



# GUÍA DE USUARIO DE LAS CALLES



**CDMX**  
CIUDAD DE MÉXICO





# ÍNDICE

- Prólogo
- Introducción
- Filosofía del conductor
  - **Los 5 valores del buen conductor**
- Yo y mi vehículo
  - **Partes del vehículo**
  - **Mantenimiento del vehículo**
  - **Conductor responsable**
- ¿Cómo conducir seguro?
  - 1. Velocidad**
  - 2. Sustancias alteradoras**
  - 3. Distractores**
- Las reglas de conducción
  - **Peatones**
  - **Conductores**
  - **Ciclistas**
- Este manual está basado en los documentos
- Lineamientos CDMX

# PRÓLOGO

La Ciudad de México se había desarrollado bajo un modelo excluyente de movilidad, donde se procuraba satisfacer primordialmente las necesidades de viaje en vehículos particulares. Este esquema impulsó que hoy en día se tenga un padrón vehicular en circulación de 5.5 millones de vehículos; y se estima que, de continuar con ese ritmo de crecimiento, en los próximos cuatro años se tendrá el doble del parque vehicular, es decir, 11 millones.\*

Por tal motivo, no es de sorprender que actualmente la Ciudad de México esté clasificada como la más congestionada del mundo<sup>1</sup>, esto trae como consecuencia que los ciudadanos pierdan en promedio 219 horas de su vida al año en el tráfico<sup>2</sup>. Las horas-hombre perdidas no son la repercusión más grave referenciada a la alta motorización de la ciudad, este esquema ha tenido un impacto significativo en la salud de las personas. El sector transporte representa, a nivel mundial, el 23% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)<sup>3</sup>. Debido a la contaminación atmosférica, se estima que en 2015 en la Zona Metropolitana del Valle de México murieron 1,823 personas vinculadas a la calidad del aire, 4,494 requirieron hospitalización por causas respiratorias y enfermedades cardiovasculares, y, además, 247,729 acudieron a consultas médicas por infecciones respiratorias, asma y padecimientos isquémicos del corazón.<sup>4</sup>

El anterior modelo de movilidad ha traído también grandes repercusiones en la seguridad vial de la ciudad. Las muertes y lesiones en la vías en México representa un gran problema de salud, es el séptimo país<sup>5</sup> con más ocurrencias de hechos de tránsito a nivel mundial, por lo que representa la primera causa de muerte para la población de entre 5 y 30 años y la razón de que alrededor de 800,000 personas tengan que vivir con alguna discapacidad permanente. En el caso específico de la Ciudad de México, los hechos de tránsito cobran en promedio 1,090 muertes al año de las cuales 60% son peatones.

Para mitigar este problema, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el **“Decenio de Acción para la Seguridad Vial”**, el cual abarcará el período 2011-2020, con el objetivo general de primero estabilizar y, segundo disminuir las cifras de víctimas mortales reportadas en hechos de tránsito, para lograrlo, se considera necesario reforzar

1 [http://imco.org.mx/desarrollo\\_urbano/indice-de-trafico-via-tom-tom/](http://imco.org.mx/desarrollo_urbano/indice-de-trafico-via-tom-tom/)

2 <http://www.ultranoticias.com.mx/index.php/nacional/item/3708-habitantes-de-la-capital-capital-pasan-59-de-su-tiempo-en-el-coche-detenido-en-el-trafico>

3 [http://www.cvcccm-atmosfera.unam.mx/sis\\_admin/archivos/transporte\\_sheinbaum.pdf](http://www.cvcccm-atmosfera.unam.mx/sis_admin/archivos/transporte_sheinbaum.pdf)

4 [www.aire.df.gob.mx](http://www.aire.df.gob.mx)

5 [http://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=552:mexico-ocupa-septimo-lugar-nivel-mundial-muertes-accidentes-transito-ops&catid=859:imesevi6-noticias](http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=552:mexico-ocupa-septimo-lugar-nivel-mundial-muertes-accidentes-transito-ops&catid=859:imesevi6-noticias)

# PRÓLOGO

y coordinar las actividades en los ámbitos mundial, regional y nacional.[1] Se invitó a todos los países a unirse al Decenio. A raíz de la proclamación se creó el instrumento del “**Plan para el Decenio de Acción**” enfocado a un “sistema seguro”, que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. El Plan se rige bajo 5 pilares:

**Pilar 1. Gestión de la Seguridad Vial:** administrar bajo un mismo ente todas las estrategias y acciones de seguridad vial.

**Pilar 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras:** aumentar la seguridad vial a través adecuaciones e intervenciones en la infraestructura de las vialidades en beneficio de todos los usuarios de la vía, con especial énfasis en los vulnerables (peatones y ciclistas).

**Pilar 3. Vehículos más seguros:** alentar la introducción de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, impulsar un mejor funcionamiento y reducir probabilidades de fallas.

**Pilar 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros:** impulsar un mejor comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito a través de las normas apoyadas en campañas y educación.

