	10.014	737	—	3	10.994	—	—	375	6.097	6.472	1	42	43	17.509										
1935	345	15.289	890	—	—	16.534	—	—	555	7.873	8.528	—	22	22	25.084										
1936	948	15.326	722	—	16	17.019	—	—	772	7.335	8.107	3	193	198	26.315										
1937	2.133	26.867	1.683	—	29	30.722	—	—	2.336	12.509	15.289	5	215	220	46.246										
1938	2.666	35.122	1.824	—	14	39.926	—	—	5.992	8.700	14.652	48	206	254	54.832										
1939	2.177	18.061	886	—	16	21.140	—	—	3.164	5.050	8.214	23	68	91	29.445										
1940	996	15.204	956	—	26	21.182	—	—	2.308	5.782	8.090	—	53	53	29.325										
1941	570	9.654	574	—	24	10.822	—	—	569	4.326	4.895	—	7	7	15.724										
1942	287	2.804	770	—	20	3.881	—	—	15	2.805	2.821	1	7	38	6.740										
1943	4	53	101	—	12	170	—	—	12	310	322	—	—	—	402										
1944	4	27	55	—	11	95	—	—	5	1	6	—	—	—	101										
1945	11	20	47	—	17	95	—	—	30	123	153	—	—	—	248										
1946	1.914	3.828	858	—	99	6.099	—	—	4.960	3.352	8.312	11	157	168	15.179										
1947	4.073	19.988	5.507	—	1.130	30.698	—	—	32.188	15.323	47.481	100	1.914	2.014	50.193										
1948	1.274	3.479	1.826	—	29	6.722	—	—	19.464	1.714	21.178	967	1.157	2.134	30.708										
1949	141	965	814	—	1.217	3.137	—	—	2.748	688	3.336	405	173	578	7.051										
1950	137	383	314	—	1.092	1.926	—	—	204	83	287	387	574	961	3.174										
1951	1.502	5.055	4.796	—	166	15.019	—	—	2.231	1.382	3.613	382	513	895	20.127										
1952	2.508	706	970	—	107	2.451	—	—	2.576	1.669	4.245	705	263	968	7.584										
1953	227	681	1.731	—	64	2.603	—	—	2.036	638	3.274	242	174	416	6.293										
1954	223	375	2.439	—	123	3.160	—	—	1.609	404	2.013	15	155	170	5.343										
1955	2.169	3.630	1.363	—	68	6.630	—	—	1.615	2.613	4.228	136	140	276	11.134										
1956	7.478	752	585	—	130	9.952	—	—	7.900	702	8.608	23	170	193	17.753										
1957	6.144	3.427	1.658	—	243	11.402	—	—	33.465	338	33.803	91	2.173	2.264	47.629										
1958	13.360	1.105	798	—	130	15.381	—	—	3.455	34	3.489	15	701	716	19.586										
1959	4.155	1.075	940	—	112	6.190	73	10	83	600	771	5	49	54	7.016										
1960	2.201	536	404	—	110	3.251	645	142	36	823	645	1.468	24	384	388	5.107									
1961	1.998	243	522	—	113	2.878	157	85	1.301	1.543	35	1.578	73	420	493	4.947									
1962	1.269	324	167	—	85	2.145	74	105	2.475	2.554	678	54	126	64	4.126										
1963	287	228	307	—	41	863	158	11	494	523	5	529	38	256	294	1.684									
1964	157	185	158	—	43	544	47	1	447	495	—	495	—	247	247	1.208									
1965	88	106	94	—	32	512	33	2	408	473	—	473	1	130	131	565									
1966	106	18	—	—	69	79	76	—	793	23	815	1	193	154	1.141										

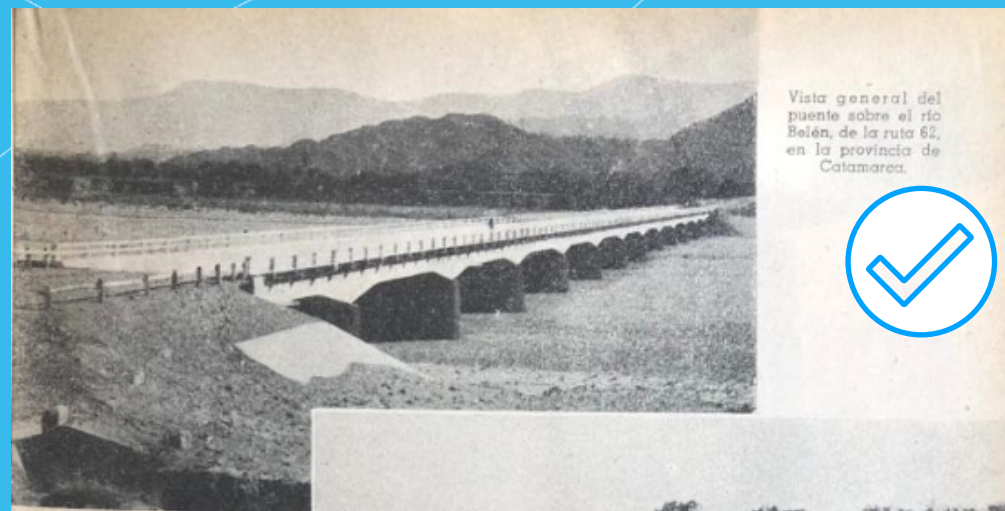


## La década del 50

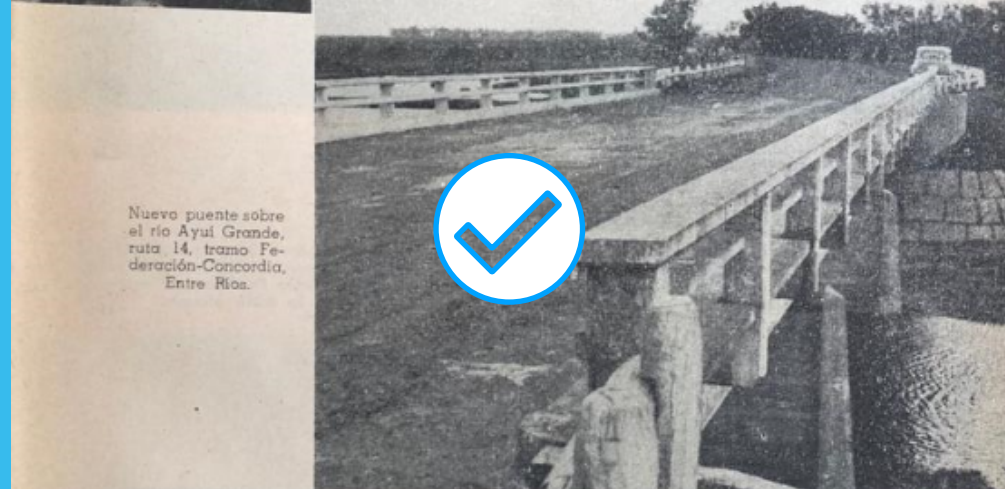


Aspecto de un "rulo" en la cuesta de Zapata, tramo Belén-Tinogasta de la ruta 40, Catamarca, donde se aprecian los trabajos de conservación efectuados.

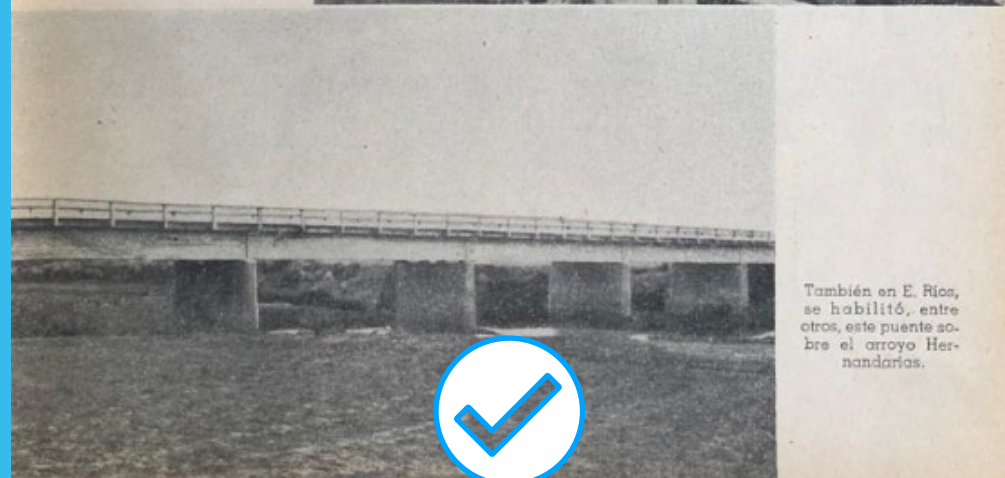
A 12 kilómetros de Belén, viniendo de Hualtín, la ruta 40 en Catamarca ofrece este hermoso panorama al pasar por la llamada puerta de San José.



Vista general del puente sobre el río Belén, de la ruta 62, en la provincia de Catamarca.



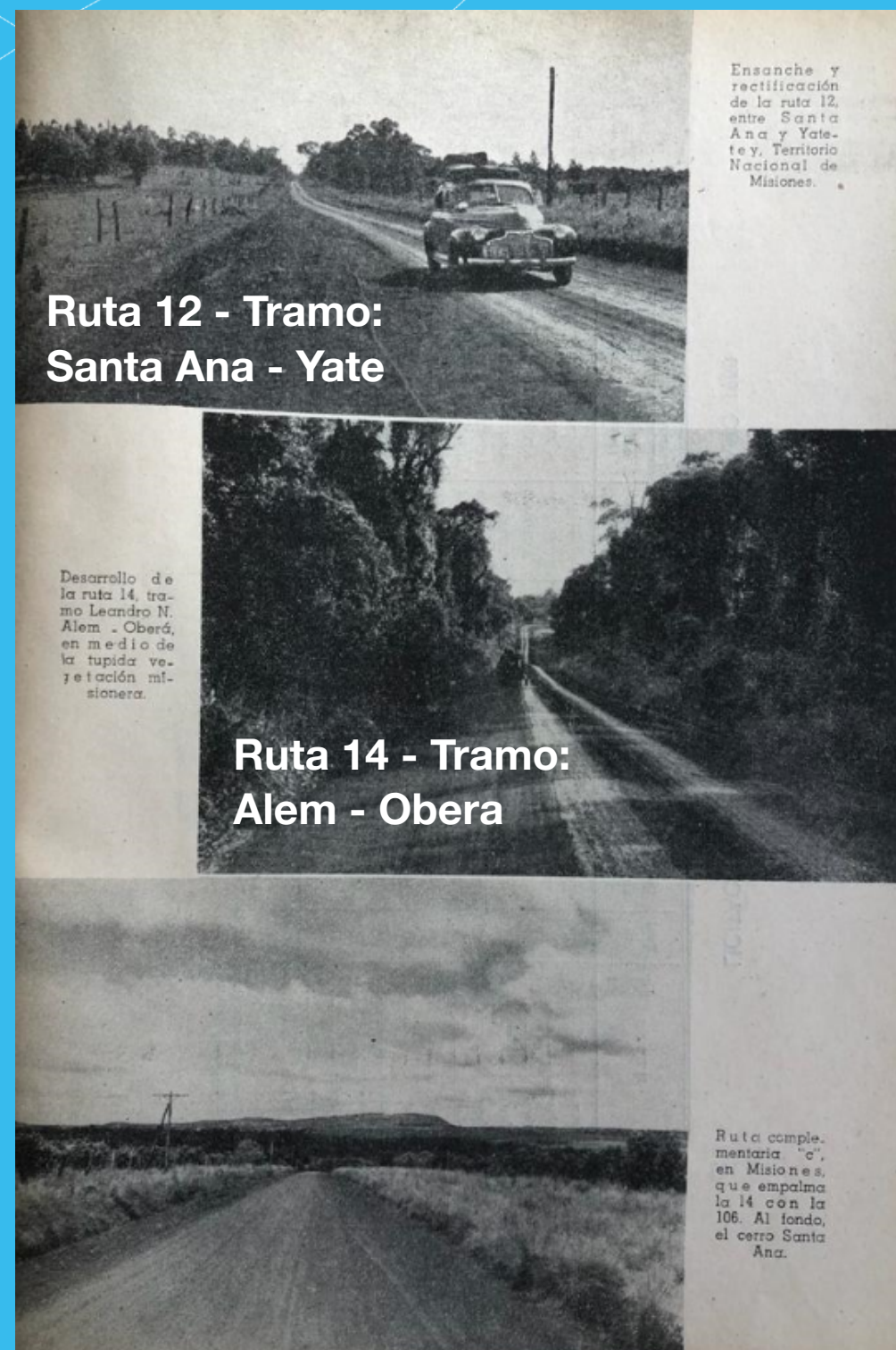
Nuevo puente sobre el río Ayuí Grande, ruta 14, tramo Federación-Concordia, Entre Ríos.



También en E. Ríos, se habilitó, entre otros, este puente sobre el arroyo Hermandarias.