**Pilar 5. Respuesta tras los accidentes:** aumentar la capacidad de respuesta tras un hecho de tránsito y mejorar los sistemas de salud de la ciudad.

México se sumó al Decenio de Acción por la Seguridad Vial. Dentro este marco, y tomando como referencia la estrategia global Visión Cero implementada en Suecia en 1997 y replicada en ciudades como Nueva York y San Francisco, el Gobierno de la Ciudad de México impulsó en noviembre de 2015 su política pública de seguridad vial: “Visión Cero **Accidentes** CDMX” con ejecución de acciones transversales y complementarias entre dependencias: Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Obras, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.

La Visión Cero está concebida como la estrategia de seguridad vial donde ninguna pérdida de vida es aceptable. “El hecho de que en los accidentes viales las personas salgan lastimadas, no debe ser entendido como mero accidente o como algo inevitable, sino como incidentes que pueden ser prevenidos”. La cero tolerancia significa que carreteras, calles y vehículos deben ser adaptados a las condiciones de los seres humanos.

# PRÓLOGO

Tradicionalmente, la responsabilidad de seguridad vial ha sido de los individuos, y no de quienes diseñan el sistema. Visión Cero trata justamente de diseñar un sistema que pueda encargarse del factor humano.<sup>6</sup>

## Visión Cero surgió en Suecia en 1997 y está basado en cuatro elementos:

**Ético:** la vida y la salud humana son supremas.

**Responsabilidad compartida:** el Estado como proveedor de infraestructura vial y el ciudadano como usuario de la vialidad son corresponsables de la procuración de la vida humana en las calles.

**Filosofía de seguridad:** los seres humanos cometen errores y el cuerpo humano es vulnerable.

**Creación de mecanismos para el cambio:** desarrollar e implementar acciones de reducción de riesgos y reducción de daños en la vialidad.

Esta política pública “Visión Cero Accidentes CDMX” se rige bajo la premisa de que ninguna pérdida de vida en las calles es aceptable. Como meta a mediano plazo se estableció reducir un 35% las muertes para el año 2018, por medio de acciones de seguridad vial realizadas por entes públicos y privados.

La movilidad urbana es un tema prioritario para el Gobierno de la CDMX porque es un aspecto indispensable para el desarrollo humano, político, social y económico. Por lo anterior, existe el interés de garantizar desplazamientos seguros, accesibles, eficientes, sustentables y confortables para los distintos usuarios de la vía.

Con el Nuevo Modelo de Movilidad establecido en la Ley de Movilidad del Distrito Federal del año 2014, se establecen las líneas de acción a implementar a fin de lograr la integración en los sistemas de transporte y movilidad, la desaparición de la concesión individual en el transporte público y el reconocimiento primordial de la seguridad vial.



# PRÓLOGO

Ante este paradigma, nuestra Ciudad se encuentra en un proceso de transición hacia este nuevo modelo de movilidad. Es por ello que el actual gobierno promueve acciones que deberán responder a las necesidades actuales de movilidad de la población para asegurar una mejor movilidad, donde la seguridad sea el eje rector y la sustentabilidad y la accesibilidad sus sellos distintivos; garantizando así el uso eficiente de las calles de nuestra Ciudad. Así, el nuevo modelo está centrado en trasladar a las personas y bienes más que en sólo mover vehículos.

[1] Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Pág.5.

Asimismo, en la Ley de Movilidad, se detona la creación de programas, reglamentos y organismos necesarios para reducir los hechos de tránsito y las fatalidades y lesiones severas causadas por estos; así como, una nueva jerarquía de movilidad que pone a los usuarios más vulnerables de la vía (peatones y ciclistas) en la cima de la pirámide vial.

En congruencia con estas políticas, se elaboró el actual Reglamento de Tránsito (RT) publicado el 17 de agosto del 2015, entrando en vigor el 15 de diciembre del mismo año. El Reglamento de Tránsito promueve una mejor convivencia entre los diferentes usuarios de la vía, y busca salvar vidas atacando las principales causas de hechos de tránsito.

Por hecho de tránsito se entiende: Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales.

# INTRODUCCIÓN

Hoy en día, las ciudades a lo largo del mundo están transformando la movilidad urbana en una visión metropolitana de largo plazo, incluyente, variada y sustentable. El modelo de ciudad ideal busca satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos de acuerdo de acuerdo con sus trayectos día con día. Las personas se mueven ya sea caminando, en bicicleta, en transporte público o en automóvil particular. Existen diversos servicios y opciones de movilidad de los cuales se puede elegir aquel que garantice un traslado en un menor tiempo, con menor costo y mayor comodidad para todas y todos.

Las calles son reconocidas como el espacio público por excelencia, donde más gente convive en un solo espacio, donde se promueven los encuentros, y el movimiento entre personas. Razón por la cual, este debería ser un entorno más humano, seguro y amigable; el Gobierno de la Ciudad de México está trabajando en impulsar estas cualidades, pero también es responsabilidad de la sociedad fomentar y procurar el respeto y la buena convivencia en las vías.