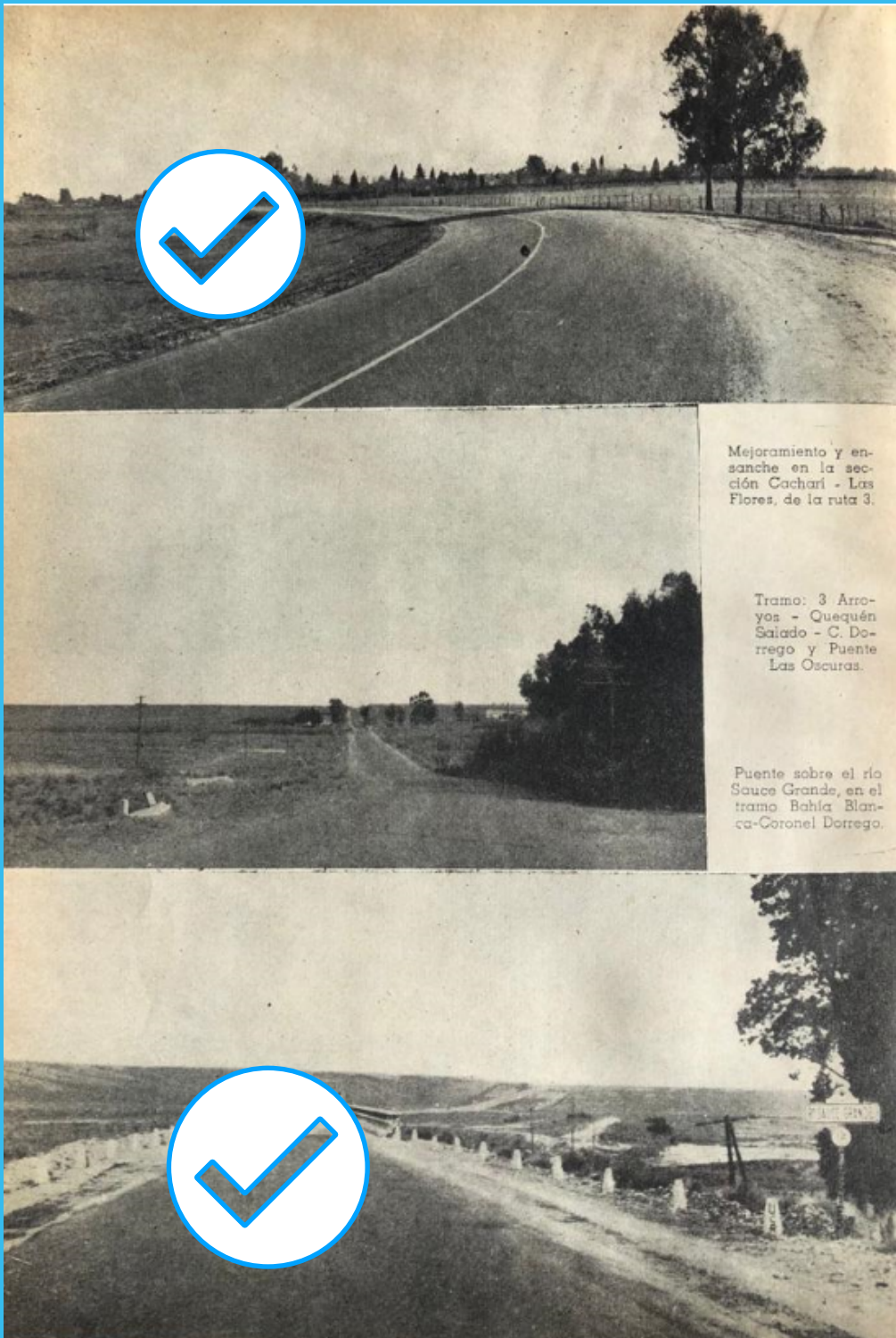


## La década del 50





## La década del 50





# Década de 1960



## La década del 60

### 6º) Balsas:

Para el cruce de los diversos ríos se mantiene un servicio gratuito de balsas, variando su capacidad de carga entre 8 y 24 toneladas. Las balsas en servicio actualmente son 15.

### 7º) Control de cargas:

Para eliminar los graves perjuicios ocasionados por el transporte de cargas pesadas, se han instalado básculas fijas (16) que se han complementado con básculas volantes (4).

### 8º) Censo de tránsito:

Se efectúa el censo general de tránsito vehicular en toda la red mediante un recuento de 3 días consecutivos (72 horas). Se han instalado puentes con contadores automáticos que trabajan en la tercera semana de cada mes, efectuándose la lectura acumulada cada 8 horas. Estos contadores cuentan ejes sin discriminación de tipo de vehículo.

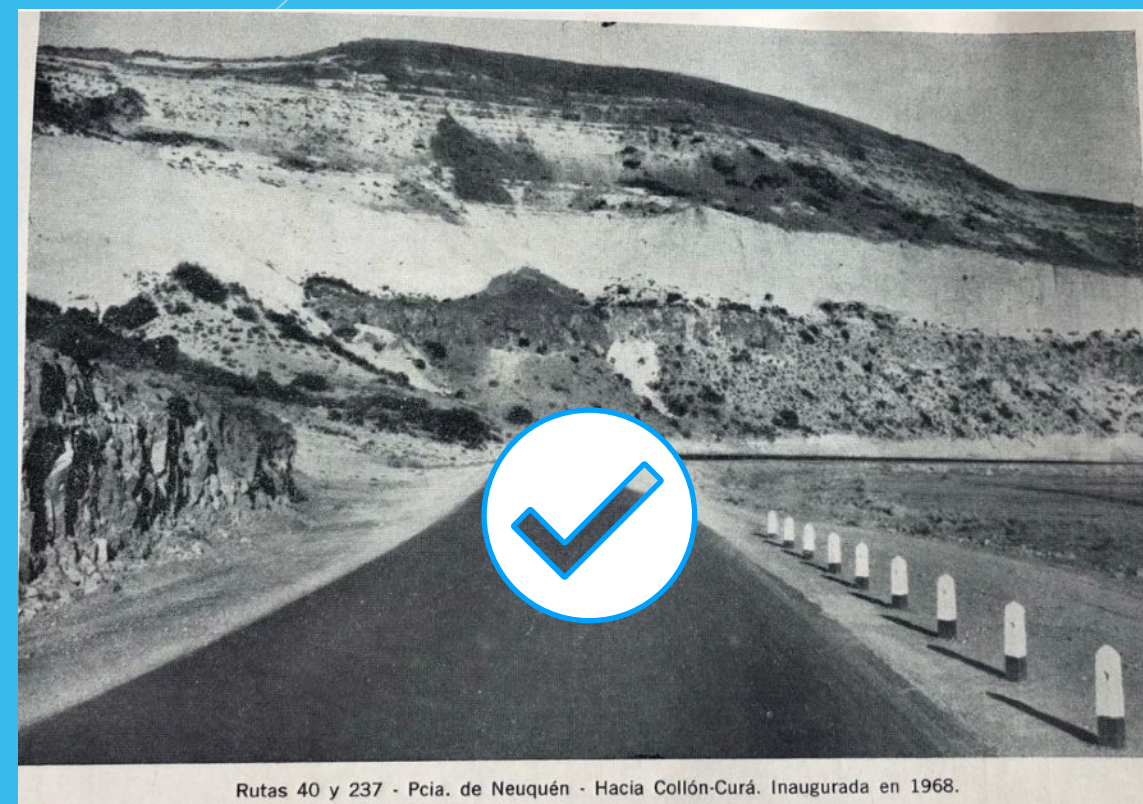
### 9º) Equipos:

A los fines de mejorar los servicios de conservación, es necesario disponer de gran cantidad de equipos nuevos, no solo para completar la insuficiente dotación disponible, sino para reemplazar los que han cumplido su vida útil.

Se ha licitado la adquisición de plantas asfálticas de 50 t/día de rendimiento, etc.

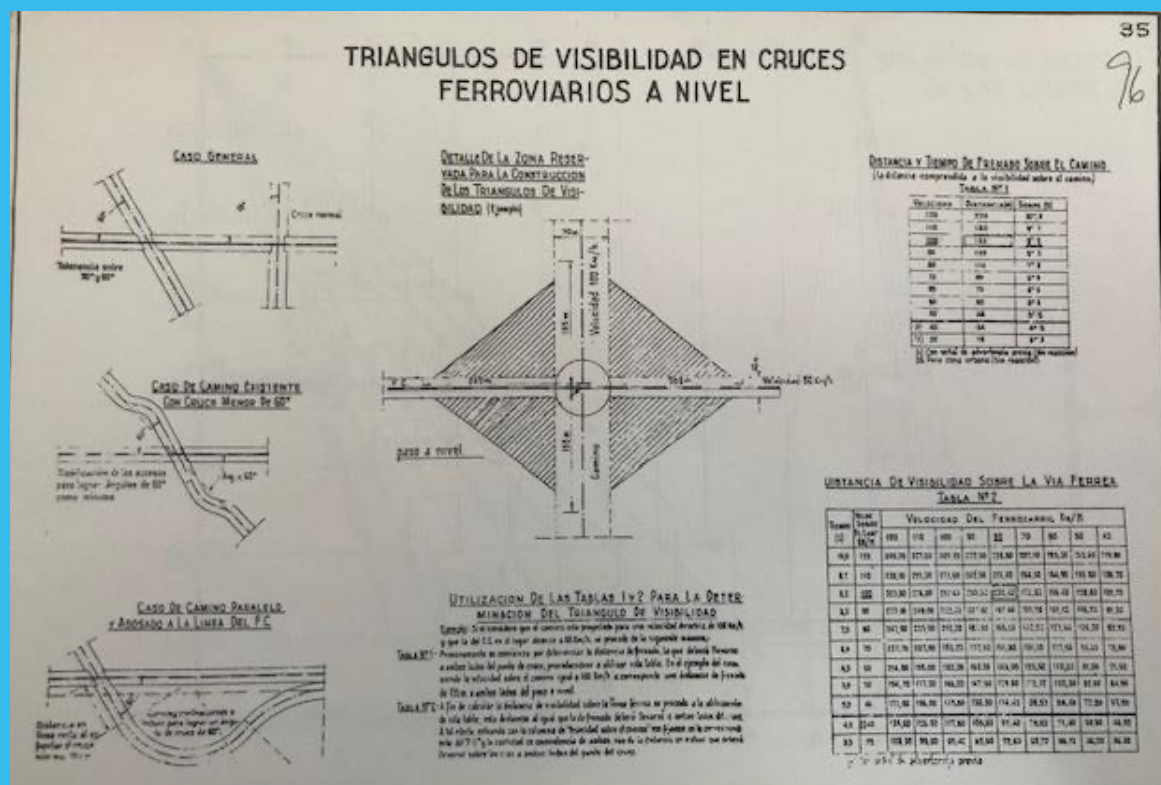
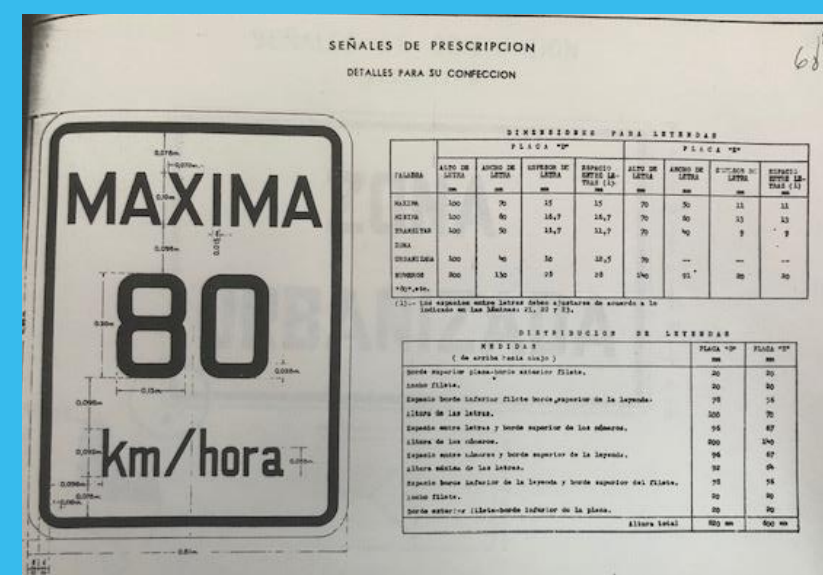
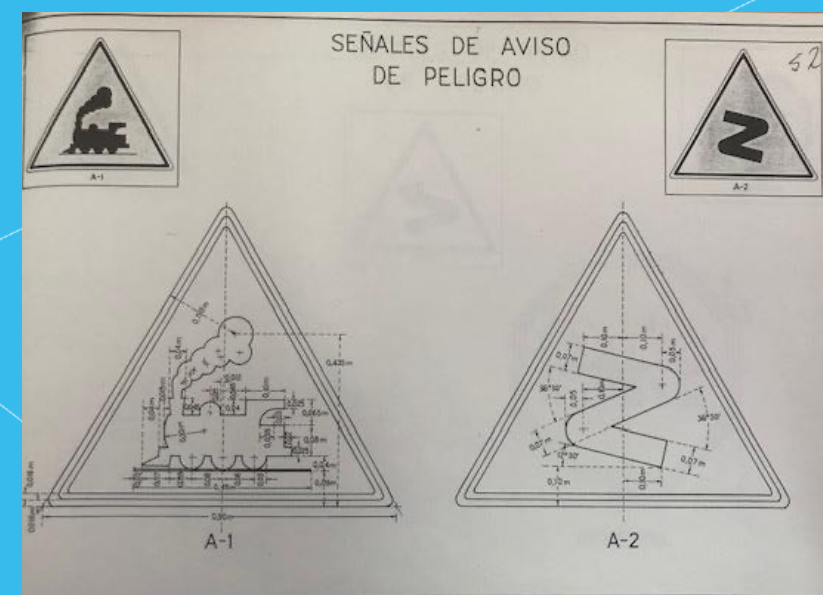
### 10º) Señalamiento:

En este período se colocaron 33.923 señales nuevas; se reemplazaron 13.575 señales existentes y se repintaron 13.383 señales existentes.