## **El Reglamento de Tránsito establece reglas de conducción basadas en 6 principios rectores:**

- I.** La circulación en condiciones de seguridad vial es un derecho.
- II.** La circulación en la vía pública debe efectuarse con cortesía.
- III.** Se evitará la colocación de objetos que representen un obstáculo a la circulación de vehículos y tránsito peatonal.
- IV.** Se dará prioridad en la utilización del espacio vial de acuerdo con la siguiente jerarquía: a) Peatones, b) Ciclistas, c) Usuarios de transporte público, d) Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, e) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías y f) Usuarios de transporte particular automotor y motociclistas.
- V.** Todos los usuarios de la vía, que son los enlistados en la fracción anterior, y en especial los conductores de todo tipo de vehículos motorizados, deben responsabilizarse del riesgo que implican para los demás usuarios de la vía.
- VI.** El uso del automóvil particular deberá ser de manera racional, con el objetivo de mejorar las condiciones de salud y protección del ambiente.

# INTRODUCCIÓN

**Asimismo, en el Programa Integral de Movilidad (PIM), en al menos 4 de sus 6 Ejes Estratégicos, se promueve la multimodalidad:**

- 1. Eje Estratégico 1.** Sistema integrado de transporte. Se impulsa una movilidad inteligente mediante servicios de transporte público y privado, la integración de los diversos sistemas en los centros de transferencia modal con un solo modo de pago (la Tarjeta de la Ciudad), el establecimiento de *trolebicis* con carriles compartidos y ejes troncales para generar la multimodalidad no sólo para el usuario de la *bici*, sino para todos los usuarios de la vía.
- 2. Eje Estratégico 2.** Calles para todos. Se fomenta el concepto e implementación de “Calle Completa” con espacios físicos diseñados con criterios de seguridad vial, diseño universal y eficiencia para cada tipo de persona usuaria de la vía. Tal es el caso del Corredor Eje 8 Sur.
- 3. Eje Estratégico 3.** Más movilidad con menos autos. Se promueve la movilidad ciclista, la peatonal y el uso del transporte público integrado, a fin de realizar un uso racional, compartido y multimodal del vehículo particular.
- 4. Eje Estratégico 6.** Desarrollo orientado al transporte. En él se promueve la densificación de nuestra ciudad para potenciar el desarrollo en zonas conectadas. De esta manera, la mejor movilidad es aquella que tiende a cero, y en la que se reduce el tránsito inducido y el tiempo que toma realizar un viaje.

Este manual toma como sustento la Ley de Movilidad, el Programa Integral de Movilidad, el Reglamento de Tránsito, la Política Pública de Visión Cero Accidentes, Plan Mundial del Decenio por la Seguridad Vial de la OMS y manuales internacionales de conducción. Este documento tiene el propósito de fomentar el respeto y la buena convivencia entre todos los usuarios de la vía, sugiriendo conductas y maniobras que mejoren la relación, circulación y seguridad de todos los habitantes y la población flotante de la Ciudad.

# FILOSOFÍA DEL CONDUCTOR



**CDMX**  
CIUDAD DE MÉXICO



# FILOSOFÍA DEL CONDUCTOR

De acuerdo con la encuesta origen-destino de 2007, solamente el 30% de los tramos de viaje que se realizan en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) son en vehículo particular y el restante 70% son en transporte público, a pie y en bicicleta.

Aun cuando el porcentaje del reparto modal es “bajo”, el papel de los conductores de vehículos motorizados es fundamental en la seguridad vial, en gran medida por las características que este posee, como el volumen y las velocidades que puede alcanzar. Por lo anterior, se considera indispensable brindar información sobre los factores tanto internos como externos que influyen en la conducción correcta por las vías de la ciudad. Un buen conductor respeta las normas, reglamentos, señalizaciones; así como a sus pasajeros, al resto de los conductores y a las personas que transitan por las vías; de manera tal que se apliquen los principios de cortesía y educación vial.

## Los 5 valores del buen conductor:

**Responsabilidad:** al transitar por la vía debemos asumir que compartimos la vía con otros usuarios, de este modo, las decisiones que tomamos tanto de los medios de transporte que elegimos, como, nuestro comportamiento, influyen en los demás.

**Cortesía:** la circulación en la vía pública debe efectuarse con cortesía, por lo que, los ciudadanos deben observar un trato respetuoso, hacia el resto de los usuarios de la vía, como para los agentes y personal de apoyo vial.

**Seguridad:** la circulación en condiciones de seguridad vial es un derecho, por lo que todos los usuarios de la vía, así como las autoridades en el ámbito de su competencia deben adoptar medidas para garantizar la protección de la vida e integridad física de las personas, sobre todo de los usuarios vulnerables.

**Libre tránsito:** muchas veces creemos que al decir que las calles son de todos podemos hacer uso privado de ellas. Sin embargo, no es así, por lo tanto se debe evitar la colocación de objetos que representen un obstáculo a la circulación de todos los usuarios, tanto en aceras como en la vía.