# La década del 60





# Década de 1970



## La década del 70

### II — OBRAS DE SEÑALAMIENTO HORIZONTAL Y VERTICAL



#### 1 — Señalamiento horizontal:

En el transcurso del ejercicio año 1973 se ejecutó señalamiento horizontal reflectante en una longitud de 3.097 Km. de caminos. Total certificado 25.184 pesos.

#### 2 — Señalamiento vertical:



Por intermedio del Automóvil Club Argentino, en virtud del convenio, se ejecutó señalamiento vertical con empleo de láminas reflectivas en 2.096 Km. de caminos, emplazándose a tal efecto 8.780 placas, con importe total de 1.585 pesos.

La tarea a cargo de los Distritos ha consistido en la colocación de 7.823 señales nuevas, otras 2.960 que fueron reemplazadas y 1.751 que han sido reacondicionadas y/o repintadas si correspondían a placas de señalamiento anterior.

Mayores detalles sobre las obras de señalamiento, ver en las páginas 150 a 152 de la Memoria.



## La década del 70

### SECCION ESTUDIOS ESPECIALES, SEGURIDAD Y CARGAS

Se concluyó con la supervisión del Estudio de Mejoramiento del Tránsito en la Ciudad de Santa Fé. Dicha supervisión incluyó la inspección y revisión de los informes presentados por la Sociedad Argentina de Estudios quien tuvo a su cargo el Estudio.-

Se supervisó el Estudio de Ordenamiento y Racionalización del Tránsito mediante soluciones a corto plazo para la ciudad de Córdoba y Zona Mediterránea, según convenio firmado con la Municipalidad Nacional de Córdoba.-

Se supervisó el estudio de las líneas de Penetración para la Ciudad de Córdoba. Dicho estudio está a cargo de la Universidad Nacional de Córdoba por convenio firmado el 30/5/73.-

Se supervisó el Estudio de planeamiento del transporte y ordenamiento y racionalización del tránsito para San Miguel de Tucumán y su área metropolitana. Con fecha 30 de octubre de 1974 se contrató con la Provincia de Tucumán la realización del estudio mencionado, a cargo de la Oficina Técnica del Arsa Metropolitana, de acuerdo con lo establecido por Resolución N° 55794 del Sr. Administrador General.-

Se produjeron informes acerca de los oficios recibidos que competen al Area.

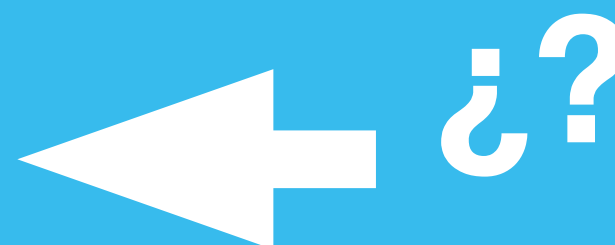
Se realizó el estudio de tránsito de la Avenida 3 de Abril de la Ciudad de Corrientes.-

Se supervisó la semaforización de la Autopista de acceso a la Ciudad de Carlos Paz.-

Se efectuó el control de cargas en las provincias de: Buenos Aires, Mendoza, Santa Fé, Santiago del Estero, Entre Ríos, Bahía Blanca y Formosa totalizando aproximadamente 97.000 pesadas, registrándose un promedio de infracciones del orden del 15% correspondiendo a Buenos Aires, considerada aisladamente, el 14% de infractores sobre 36.000 vehículos fiscalizados.-

Se realizaron censos de origen y destino de cargas trimestralmente en las provincias de Buenos Aires, Catamarca, Córdoba, San Juan, San Luis, La Rioja, Mendoza, Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero, Corrientes, Santa Fé, Misiones, Entre Ríos, Chaco, Formosa, La Pampa, Neuquén y Río Negro.-

Se realizó el Estudio de Paje para el complejo Zárate - Brazo Largo.-







# Década de 1980



## La década del 80

### Y Atendemos a la Seguridad Vial

**Hoy resulta imprescindible agotar los medios para prevenir accidentes desde los propios caminos**

Dadas las características que poseen las vías de circulación y los vehículos en la actualidad, resulta imprescindible que los caminos se encuentren dotados de los dispositivos más adecuados para permitir un tránsito seguro.

Entre los mencionados dispositivos, el señalamiento, tanto vertical y aéreo, como horizontal, son factor preponderante para orientar a los usuarios de las rutas.

El empleo de materiales modernos, tales como chapas de aluminio y láminas reflectivas para la señalización vertical y aérea y de termoplástico reflectante para la demarcación horizontal, posibilita una perfecta visibilidad en horario diurno y nocturno y bajo cualquier condición climática.

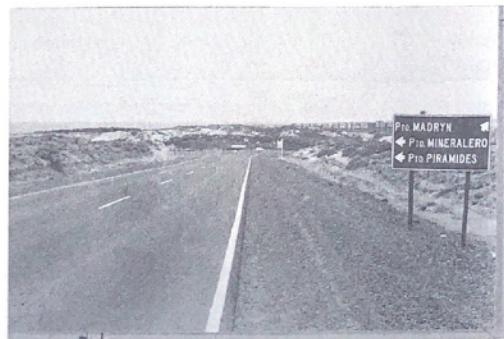
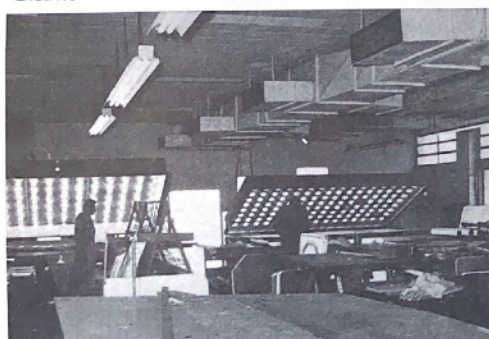
Esta circunstancia, hace que los conductores posean una amplia y correcta noción del trazado del camino, lo que les permite adoptar las decisiones más acertadas ante una posible emergencia, disminuyendo así considerablemente el riesgo de accidentes.

Todo lo mencionado, hace que la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, sienta muy profundamente la responsabilidad que le es propia en el campo de la seguridad, por lo cual en el último año, ha ejecutado trabajos



de señalamiento vertical y aéreo en 2.500 km de rutas y contratado demarcación horizontal de 9.025 km de caminos (equivalentes a 1.164.993 m<sup>2</sup>), todos integrantes de la Red Vial Nacional.

*Termoselladoras en el taller de señalamiento - 1ª Distrito*



*Accidente de tránsito registrado en la Ruta Nacional Nº 9*

## 1983 Creación del SIAT



## La década del 80

### 12 Mil Km. de Señalización Vertical y 6 Mil Km. de Horizontal en los Últimos 4 Años

*La intensa labor desarrollada por la seguridad total del tránsito. En los últimos cuatro años se señalaron 12 mil km. en forma vertical y 6 mil horizontal. El programa Nacional de difusión de educación vial*

**SEÑALAMIENTO y seguridad:** Durante los años 1975 y 1976 habían disminuido notablemente el número de kilómetros señalizados, tanto vertical como horizontalmente y prácticamente no se contaba con materiales para la confección de señales, ni tampoco se concretaban compras de barandas metálicas de seguridad. En 1977 se consideró imprescindible dar un impulso a todos los dispositivos de señalización y seguridad y en base a esta premisa, se concretaron los siguientes logros:

a) **Señalización vertical:** Se consideró anualmente alrededor de 3.000 km. de rutas con modernos materiales, es decir, que en el período que nos ocupa, hacen un total de 12.000 km. Se adquirieron aproximadamente 50.000 m<sup>2</sup> de láminas reflectivas, 90.000 kg de chapas de aluminio para la confección de señales y 140 km. de barandas metálicas. Para autopistas y cruces urbanos se incrementó notablemente el uso del señalamiento aéreo mediante el empleo de columnas y estructuras aporticadas.

Recientemente se ha dispuesto incorporar a nuestro sistema de señalización nuevos elementos de seguridad actualmente en uso en otros países, tales, como tachas reflectivas, elementos reflectivos para adherir a las barandas metálicas y de hormigón e indicadores de alineación para marcar la presencia de curvas, alcantarillas, puentes y todo otro accidente que por su peligrosidad deba ser especialmente destacado.

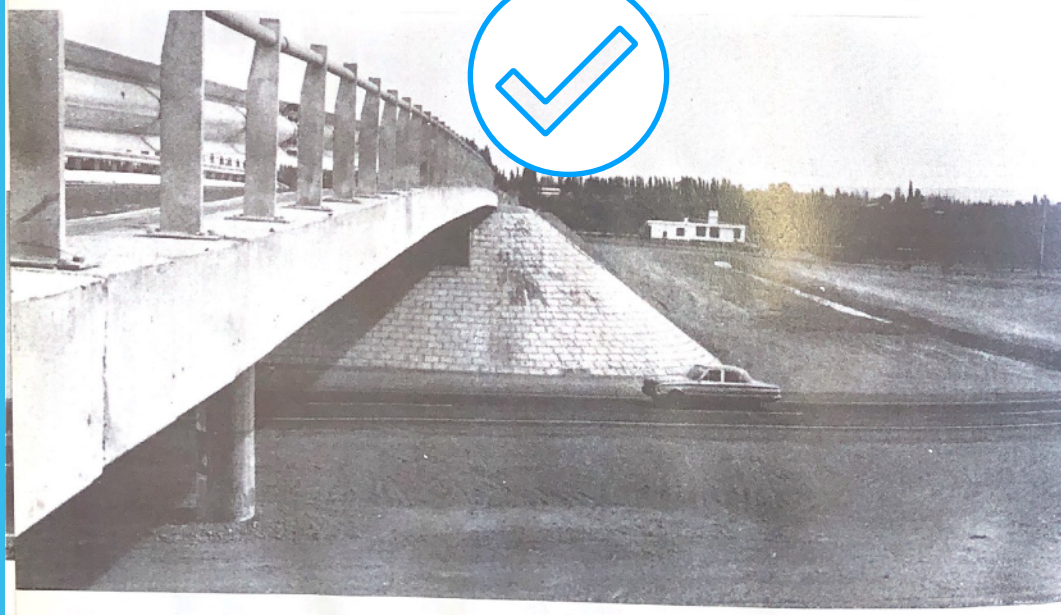
b) **Señalamiento horizontal:** En lapso de esta gestión se contrataron obras para demarcar 6.000 km. de rutas.