**Empatía:** ponerse en el lugar del resto de los usuarios de la vía es fundamental para la convivencia armónica y, sobretodo, para contribuir a generar un entorno seguro, entender las circunstancias, necesidades, limitaciones y ventajas de los otros.

# FILOSOFÍA DEL CONDUCTOR

## Mi vehículo y yo

El cuidado del vehículo debe ser considerado un elemento obligatorio básico, con el objetivo de lograr una conducción segura no sólo para el conductor del vehículo y sus acompañantes, sino para el resto de los usuarios de la vía.

Lo recomendable es que el vehículo funcione bien en cualquier circunstancia y en cualquier tipo de viaje, ya sea al interior de la CDMX o en carretera.

Proteger a un vehículo y a sus pasajeros no requiere únicamente de la precaución que se tiene mientras se maneja. Los eventos y riesgos derivados de la conducción en nuestra ciudad ameritan tener un seguro de automóvil lo más amplio posible.

De acuerdo con la Ley de Movilidad en su artículo 250, y en el artículo 46 del Reglamento de Tránsito, por conducir vehículos motorizados en vialidades del Distrito Federal que no cuenten con seguro de responsabilidad civil vigente que garantice daños a terceros en su persona y en su patrimonio, se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente.

El propietario del vehículo particular tendrá cuarenta y cinco días naturales para la contratación de la póliza de seguro y al presentarla ante la Secretaría de Seguridad Pública durante el término anterior, le será cancelada la multa.

## Partes del vehículo



**Espejos:** el objetivo de estos accesorios es ver todo lo que hay alrededor mientras se maneja y evitar los puntos ciegos.



**Volante:** controla la dirección del vehículo. Si este es ajustable, se debe colocar en la posición que más acomode al conductor antes de empezar a manejar.



**Freno de mano:** se utiliza para mantener el auto en posición de frenado mientras se encuentra estacionado. De acuerdo con el tipo de vehículo, puede ser de pie o de mano y debe de estar puesto hasta el fondo cuando el vehículo se encuentra

# FILOSOFÍA DEL CONDUCTOR

estacionado. En vehículos de transmisión standard, además de colocar el freno de mano, el auto debe estar en alguna velocidad.



**Direccionales:** son las principales herramientas de comunicación, sirven para indicar a los demás usuarios de la calle el cambio de dirección, cambio de carril o la detención del automóvil.



**Luces:** las luces altas sólo deben utilizarse en caminos con poco alumbrado, de noche y cuando no vengan carros en sentido contrario o de frente. Los cuartos se utilizan cuando el vehículo está parado y para asegurar que este sea visible.

## Mantenimiento del vehículo

El cuidado del vehículo debe ser una rutina básica para asegurar su óptimo funcionamiento y procurar su seguridad, tanto pasiva como activa. Se debe realizar un mantenimiento constante a motor frío, poniendo especial énfasis en los siguientes elementos:



**Radiador y mangueras:** detectar fugas o superficies dañadas que se pueden traducir en el calentamiento del motor y en consecuencia un desgaste prematuro.



**Refrigerante:** revisar que el nivel sea el correcto y rellenar con anticongelante si es necesario. El agua puede oxidar las partes metálicas del radiador y tapar los conductos del fluido.



**Sistema de lubricación:** verificar los alrededores de la máquina y bajo el motor para detectar fugas de aceite u otros fluidos, lo cual puede indicar un sello roto.



**Batería:** comprobar el nivel del ácido, el cual debe cubrir las placas metálicas que hay en el interior del acumulador, agregar agua destilada en caso de ser necesario. Revisar las terminales, si muestran corrosión limpiarlas con un cepillo de alambre y reemplazar cualquier cable que esté dañado.

# FILOSOFÍA DEL CONDUCTOR



**Niveles de fluido:** comprobar los niveles del aceite del motor, la dirección hidráulica, transmisión, diferencial, parabrisas y el líquido de frenos. Rellenar únicamente con el líquido requerido.



**Alineación:** es necesario que un especialista se encargue de este rubro.



**Llantas:** confirmar que la presión de las llantas sea adecuada (manual del propietario). Realizar la rotación de neumáticos entre 5 mil a 10 mil km. También se debe revisar el desgaste en la textura, que no debe ser menor a 1.5 mm. Es importante contar siempre con una llanta de refacción.



**Luces:** asegurarse de que funcionen correctamente las luces de los frenos, direccionales, portaplacas, reversa, altas, cuartos.



**Frenos:** aplicar los frenos gradualmente, si el vehículo se mueve hacia algún lado, una zapata está más gastada que la otra y el sistema necesita ajustarse.



**Fugas:** realizar una inspección visual de líquidos que puedan estar goteando. Lo recomendable es acudir a un especialista para evitar hechos de tránsito o daños en el funcionamiento del auto.