#### PROGRAMA NACIONAL DE DIFUSION

A la vez, con el propósito de difundir ampliamente las normas del tránsito y consejos sobre prevención vial, para motivar a la opinión pública a tomar conciencia de aquellas y adoptar en beneficio individual y de la comunidad, se aprobó un Programa Nacional de Difusión para la Seguridad Vial, basado en los siguientes aspectos:

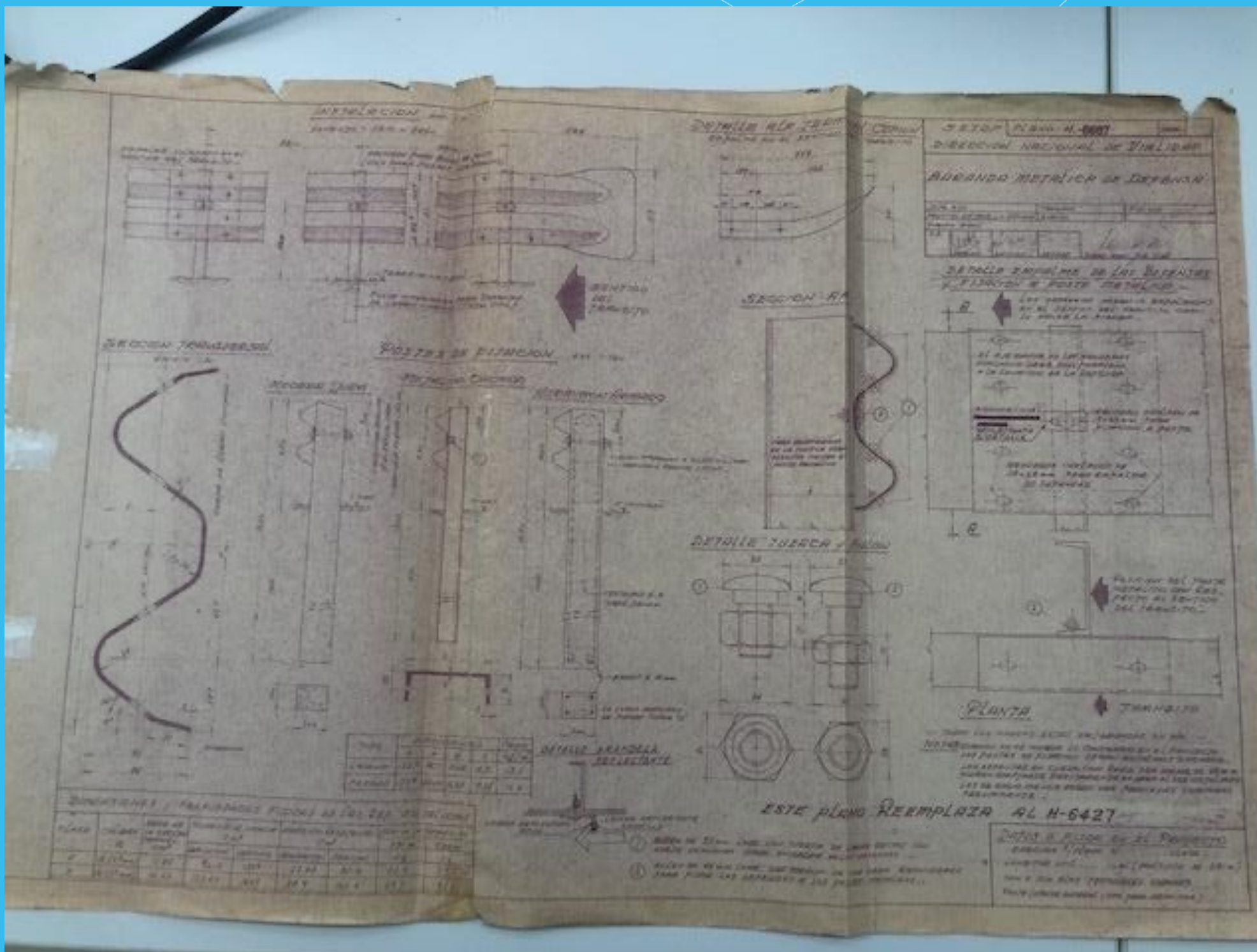
**Situación:** En el desempeño de sus roles de conductor, peatón o pasajero, el ciudadano actúa generalmente de manera inadecuada, en gran medida a consecuencia de haber carecido de información y comunicación claras y coherentes en sus experiencias personales. Frecuentemente, su respuesta a esa carencia es desaprensiva, conformando una ausencia de sentido vial que redundará en un desarrollo inorgánico del tránsito.

**Operatividad:** El derecho a la libertad del tránsito establecido por la Constitución Nacional, y la salud de la población de todo el país requieren que se arbitren los medios idóneos para que se garantice el pleno y regular ejercicio del derecho y se revierta la situación actual, que nos coloca como uno de los países con mayor índice de accidentes viales del mundo. En vista de ello, el Estado se propone unificar toda la





# La década del 80

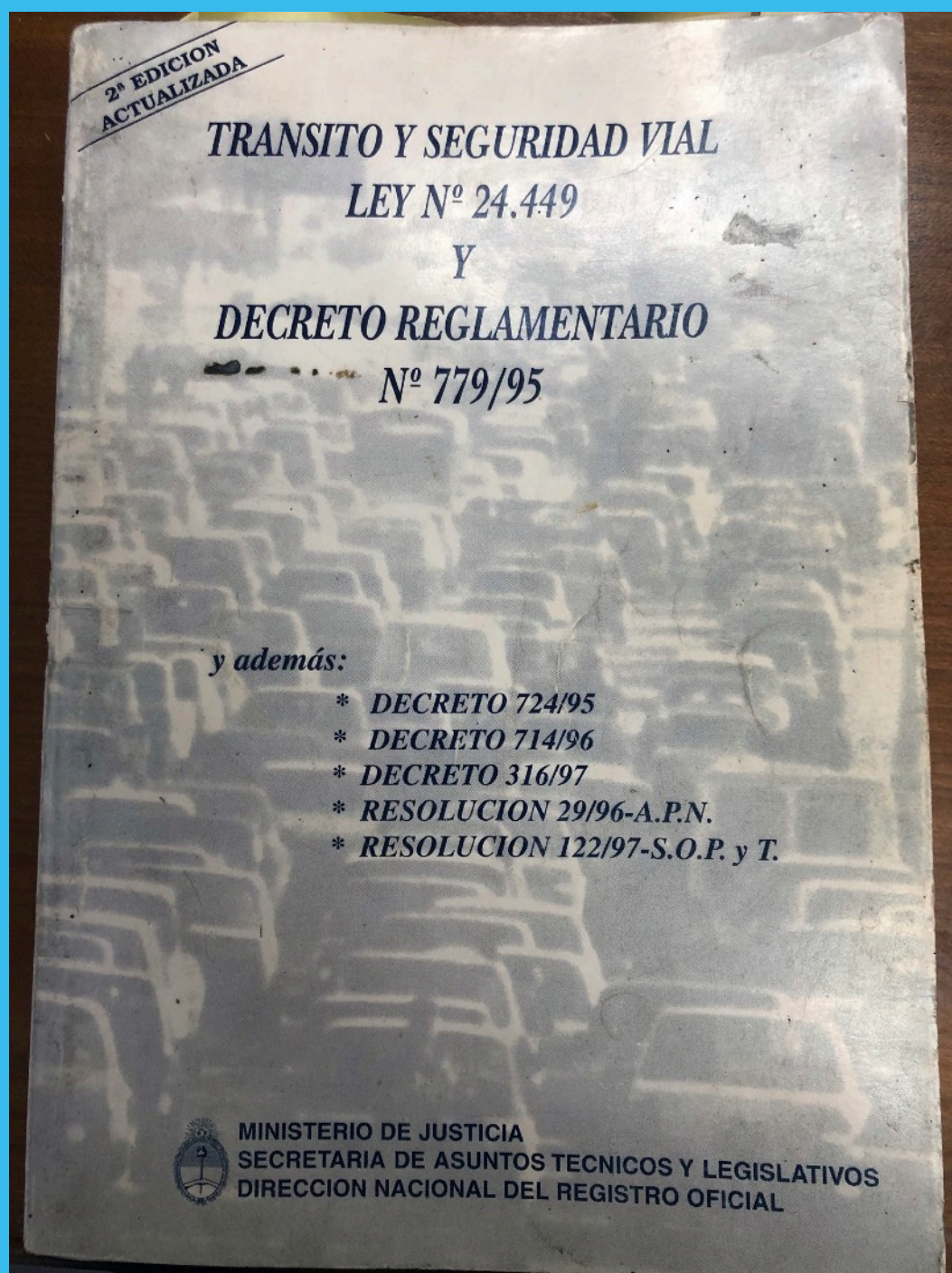






# Década de 1990

## La década del 90



y además:

- \* **DECRETO 724/95**
- \* **DECRETO 714/96**
- \* **DECRETO 316/97**
- \* **RESOLUCION 29/96-A.P.N.**
- \* **RESOLUCION 122/97-S.O.P. y T.**

Todo cartel, propaganda o leyenda sobre la vía pública, que no se ajuste al presente, debe ser removido, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder. Las autorizaciones al respecto, para ser válidas, deben tener en forma visible, la constancia del permiso de la autoridad del tránsito local.

3. OBLIGATORIEDAD El significado de la señalización así como las indicaciones que este código establece, se presumen conocidas por todos los usuarios de la vía pública no existiendo esta presunción respecto de las disposiciones locales accesorias y las que crean excepción a una norma general por lo que deben enunciarse conforme al presente.

Las órdenes transmitidas a través de este Sistema son obligatorias para el usuario al que están destinadas, constituyendo contravención su falta de cumplimiento, en tanto y en cuanto aquellas se ajusten al presente.

No constituye infracción el incumplimiento de una disposición que debiendo enunciarse mediante el Sistema de Señalización Vial Uniforme, no lo esté.

4. CONSTRUCCION. Los dispositivos regulados por el presente deben estar contruidos, instalados y mantenidos según las normas de diseño y de calidad mínima aquí exigidas y las mantenidas en las especificaciones técnicas. Las autoridades mencionadas en el punto 2. son las responsables de la calidad diseño prestación, funcionamiento y conservación de aquellos.

Todo proveedor o constructor de material y tecnología para señalamiento debe dar garantía de que se cumplan los niveles mínimos de calidad legal o los que contractualmente se especifiquen por arriba de éstos. La garantía incluirá el periodo por el cual se mantendrán las características básicas o el porcentaje minimo de prestación de cada elemento. Quedan excluidos los dispositivos mencionados al final del segundo párrafo del punto 2., los que son fiscalizados por la autoridad ferroviaria.

5. MANTENIMIENTO. Es responsabilidad básica y fundamental de todas las autoridades de aplicación de la normativa del tránsito en la vía pública, la preservación de la integridad y visibilidad de los dispositivos, en cuanto a los elementos externos, humanos o no, que las puedan perturbar.

En caso de daño a una señal o dispositivo, sea intencional o no debe darse conocimiento a la autoridad policial o judicial correspondiente indicando de ser posible, el probable responsable del hecho.

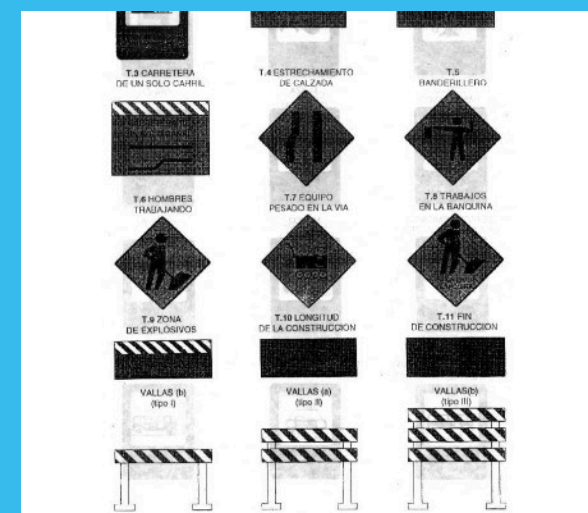
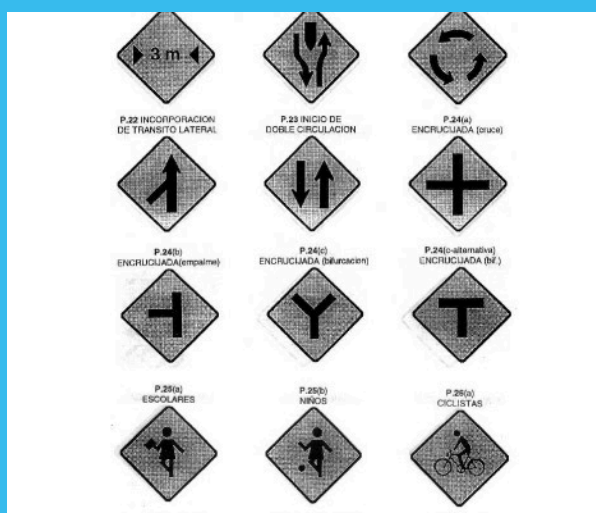
Corresponde al ente vial nacional provincial o municipal responsable de la vía, por sí o mediante el contralor que ejerce sobre el concesionario de ella o del sistema de señalamiento, mantener las señales o dispositivos ajustados a este Código, en buen estado de conservación y desempeño, debiendo sustituirselas cuando no se ajusten a ello.

La señalización ya existente que difiere de la aprobada en este código será sustituida por la nueva cuando aquella deba ser renovada por deterioro o vencimiento del periodo de vida útil.

6. DELETABILIDAD. Todo elemento constitutivo de la señal o dispositivo debe estar fuera de la calzada y banquina salvo imposibilidad de hecho. Aquellos que constituyan riesgo a la circulación, deberán tener un sistema que evite eventuales impactos o que, de producirse, no sean de magnitud

De ser preferible para la prevención la utilización de construcciones o elementos naturales, se aplicará el Artículo 25 de la Ley N° 24.449 sobre servidumbres. La misma norma se aplicará para impedir la colocación de señales no autorizadas, de elementos que las perturben o deterioren o de publicidad en infracción

Cuando deba hacerse uso de la fuerza para impedir un acto o retirar un elemento, se recurrirá a la autoridad policial próxima, quien removerá de inmediato el material que cause peligro a la circulación, sin perjuicio de otras medidas que correspondan.