**Banda de distribución:** es un cinturón de goma que está reforzado con cables de fibra, su objetivo es la sincronización del funcionamiento del motor, ya sea a diésel o gasolina. Un fallo en la distribución podría ocasionar serios daños al motor. Por lo anterior, deben seguirse las recomendaciones requeridas por los fabricantes del vehículo.

## Conductor responsable

Un buen conductor de vehículo deberá contar con la “Licencia de conducir”, se ha definido como el documento concedido por la Secretaría de Movilidad a una persona física autorizada para conducir un vehículo motorizado.

# FILOSOFÍA DEL CONDUCTOR

**Asimismo, y con base en artículo 45 del Reglamento de Tránsito, los vehículos motorizados que circulen en el territorio de la CDMX deberán contar con:**

- I.** Placas de matrícula frontal y posterior o permiso provisional vigentes, correspondientes al tipo de vehículo o, en su defecto, la copia certificada de la denuncia de la pérdida de las placas de matrícula ante el agente del Ministerio Público o la constancia de hechos ante el Juez Cívico.
- II.** La calcomanía de circulación permanente.
- III.** El holograma y la constancia de verificación vehicular vigente con excepción de motocicletas. Los vehículos motorizados de los estados que conforman la Comisión Ambiental de la Megalópolis y que circulen en el territorio del Distrito Federal están obligados a portar su holograma y constancia de verificación vehicular vigente respectiva, y
- IV.** La tarjeta de circulación vigente.

Los vehículos motorizados deberán contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente, que ampare al menos la responsabilidad civil por daños a terceros en su persona y en su patrimonio.

# ¿CÓMO CONDUCIR SEGURO?



**CDMX**  
CIUDAD DE MÉXICO



# ¿CÓMO CONDUCIR SEGURO?

## 1. Velocidad

La velocidad es el factor de riesgo al cual se le atribuye el mayor número de hechos de tránsito, de acuerdo con datos proporcionados por la Secretaría de Seguridad Pública. Representa el 34%

Según la Organización Mundial de la Salud, a medida que aumenta la velocidad media, también aumenta la probabilidad de un hecho de tránsito y la gravedad de sus consecuencias, en especial para los peatones, los ciclistas y los motociclistas. La reducción de la velocidad en un 5% puede reducir el número de hechos de tránsito mortales hasta en un 30%, por eso es relevante dar prioridad a la gestión de la velocidad. El actual Reglamento de Tránsito establece los límites de velocidad de: 80 km/h en vías de acceso controlado, 50 km/h en vías primarias y ejes viales y 30 km/h en vías secundarias.

## 2. Sustancias alteradoras



**Alcohol:** consumir alcohol antes de conducir es un acto irresponsable, potencialmente mortal y criminal. Una sola cerveza es suficiente para alterar la química del cuerpo y las reacciones de quien las bebió. Mayores cantidades de alcohol lo inhabilitan severamente para manejar:



**Drogas:** el consumo de drogas provoca en el organismo de quien las ingiere diferentes y graduales reacciones según la cantidad, tales como alucinaciones, relajación, distorsión perceptiva, pérdida de coordinación motora, entre otros.



**Medicamentos:** el consumo de ciertos medicamentos puede afectar el desempeño en las maniobras de conducción.

# ¿CÓMO CONDUCIR SEGURO?

## 3. Distractores

Se entiende por distracción el desvío de la atención de todas aquellas actividades esenciales para una conducción segura hacia otra actividad diferente y afecta los aspectos cognitivos, sensoriales y motrices. Según este criterio, la distracción puede ser visual, auditiva y física.

La distracción visual tiene lugar cuando el conductor pierde de vista la vía por la que está circulando mientras realiza una actividad secundaria, aunque sea durante breves segundos. La mayor parte de las actividades secundarias que se suelen realizar durante la conducción implica distracción visual.

La distracción auditiva se produce cuando el conductor centra su atención en sonidos o voces más que en la situación de tráfico. Las causas más frecuentes de este tipo de distracción son las conversaciones con otros pasajeros, escuchar la radio o hablar por el teléfono móvil.

La distracción física hace referencia a la separación de una o las dos manos del volante o del cambio de marchas a fin de manipular otro objeto no relacionado con la conducción. Encender un cigarrillo, hacer una llamada con el teléfono móvil, beber un refresco o reprogramar el navegador son ejemplos de estas actividades.

### Algunos de los distractores son:



**GPS:** es un sistema de navegación que sirve para conocer de antemano la ruta (la más directa, corta y menos congestionada) y para evitar perderse. Su manejo debe realizarse siempre antes de comenzar el viaje y siempre con el vehículo parado, o en la menor medida posible, se debe utilizar mediante comandos de voz para evitar mirarlos.



**Teléfono celular:** el teléfono móvil aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un hecho de tránsito. Es obligatorio el uso de un sistema de manos libres para establecer comunicaciones telefónicas y aun utilizándolo, la capacidad de concentración ante el volante se pierde en gran medida. Estudios

# ¿CÓMO CONDUCIR SEGURO?

apuntan que tras hablar más de tres minutos por el manos libres los conductores no perciben el 40% de las señales, además, la velocidad suele bajar y el tiempo de reacción es mayor.