## La década del 90



### Programas de seguridad, desarrollados por la Dirección Nacional de Vialidad.

Dichos programas se orientan a:

- Fomentar la participación de los usuarios en el seguimiento del planeamiento y control de la seguridad vial.
- Informar adecuada y sistemáticamente las acciones que se realizan en aspectos de infraestructura y operación.
- Promover la determinación sistemática de los lugares o sitios peligrosos; y mejorarlos mediante la aplicación de técnicas de seguridad vial.
- Desarrollar vías más seguras que minimicen la posibilidad de accidentes mediante su diseño o la incorporación de elementos de avanzada tecnología, como señales de mensaje variable o de información al usuario.
- Coordinar la reglamentación para la instalación de cartelería publicitaria, en base a las pautas de la Ley de Tránsito.
- Eficientizar las prestaciones médicas y de bomberos en caso de accidentes.
- Incluir en los proyectos un anexo de Seguridad Vial, en el momento de su diseño.
- Impulsar la redacción y aplicación de normas de señalización en obras fijas y móviles, tendiendo a su homogenización con el resto de los países del Mercosur, Bolivia y Chile.
- Realizar auditorías sobre seguridad vial.

### Campaña Nacional de Seguridad Vial 1993-1998

La Dirección Nacional de Vialidad conjuntamente con la Asociación Argentina de Carreteras, y el auspicio de YPF S.A., encararon una campaña de difusión de normas y acciones en materia de seguridad y educación vial a través de la distribución de 24 publicaciones escolares a lo largo de todo el país.

A la fecha se han entregado más de 24 millones de ejemplares durante esta campaña, lo que mejorará el conocimiento de los niños acerca de esta materia.





## La década del 90

ROJO  
AMARILLO

EN OBRA AL INSTALARSE, Y LAS DE VADAS DEBERAN SER PROVISTAS CUR-  
ADAPTARSE DIRECTAMENTE A LA OBRA.  
RADIO MENOR DEBERAN SER PROVISTAS CUR-  
PREVIAMENTE.

**DIMENSIONES DE LOS BULONES**

POSICION	Ø 16.0mm		Ø 12.7mm		
	1	2	3	4	5
a [mm]	6	6	4	4	4
b [mm]	32	45	15	25	45

**DATOS A FIJAR EN EL PROYECTO:**

- DEFENSA SEGUN PLANO H-.....
- CLASE ...
- LONGITUD UTIL ...m (MULTIPLO DE 3.81m)
- CON O SIN ALAS TERMINALES (COMUNES O ESPECIALES)
- POSTES (INDICAR TIPO)

**BULON Y TUERCA**

16x32mm BULON DE Ø16x45mm

32  
30  
26

CON TUERCA DE ENDIDURA PARA  
CON TUERCA DE FIJAR LA DEFENSA

**ESTE PLANO REEMPLAZA AL H-8687**

DIVISION PROYECTOS M. de E. O. y S. P.	SUBGERENCIA DE ESTUDIOS M. de E. O. y S. P.	GERENTE DE OBRAS Y SERVICIOS VIALES
-------------------------------------------	------------------------------------------------	-------------------------------------

**PLANO N° H-10237**

**DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD**

**DEFENSA METALICA DE ACERO GALVANIZADO**

LUGAR Y FECHA: BUENOS AIRES, 01 DE NOVIEMBRE DE 1993



## La década del 90

---

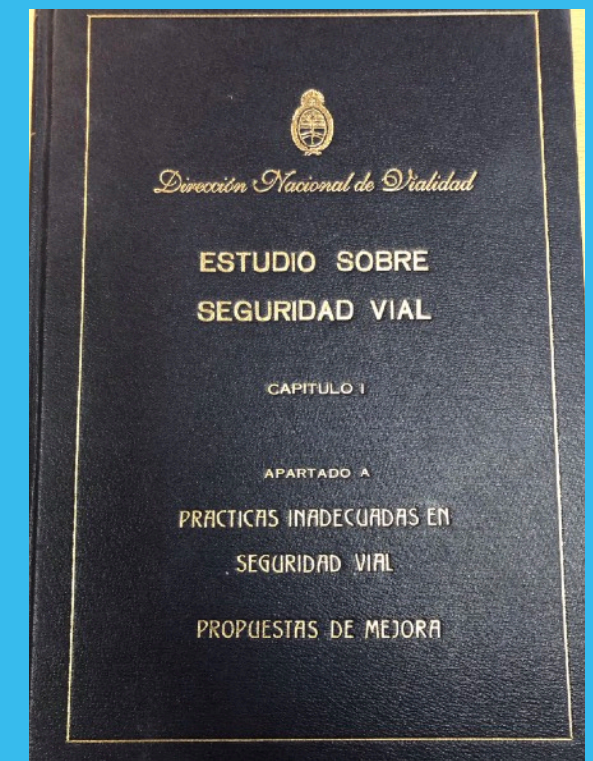
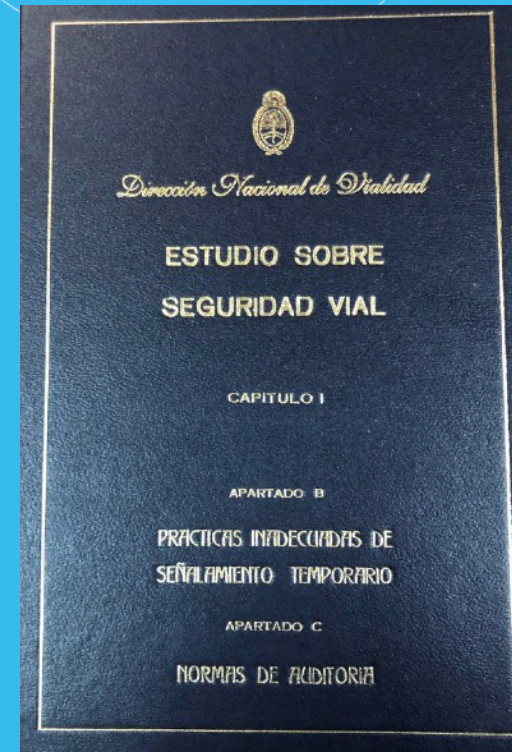
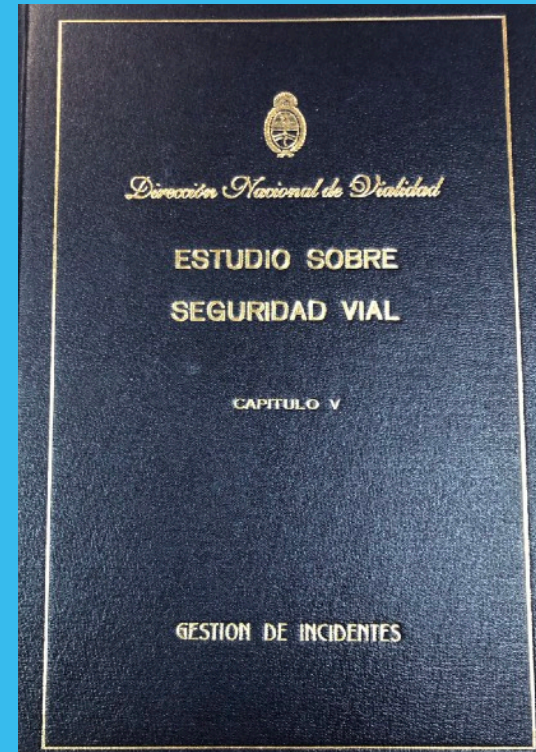
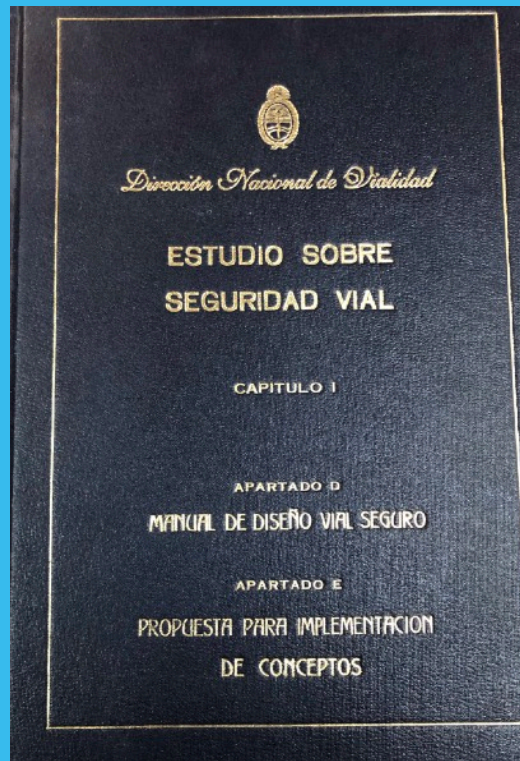
La División Seguridad Vial se crea en el año 1994, por Resolución 1487/94, pero es recién a partir de 1997, cuando se ha comenzado con un avance, si se quiere sistemático, en el campo normativo.



[illegible]



# La década del 90



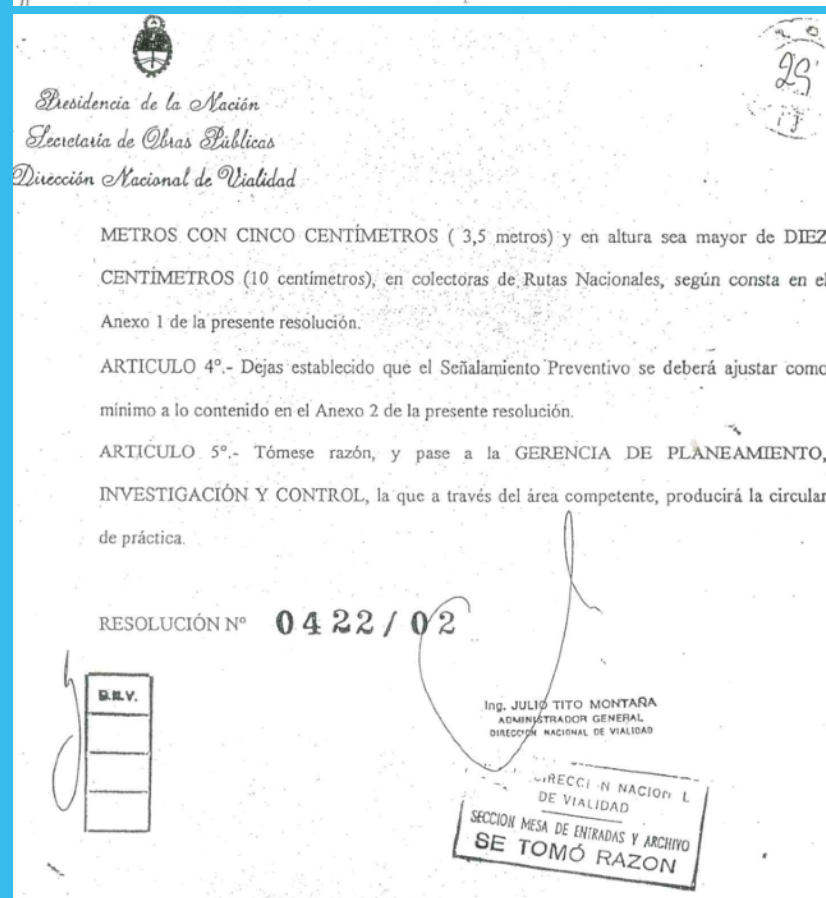
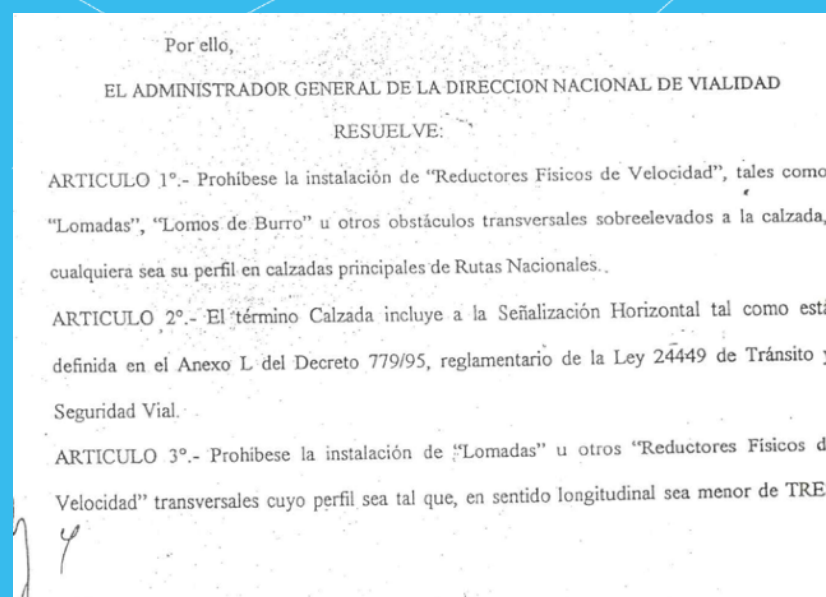
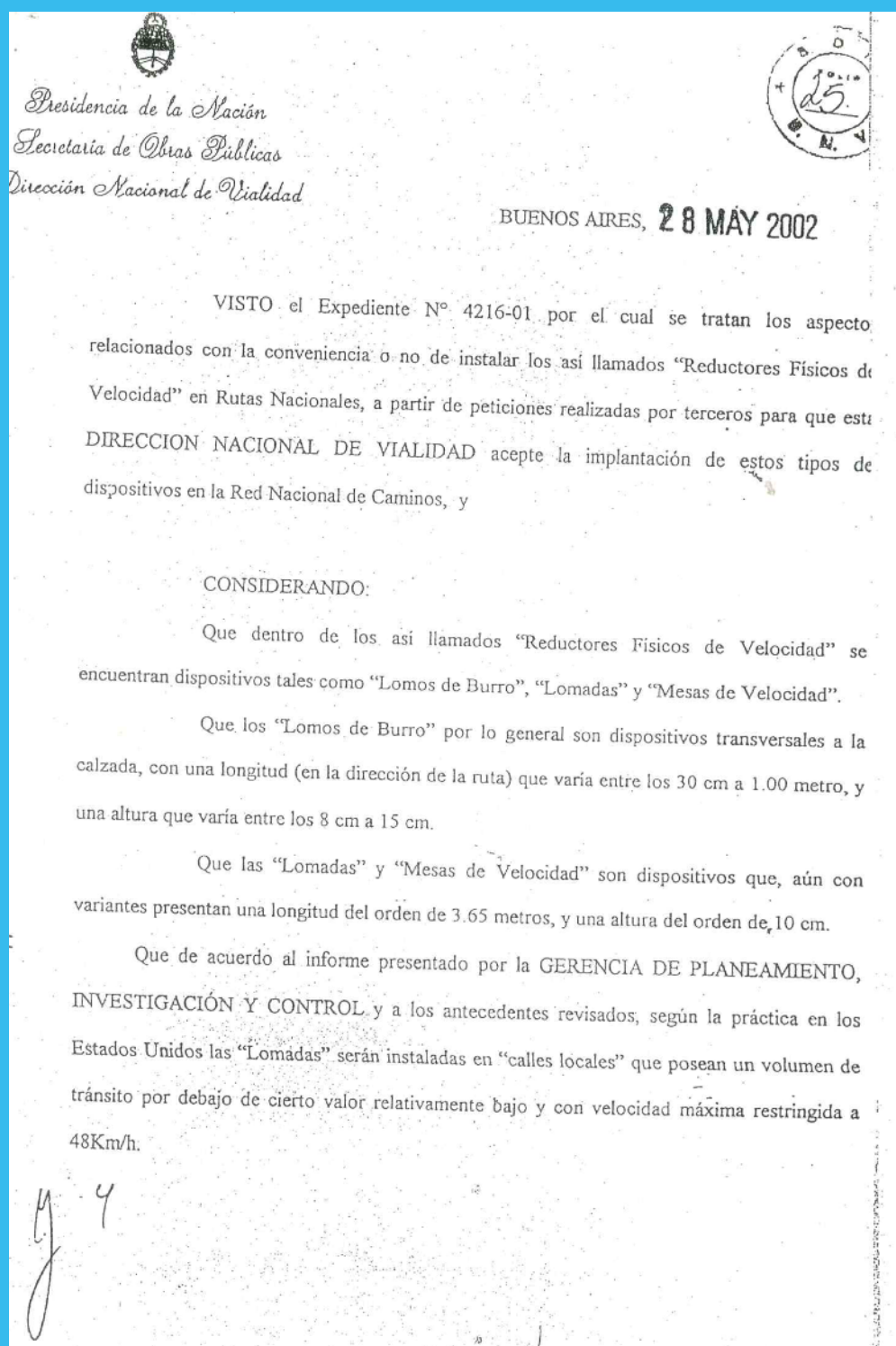




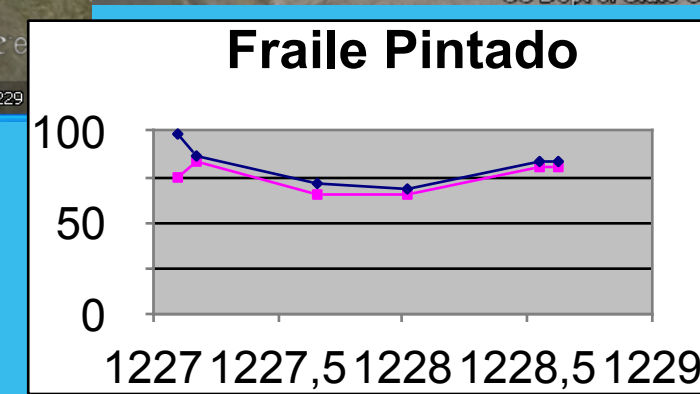
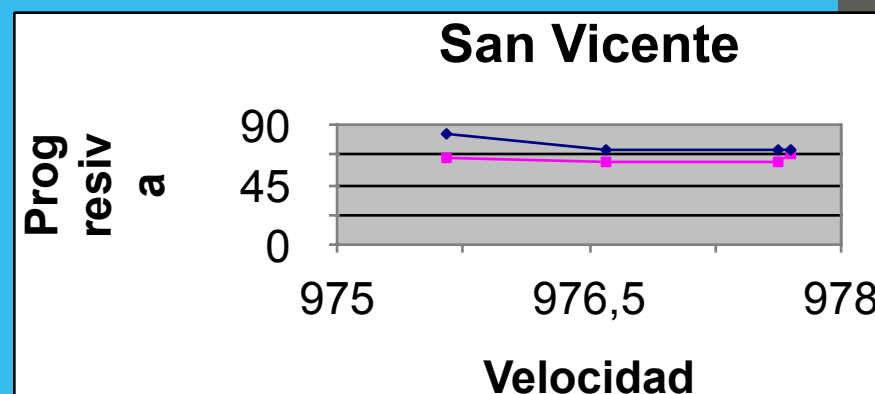
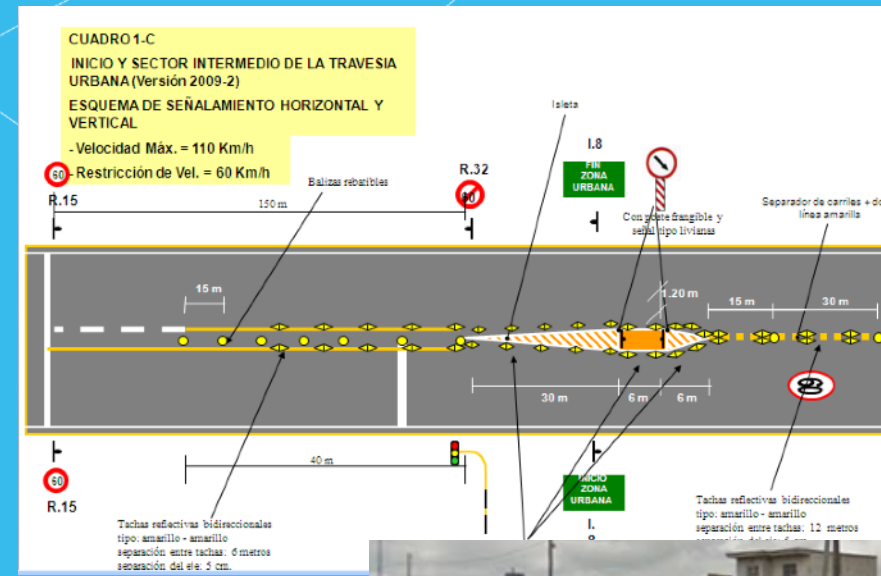
# Década de 2000



## La década del 2000

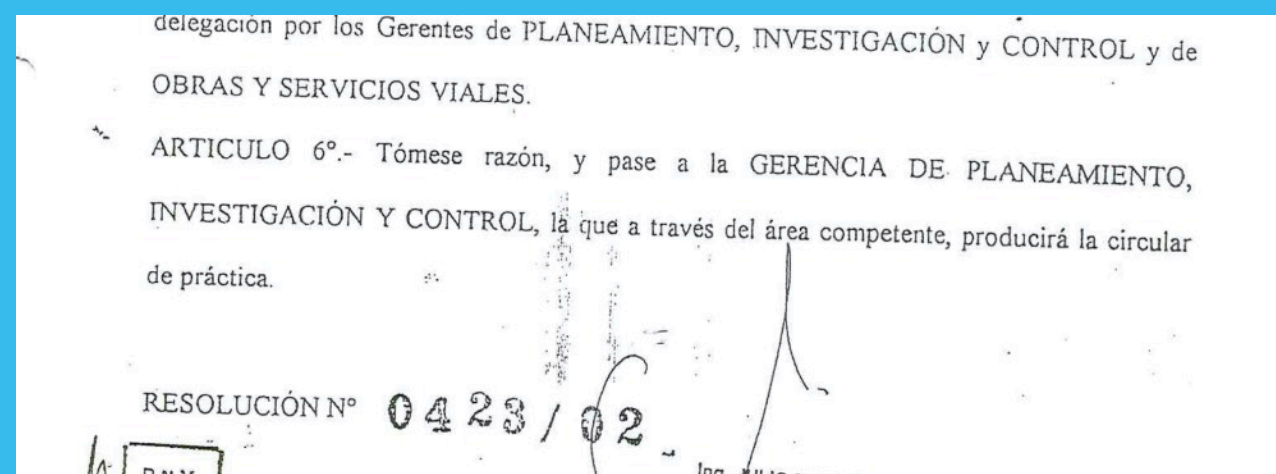
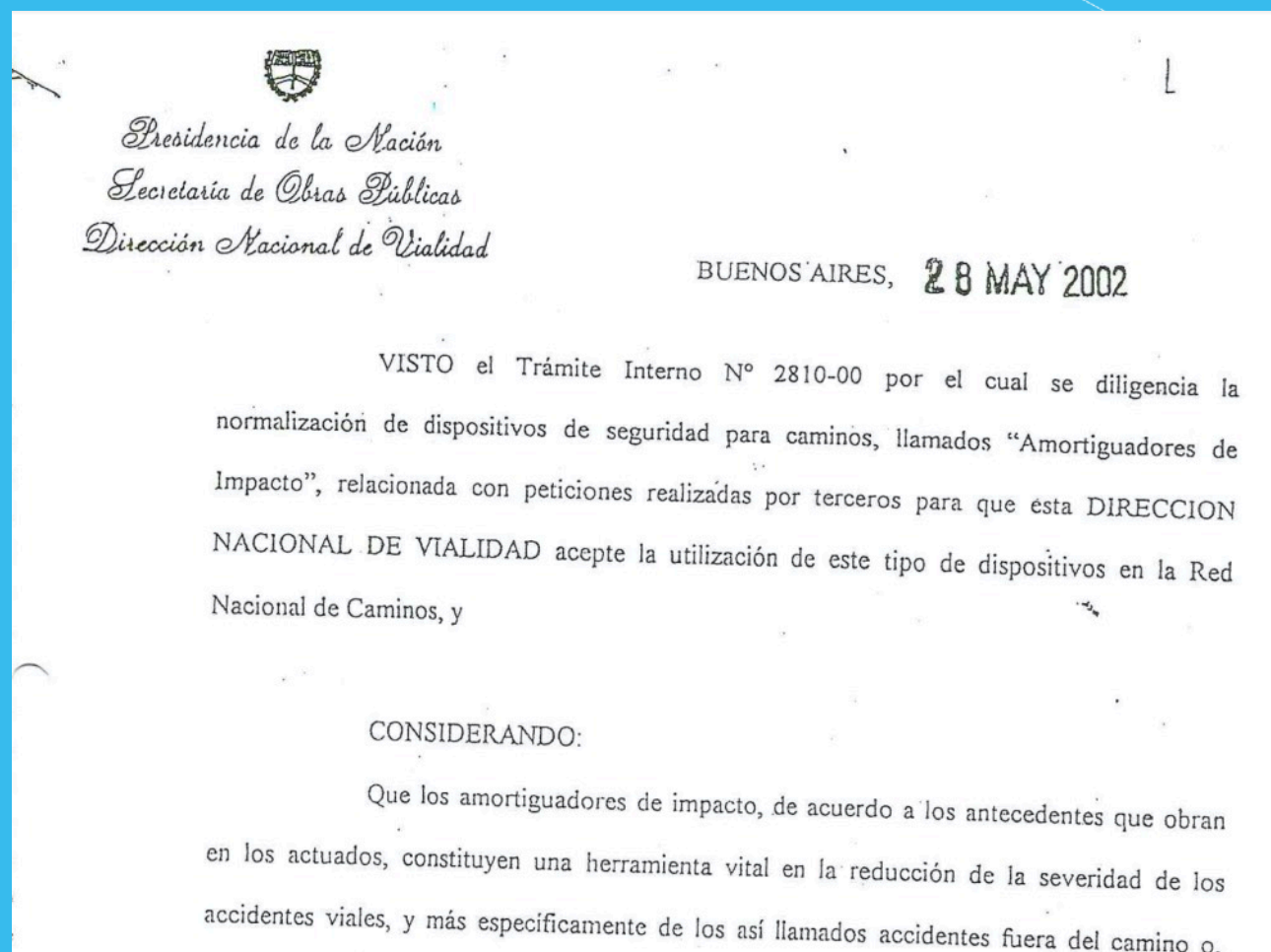