**Alimentos y/o bebidas:** son dos tareas que dificultan la conducción segura. Las dos manos deben ir en el volante, si se bebe o come, una de ellas irá ocupada, esto supone un riesgo y puede ser considerado conducción negligente.



**Cigarro:** sujetar un cigarrillo en la mano es una práctica de riesgo que supone muchas pequeñas distracciones. No es sólo sujetar el cigarrillo, sino encenderlo, apagarlo o procurar que no se desprenda su ceniza. Los trayectos en coche no son tan largos, así que se puede evitar fumar dentro del vehículo.



**Maquillaje:** es una conducta que altera la concentración en el manejo del vehículo, al estar pendiente de uno, no se está atento a la vía y su comportamiento, lo cual puede provocar un hecho de tránsito.

El conductor deberá sujetar firmemente, con ambas manos, el control de dirección y no permitir que otro pasajero lo tome parcial o totalmente.

## Elementos de seguridad pasiva

Los sistemas de seguridad pasiva en los vehículos son aquellos destinados a reducir la gravedad de las consecuencias de un hecho de tránsito una vez que haya sucedido. Su utilización es obligatoria. Los elementos que responden a esta función son:



**Cinturón de seguridad:** es un arnés incorporado en los asientos de los vehículos cuyo objetivo es impedir que los pasajeros salgan despedidos del vehículo en caso de colisión, evitan también impactos de la persona con el volante, tablero, parabrisas y el asiento delantero.

El conductor del vehículo deberá asegurarse que todos los pasajeros utilicen correctamente el cinturón de seguridad, además de colocarse el propio.

# ¿CÓMO CONDUCIR SEGURO?



**Sistema de retención infantil:** es el conjunto de componentes que pueden constar de correas con una hebilla de cierre, dispositivos ajustables, accesorios y en algunos casos elementos adicionales como una cuna, porta bebé, asiento elevador o una barra de protección. Está diseñado para disminuir el riesgo de lesiones en el usuario en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo.



**Bolsa de aire:** está compuesta de una bolsa de nylon inflada con nitrógeno, detectores de impacto y dispositivos de inflado. Su objetivo es amortiguar la caída hacia delante que sufre el cuerpo en un hecho de tránsito, evita el golpe de la cabeza con el volante, en el caso del conductor, o con el tablero en caso del copiloto.

# LAS REGLAS DE CONDUCCIÓN



**CDMX**  
CIUDAD DE MÉXICO



# LAS REGLAS DE CONDUCCIÓN

**La Ley de Movilidad del Distrito Federal establece la nueva jerarquía de movilidad:**

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada
- II. Ciclistas
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías
- VI. Usuarios de transporte particular automotor

## ¿Quiénes son los usuarios de la vía?

**Movilidad no motorizada:** son los desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados (bicicletas, patinetas, patines, etcétera.).

**Movilidad motorizada:** son los desplazamientos realizados en vehículos motorizados (automóvil, motocicleta, transporte público, etcétera.).

**Peatón:** persona que transita por la vía a pie y/o que utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos, incluye a niños menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado.

**Ciclista:** conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales. También se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando desarrollen velocidades de máximo 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones.

**Usuario de transporte público:** persona que hace uso del transporte de pasajeros, el cual puede ser concesionado o masivo. Este transporte funciona de manera continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida.

**Usuario de transporte particular automotor:** usuario de vehículo destinado a satisfacer necesidades de movilidad propias y que no presta ningún tipo de servicio.

**Motociclista:** persona que conduce una motocicleta: vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, equipado con motor eléctrico o de combustión.

# LAS REGLAS DE CONDUCCIÓN

Cada persona que se mueve en la Ciudad de México tiene la oportunidad de elegir el modo que mejor se adecue a sus necesidades de acuerdo con la distancia, tiempo de recorrido, comodidad, disfrute y alcance económico. La gran mayoría de los viajes se realizan por tramos, esto quiere decir que del punto de origen al destino, es probable que una persona elija más de un modo de transporte

La Ley de Movilidad define a la multimodalidad como las diferentes opciones de servicios y modos de transporte integrados que proporcionan disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular.

El Programa Integral de Movilidad (PIM) establece dentro de uno de sus objetivos: “Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de «Calles completas» en vialidades primarias, así como, la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados”. Por calle completa se entiende el espacio diseñado con criterios de seguridad vial, diseño universal y eficiencia donde se incluye a cada usuario de la vía. Se reconocerán las calles como el espacio público por excelencia, por lo que su diseño procurará fomentar la vida pública, la cohesión social y la actividad económica.