# La década del 2000





## La década del 2000





# Década de 2010

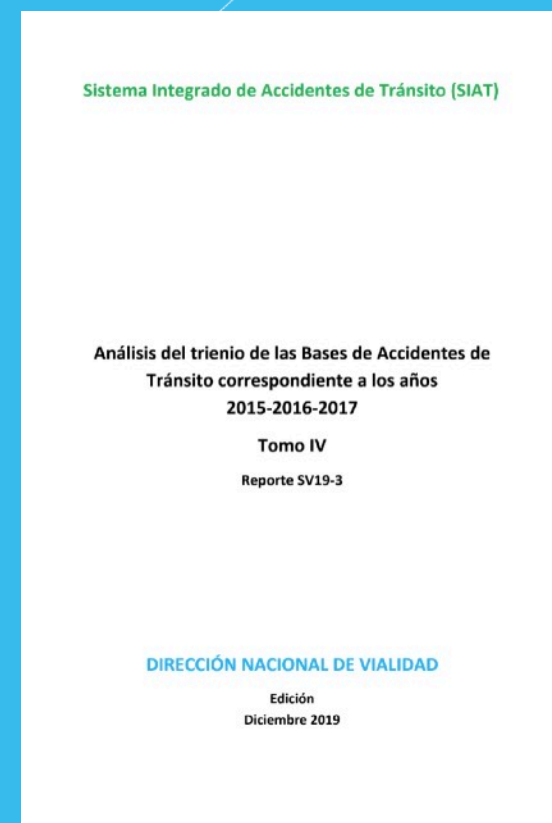
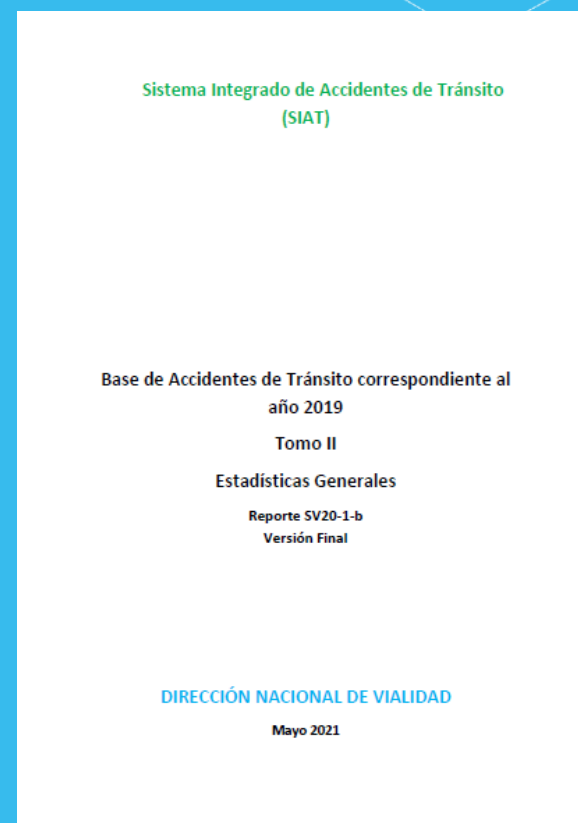
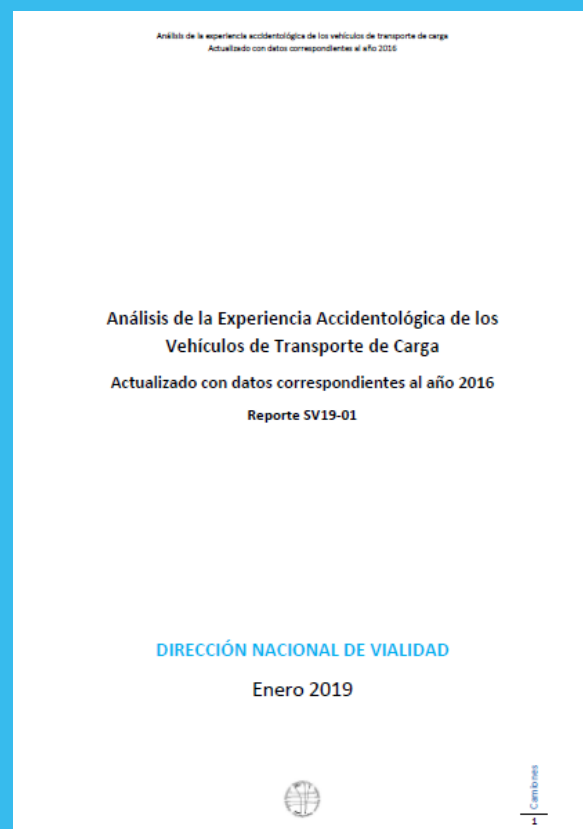


## **La década del 2010**

---

**Resolución N°0024/17AG del 5 de Enero de  
2017 se crea la Subgerencia de Seguridad Vial**

## La década del 2010





# La década del 2010

**VIALIDAD NACIONAL**

**INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA JUSTIFICACIÓN DE INTERSECCIONES DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD VIAL**

Instructivo de divulgación interna IDI0218




Figura 1: Accidente ocurrido el 03/04/2017 en la rotonda de la intersección entre la RNN226 y la RPN65 - Bolívar - Pcia. de Buenos Aires<sup>1</sup>

Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

Agosto 2018

<sup>1</sup> Fuente: <http://www.fm30bolivar.com.ar/nota/13364/impactante-accidente-un-auto-se-incrusto-en-una-columna-de-luz-de-la-rotonda-226-y-65> - Consultado el 09/10/2017.

**VIALIDAD NACIONAL**

**INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA JUSTIFICACIÓN DE ILUMINACIÓN DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD VIAL**

Instructivo de divulgación interna IDI0418




Figura 1: Accidente fatal en la RNN 7 - San Luis<sup>1</sup>

Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

Agosto 2018

<sup>1</sup> <https://mirelcomreglas.wordpress.com/2015/09/22/via-mercaderes-murio-un-automovilista-en-un-choque-sobre-la-autopista-de-las-serranias-puntanas/>

**VIALIDAD NACIONAL**

**INFORME DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD VIAL SOBRE EL USO DE LA ZONA DE CAMINO - CONSTRUCCIONES PERMANENTES DE USO NO VIAL**

Instructivo de divulgación interna IDI032018




Figura 1: accidente con cartel R.N.N°11 en torno a la progresiva 557<sup>1</sup>

Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

<sup>1</sup> Fuente: [http://www.elfinanciero.com/index.php?id\\_un/58476](http://www.elfinanciero.com/index.php?id_un/58476)

Propuestas de mejoras prioritarias desde el punto de vista de la seguridad y datos necesarios para la justificación de las mejoras

Propuestas de mejoras prioritarias desde el punto de vista de la seguridad y datos necesarios para la justificación de las mejoras

Marzo de 2017

1

# La década del 2010

BUENOS AIRES, 13 ABR 2010

VISTO el Expediente 4287 – V – 2010, adjunto Trámite Interno N° 1661/09 por el cual se tramita la homologación o aprobación por parte de esta DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD de un dispositivo de seguridad para caminos encuadrado como "Barreras de Seguridad", y consistente de un sistema de barrera de contención de vehículos con cables de acero entrelazados sostenido por postes, de tal forma que acepte la utilización de estos tipos de dispositivos en la Red Nacional de Caminos, y

## CONSIDERANDO:

Que la barrera con cables, es reconocida internacionalmente como un tipo de barrera de seguridad o barrera lateral que de acuerdo a los consultados que obran en los actuados tanto presentados por el recurrente como los agregados en el ámbito de esta Repartición, constituyen una herramienta vital en la reducción de la severidad de los accidentes viales, y más específicamente de los así llamados accidentes fuera del camino o más precisamente, fuera de calzada;

Que de acuerdo a los registros contenidos en la Publicación SIAT 2004, para la Red No Concesionada, los accidentes fuera del camino constituyen en el orden del 26 % del total de accidentes, y el 28% del total de accidentes con víctima;

EL ADMINISTRADOR GENERAL DE LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

## RESUELVE:

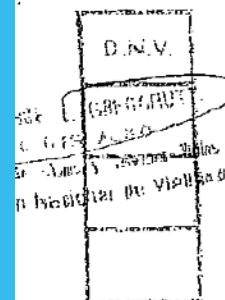
ARTICULO 1º: Aprobar las "Recomendaciones sobre Sistemas de Contención de Vehículos", Sección Barreras Laterales y su Anexo "Catálogo de Sistemas de


Contención de Vehículos Tipos Barreras Laterales", que pasan a integrar la presente Resolución como ANEXO I.

ARTICULO 2º: Propender a la realización de ensayos a escala real de las barreras actualmente en funcionamiento.

ARTICULO 3º: Tómese razón y pase a la GERENCIA DE PLANEAMIENTO, INVESTIGACION, Y CONTROL, la que a través del área competente, producirá la circular de práctica

RESOLUCION N° 596 / 10



  
Ing. NELSON GUILLERMO PEROTTI  
ADMINISTRADOR GENERAL  
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD



## La década del 2010

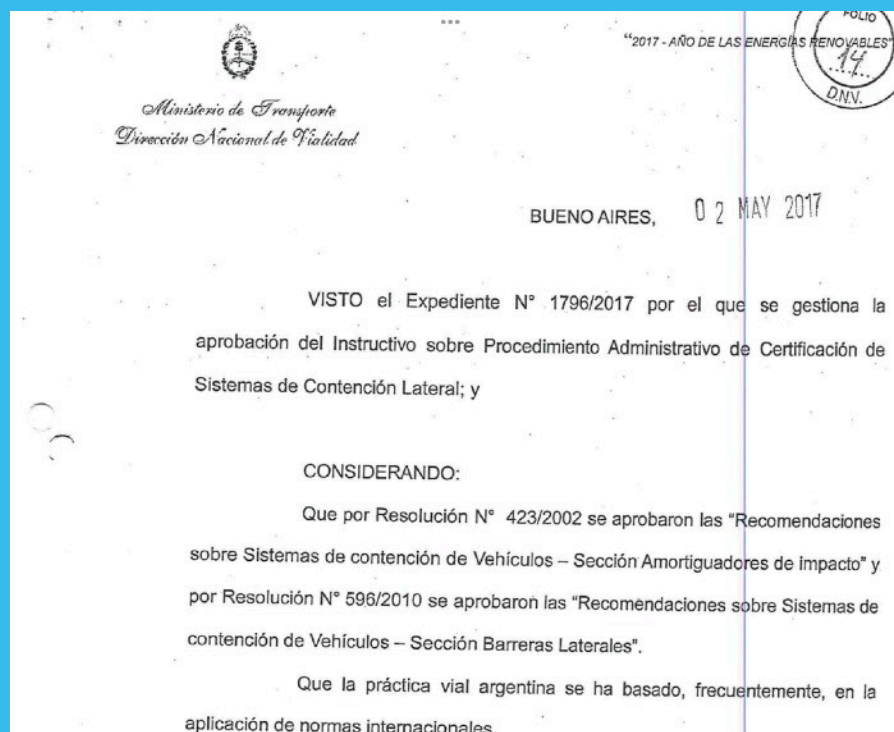
### Resolución N°0966/17

Establece la Norma UNE-EN-1317 como Norma de Ensayo en la Red Vial Nacional

Establece a IRAM como organismo de certificación

Aprueba el Instructivo sobre procedimiento administrativo de certificación de sistemas de contención lateral.

Establece un plazo para la implementación en la Red Vial Nacional



# La década del 2010

**VIALIDAD  
NACIONAL**

**MANUAL DE SISTEMAS  
DE CONTENCIÓN  
LATERAL**



Ministerio de Transporte  
Presidencia de la Nación

Edición 2018





Edición 2017



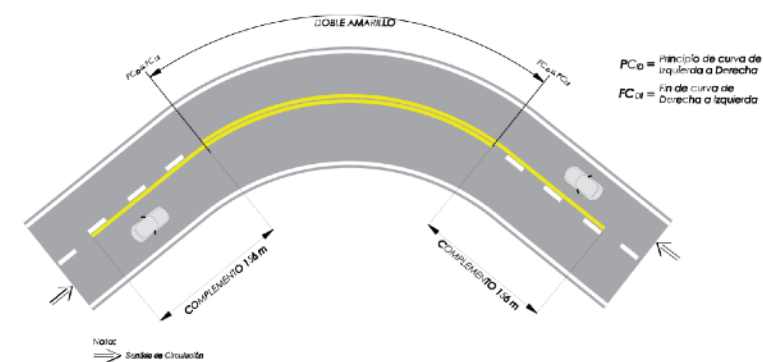
APROBADO POR RESOLUCIÓN 2501/2012

Buenos Aires, Argentina  
2012

### III.2.5.1.1. Curvas Horizontales

- Práctica usual de la DNV

La ZPS en el sentido de aproximación a la curva horizontal comienza 156 metros corriente arriba (antes en el sentido de aproximación) del principio de curva (PC) y finaliza en el fin de curva (FC). En otras palabras la ZPS, en el sentido de aproximación, incluye la totalidad de la curva más el complemento (Gráfica 3.3).