Para hacer mejor uso del espacio público vial, a continuación se establecen las reglas de convivencia entre los diferentes usuarios de la vía donde se promueve la óptima circulación y respeto, se extraen del Reglamento de Tránsito. Cabe destacar que las reglas de conducción mencionadas a continuación no detallan en su totalidad las restricciones establecidas en el Reglamento de Tránsito, para un entendimiento más profundo y completo de lo permitido y restringido en las vías, se debe de consultar el documento.

# LAS REGLAS DE CONDUCCIÓN

## Peatones

### I. Los peatones deben guiar su circulación bajo las siguientes reglas (Artículo 5 RT):

- a. Obedecer las indicaciones de los agentes, personal de apoyo vial, promotores voluntarios, así como la señalización vial.
- b. Dar preferencia de paso y asistir a aquellos que utilicen ayudas técnicas o a personas con movilidad limitada.
- c. Cuando utilicen vehículos recreativos en las vías peatonales: dar preferencia a los demás peatones.
- d. Antes de cruzar una vía, voltear a ambos lados de la calle y procurar el contacto visual con los conductores.
- e. Cruzar por las esquinas o cruces peatonales en las vías primarias y vías secundarias con más de dos carriles efectivos de circulación; en vías secundarias que cuenten con un máximo de dos carriles efectivos de circulación podrán cruzar en cualquier punto; y siempre y cuando le sea posible hacerlo de manera segura.
- f. Utilizar los pasos peatonales a desnivel ubicados en vías de acceso controlado.

### II. Para garantizar la seguridad de los peatones, los conductores de vehículos están obligados a otorgar a los peatones: (Artículo 6 RT)

- a. Preferencia de paso en las intersecciones.
- b. Prioridad de uso del arroyo vehicular en situaciones especiales.
- c. Preferencia de paso cuando transiten por la acera y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de un predio o estacionamiento.
- d. Preferencia de uso en las calles de prioridad peatonal.

### III. Los peatones tendrán prioridad de uso del arroyo vehicular cuando (artículo 6 RT):

- a. No existan aceras en la vía
- b. Las aceras estén impedidas para el libre tránsito peatonal o cuando el flujo de peatones supere la capacidad de la acera.

# LAS REGLAS DE CONDUCCIÓN

- IV. En todo momento, los conductores o pasajeros de vehículos deben contribuir a generar un ambiente de sana convivencia entre todos los usuarios de la vía; por lo que deben obedecer la señalización vial, las indicaciones de los agentes, del personal de apoyo vial o promotores voluntarios. (Artículo 7 RT)**

## Conductores

- V. Los conductores deberán (Artículo 8 RT):**

- a.** Tomar las máximas precauciones a su alcance cuando existan peatones sobre el arroyo vehicular, reducir la velocidad o parar para permitir el paso a peatones, especialmente en zonas escolares o en calles de prioridad peatonal.
- b.** Compartir los carriles de circulación de manera responsable con los demás vehículos.

- VI. Los conductores de vehículos deberán respetar los límites de velocidad establecidos en la señalización vial. A falta de señalamiento restrictivo específico, los límites de velocidad se establecerán de acuerdo con lo siguiente (Artículo 9 RT):**

- a.** En los carriles centrales de las vías de acceso controlado, la velocidad máxima será de 80 kilómetros por hora.
- b.** En vías primarias, la velocidad máxima será de 50 kilómetros por hora.
- c.** En vías secundarias, incluyendo las laterales de vías de acceso controlado, la velocidad máxima será de 40 kilómetros por hora.
- d.** En zonas de tránsito calmado, la velocidad será de 30 kilómetros por hora.
- e.** En zonas escolares, de hospitales, de asilos, de albergues y casas hogar, la velocidad máxima será de 20 kilómetros por hora.
- f.** En estacionamientos y en vías peatonales en las cuales se permita el acceso a vehículos, la velocidad máxima será de 10 kilómetros por hora.

# LAS REGLAS DE CONDUCCIÓN

## VII. Se prohíbe a los conductores de todo tipo de vehículos (Artículo 11 RT):

- a. Detener su vehículo invadiendo los cruces peatonales marcados en el pavimento, así como dentro de la intersección de vías.
- b. Detener su vehículo sobre un área de espera para bicicletas o motocicletas.
- c. Circular o detenerse en áreas restringidas que estén delimitadas por marcas en el pavimento.
- d. Circular sobre aceras o cualquier otro tipo de vías peatonales.
- e. Circular sobre vías ciclistas, a menos que se trate de una bicicleta.

## Ciclistas

## VIII. Los ciclistas tienen preferencia de paso sobre los vehículos motorizados:

En las intersecciones controladas por semáforos cuando (Artículo 15 RT):

- a. La luz verde les otorgue el paso.
- b. Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía.
- c. Sigán de frente en la vía y los vehículos motorizados vayan a realizar un giro para incorporarse a una vía transversal.

En las intersecciones que no cuenten con semáforos; cuando haya vehículos no motorizados esperando pasar, los conductores de vehículos motorizados deberán frenar y cederles el paso.