Gráfica 3.3  
Definición de Zona de Prohibición de Sobreseso – Curva Horizontal - Práctica usual DNI

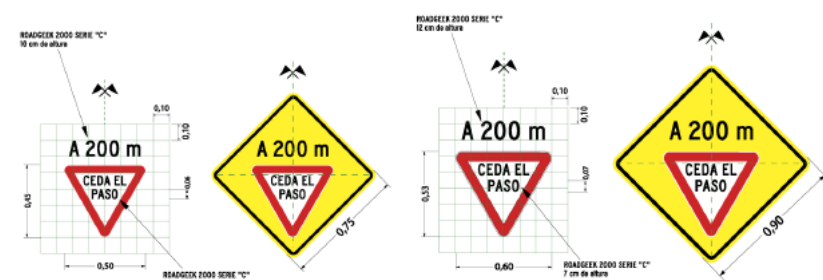
**Elitio fura de esote**

Матрица из  $\mathbb{S}^n_{++}$  является  $\mathbb{S}^n_{++}$ -матрицей. 199VIALIDAD  
NACIONAL

Manual de Señalamiento Vertical.  
Edición 2017.

**P-33(b)**

## PROXIMIDAD DE SEÑAL PRESCRIPTIVA (de Prioridad)



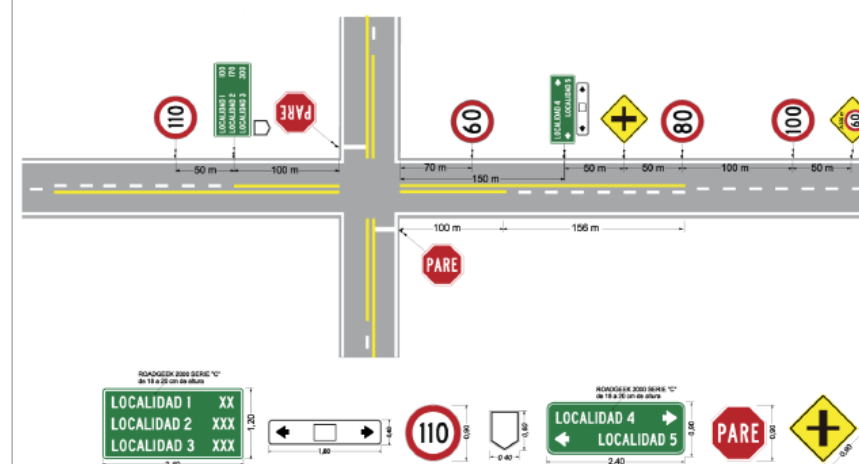
**CONCLUSIONS**

**SIGNIFICADO:** Advierte la proximidad de la señal prescriptiva indicada en la figura.  
**UBICACIÓN:** En la distancia indicada por la señal. Si no la tiene, en la cuadrada previa a la señal referenciada.  
**COMENTARIO:** Se recomienda su uso, en el caso que correspondiere, en los accesos a rutas nacionales.  
 Refuerza en señalamiento de velocidades y puede simplificar el escalonamiento de velocidades, hasta llegar a reemplazarlo.  
**MEDIDAS EN METROS.**

Página 205 | 290

VIALIDAD  
NACIONALManual de Señalamiento Vertical  
Edición 2017

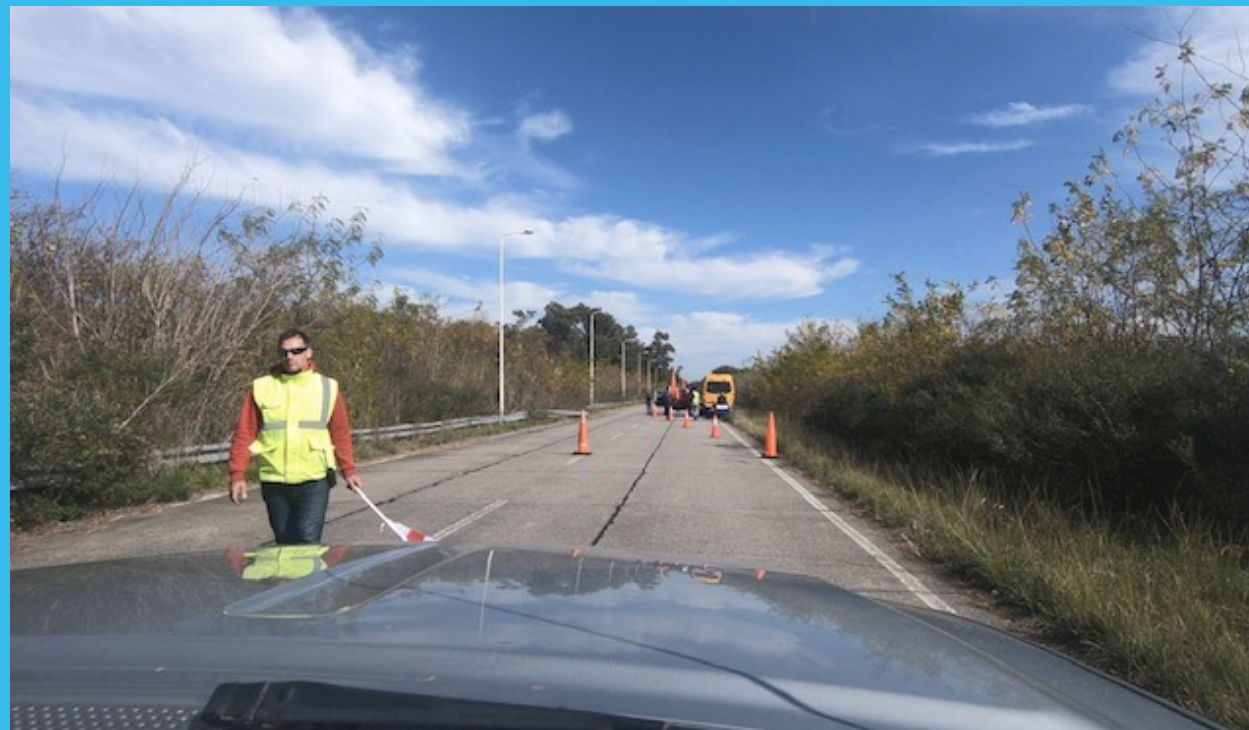
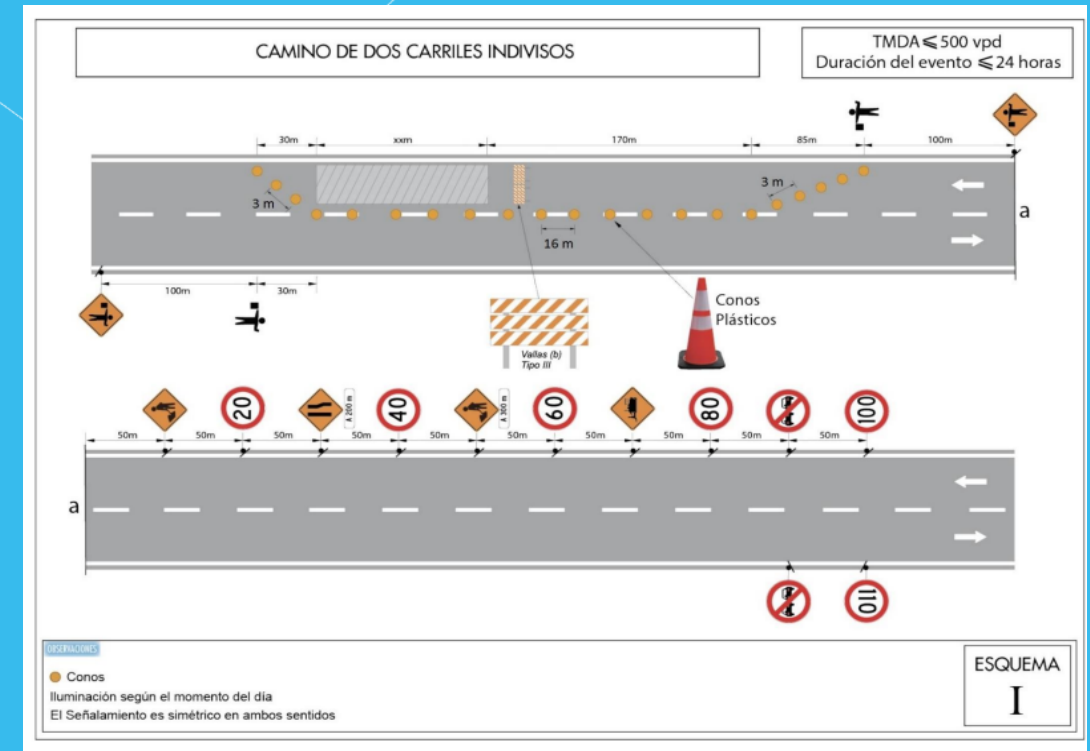
## CRUCE CON RUTAS PROVINCIALES PAVIMENT.



DISCLAIMER

Página 276 | 290

# La década del 2010

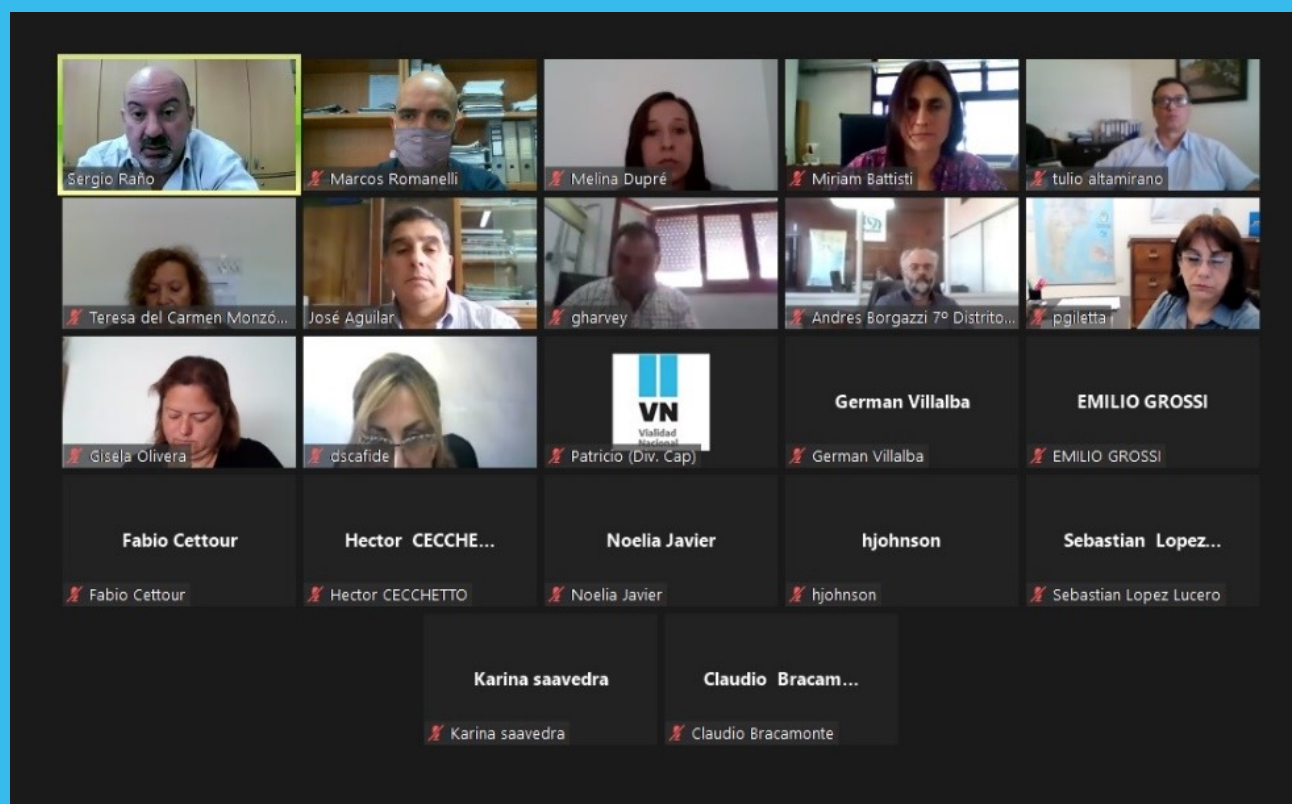






# Década de 2020

# La década del 2010





# La década del 2010

Autoridades

Distritos

Programa de integridad

RRHH

Normativa

- Investigación y Desarrollo
- Licitaciones - PET
- Decretos positivos
- Manuales
- Seguridad vial
- Normativa Accesos y Corredores

Información pública

Responsabilidad Social Institucional

Informes UAI

Compartir en redes sociales

f

tw

in

wh

ar

Buscá por palabra clave

30 resultados

Nivel de contención	Ancho de Trabajo	Índice de severidad	Esquema básico	Certificado
Amortiguador de impacto	110 B Z1	-	esquema	certificado
H1	W4	A	esquema	certificado
H1	W5	A	esquema	certificado
H1	W4	A	esquema	certificado
H1	W3	A	esquema	certificado
H1	W4	A	esquema	certificado
H1	W3	A	esquema	certificado
H1	W4	A	esquema	certificado
H1	W4	A	esquema	certificado

90 años de la Dirección Nacional de Vialidad al Servicio de la Seguridad Vial

# La década del 2010





## La década del 2010





90 años de la Dirección  
Nacional de Vialidad al  
servicio de la Seguridad Vial

---

**Muchas gracias**