En vías secundarias (Artículo 16 RT): Los ciclistas que vayan a cruzar una vía secundaria en cuya intersección la luz del semáforo se encuentre en rojo podrán seguir de frente siempre y cuando disminuyan su velocidad, volteen a ambos lados y se aseguren que no existen peatones o vehículos aproximándose a la intersección por la vía transversal.

# LAS REGLAS DE CONDUCCIÓN

**IX. Al circular en una vía que no cuente con infraestructura ciclista, los conductores de vehículos no motorizados tienen derecho a ocupar el carril completo. También tienen prioridad en el uso de la vía cuando circulen (Artículo 17 RT):**

- a. En calles y carriles compartidos ciclistas; y
- b. En comitivas organizadas, dependiendo del número de participantes podrán utilizar parte o la totalidad de la vía.

**X. Los vehículos no motorizados tienen prohibido (Artículo 19 RT):**

Circular por los carriles centrales o interiores de las vías de acceso controlado y donde así lo indique el señalamiento restrictivo, excepto cuando sea autorizado por la Secretaría y Seguridad Pública, quienes determinarán las condiciones y los horarios permitidos;

Circular entre carriles, salvo cuando el ciclista se encuentre con tránsito detenido y busque colocarse en un área de espera ciclista o en un lugar visible para reiniciar la marcha.

**XI. Se prohíbe a los conductores de motocicletas (Artículo 21 RT):**

- a. Circular sobre las aceras y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones, salvo que el conductor ingrese a su domicilio o a un estacionamiento, debe desmontar.
- b. Circular por vías ciclistas exclusivas.
- c. Circular por los carriles confinados para el transporte público de pasajeros.
- d. Circular entre carriles, salvo cuando el tránsito vehicular se encuentre detenido y busque colocarse en el área de espera para motocicletas o en un lugar visible para reiniciar la marcha, sin invadir los pasos peatonales.
- e. Circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 centímetros cúbicos.
- f. Circular en vías en las que exista señalización vial que expresamente restrinja su circulación, carriles centrales y segundos niveles de vías de acceso controlado.
- g. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo su integridad y la de terceros.

# LAS REGLAS DE CONDUCCIÓN

**XII. Los conductores de vehículos motorizados, al estacionarse u ocupar la vía pública (Artículo 29 RT): se deberá hacer de forma momentánea, provisional o temporal, sin que represente una afectación al desplazamiento de peatones y circulación de vehículos, o se obstruya la entrada o salida de una cochera. En zonas en donde existan sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública, el conductor de un vehículo con placas de matrícula para persona con discapacidad tiene preferencia en la utilización de los espacios disponibles.**

**XIII. Los vehículos motorizados tienen prohibido estacionarse:**

- a.** Sobre vías peatonales, especialmente banquetas y cruces peatonales, así como en vías ciclistas exclusivas, para ello es suficiente que cualquier parte del vehículo se encuentre sobre estos espacios.
- b.** En las vías primarias
  - Consultar demás restricciones en el Reglamento de Tránsito

**XIV. Por último, cabe recalcar las 8 conductas que salvan vidas de acuerdo con el Reglamento de Tránsito:**

- I.** Conduce sobrio
- II.** Respeta los límites de velocidad
- III.** Usa siempre el cinturón de seguridad
- IV.** Usa la silla infantil
- V.** Evita distractores
- VI.** Usa siempre el casco (dirigido a ciclistas y motociclistas)
- VII.** Respeta el paso peatonal
- VIII.** Respeta la señalización de prohibición de vuelta continua a la derecha

\*Es ampliamente recomendable leer el Reglamento de Tránsito para conocer las normas respecto a sus movimientos y estacionamiento, en observancia a lo establecido en las leyes, reglamentos, acuerdos, decretos y normatividad local vigente, así como, las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros o de carga y descarga. En él se pueden consultar también los dispositivos para el control de tránsito.

\* De acuerdo con estudios realizados por especialistas del Instituto de Geografía de la UNAM, el 85 % de las vialidades de la Ciudad de México son ocupadas por el parque vehicular de la Ciudad de México y la zona metropolitana, por lo que si para el 2020, como se tiene previsto, aumenta al doble la cantidad de vehículos, se llegaría a la total inmovilidad vehicular en la capital.

# REFERENCIAS

## **Este manual está basado en los documentos**

- Reglamento de Tránsito.
- Ley de Movilidad DF.
- Escuela Panamericana de Manejo.
- Auditorías de Seguridad Vial (concepto básicos) de Fundación MAPFRE.
- Seguridad Carretera Total. Fernández Editores.
- La distracción de los conductores: un riesgo no percibido. RACC Automóvil Club, Barcelona.
- Distracciones al volante. Dirección General de Tráfico, Madrid.
- Documentos publicados por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

## **Lineamientos CDMX**

- Guía de Infraestructura Ciclista.
- Ley de Movilidad del Distrito Federal.
- Lineamientos de Señalización.
- Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad.
- Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
- Programa Integral de Seguridad Vial (en proceso de elaboración).

Manual elaborado en colaboración con **Fundación MAPFRE**