Origen de la dualidad de una señal vial argentina

Ing. Guillermo A. Cornero
Universidad Nacional de Rosario
Argentina

El advenimiento del vehículo automotor provoca un explosivo desarrollo del tránsito circulante por los caminos y un notable incremento de la velocidad.

Estas circunstancias generan la necesidad de racionalizar el sistema de señalización vial que, con carácter universal, fuera comprensivo para todos los usuarios del camino en cualquier parte del mundo.

Es así que, a partir del Primer Congreso Intenacional de Carreteras realizado en 1908, se ha tratado esta problemática en numerosas reuniones y congresos de nivel internacional.

A partir de 1926 se originan dos tendencias netas en cuanto al diseño de la señalización (formas, símbolos y colores). Una, con origen en los Estados Unidos de Norteamérica (Junta Estatal y Federal de Administradores de Vialidad), y otra en la Convención sobre Circulación Internacional de Automóviles, realizada en París en ese año.

Ambas tendencias, después de numerosos estudios y reuniones al respecto, desembocan en dos normativas de señalización de caminos. Una, con vigencia mayoritaria en Europa, denominada Protocolo Sobre Señales y Semáforos, fue aprobada en una conferencia organizada por las Naciones Unidas en Ginebra en 1949, y la otra, con uso general en los países americanos, denominada Manual Sobre Dispositivos Uniformes de Control del Tránsito, fue aprobada en Quito en 1971 en el XI Congreso Panamericano de Carreteras, organizado por la Organización de Estados Americanos. Tales normativas son conocidas como Sistema Universal y Sistema Americano respectivamente.

Ambos sistemas, tanto el Internacional como el Americano, se implementan mediante una información y sistematización de formas, símbolos y colores.

Es así que la Norma Internacional resuelve toda señal de prohibición de manioba con una bordura o corona de color rojo sobre fondo blanco (puede llevar con carácter optativo como complemento una bordura roja diagonal) dentro de la cual se consigna la maniobra prohibida, figura N° 1.

Figura 1. Ejemplos de maniobra prohibida. Sistema Europeo.

Figura 2. Ejemplo de maniobra obligatoria. Sistema Europeo.

Esta norma resuelve como señal de obligación (contrario a la prohibición) un círculo de fondo azul con borde exterior y símbolo indicativo de obligación en blanco.

La Norma Americana establece como señal de prohibición una bordura o corona de color rojo sobre fondo blanco llevando una barra diagonal roja como indicativo de prohibición. En el centro consigna el grafismo con la maniobra prohibida.

Figura 3. Ejemplo de maniobra prohibida. Sistema Americano.

Figura 4. Ejemplo de maniobra obligatoria. Sistema Americano.

Como señal de obligación emplea la misma señal anterior pero sin la banda diagonal de negación.

Evidentemente esta composición en ambas normativas, ha sido resuelta mediante una adecuada sistematización entre mensaje y grafismo indicador.

Algunas señales tienen reminiscencias heráldicas. La bordura roja bordeando el campo del escudo indica ropaje manchado con sangre del enemigo a la salida del combate. La presencia simbólica de sangre indica una mayor atención al referido símbolo.

Si se observa el Sistema Europeo se encuentra una señal que no responde al esquema señalado: bordura roja y representación gráfica de maniobra prohibida: es la señal de no avanzar o contramano, figura N° 5.

En el Sistema Americano tal señal sí está resuelta de acuerdo al tipo de codificación preestablecido: flecha negra sobre fondo blanco, bordadura roja con banda diagonal roja, figura N° 6.

Para sorpresa de los técnicos, en las carreteras y calles de casi todos los países americanos que se han adherido oficialmente a las normas del Manual de Dispositivo Uniforme de Control del

Figura 6. Señal de contramano. Sistema Americano.

Tránsito (inclusive en la misma Norteamérica) es mayoritariamente el uso de la señal del Sistema Europeo.

A esta altura de la relación ya sólo cabe preguntarse cuál es el significado del símbolo de contramano del Sistema Europeo y porque no ha podido ser reemplazado por una señal que

Figura 5. Señal de contramano. Sistema Europeo.

responda a sistemas de códigos preestablecidos, y aún, en caso que así se lo ha resuelto, Norma Americana, no se ha podido generalizar su uso.

El origen de la señal empleada en la Norma Europea se remonta a la segunda cruzada, en donde este símbolo era colocado por los caballeros cristianos en territorios con presencia de sarracenos, e indicaba peligro de muerte su traspaso.

Tal grafismo (franja blanca cruzando horizontalmente un campo rojo) significaba el sayo de un caballero cruzado teñido con sangre a excepción de la petina y el ceñidor (cinturón blanco de cuero) con que cerraban la prenda en su cintura.

Este símbolo fue llevado a Europa por caballeros cruzados pertenecientes a la familia Babenberg (principado Alemán que fue la primera casa reinante en Austria) y que la adaptaron como emblema en su escudo de armas.

Posteriormente los Hamburgo (dinastía que reemplaza a los Babenberg como soberanos de Austria en 1246) lo emplea en los caminos a la entrada de sus dominios como indicativo de la pohibición de entrar o avanzar.

Este símbolo fue adoptado por los señores feudales en sus territorios como señal de avanzar en sus dominios ya que su no cumplimiento significaba riesgo de muerte.

El grafismo de faja en un escudo (franja horizontal de color variado) es en heráldica simbolismo de pretina y ceñidor (cinturón con hebilla con que los caballeros medievales sujetaban su coraza o vestidura a la cintura. Lo que no ha sido posible aún confirmar si la simbología precedió a la confección de la señal, o la señal de referencia fue el origen de la simbología.

Esta breve acotación histórica de una señal vial todavía vigente permite observar que en Europa hay un respeto por las tradiciones y se demuestra cuando, si bien la sistematización de una información aconsejaba cambiar una señal de tanta importancia en la seguridad de la circulación vial, el uso y costumbres, si bien anterior a la operación actual de las carreteras se remontaba a épocas ancestrales, no hacía prudente la modificación de un símbolo que había calado tan profundamente en la población.

En América, antepusieron la sistematización a la tradición con un resultado contaproducente, ya que ni las mismas instituciones que habían aceptado por protocolos oficiales tales normas, llegaron a utilizarlas manteniendo la simbología que aceptaba el uso y costumbres de los usuarios.

Argentina, de acuerdo a la Ley No. 14814/59 se adhiere a la Comisión de Ginebra adoptando el Sistema Europeo.

En 1968 la Dirección Nacional de Vialidad, ente que regulaba la señalización vial en la Red Nacional de Carreteras, decidió reemplazar la señal de contramano del Sistema Europeo (única con vigencia legal en nuestro país) usada hasta esa fecha por la señal del Sistema Americano.

Esta disposición la realiza con base a un acuerdo emergente del XI Congreso Panamericano de Carreteras organizado en 1967 en Montevideo por el cual los delegados oficiales de los países participantes acordaron utilizar una serie de señales que tuviesen uso general entre todos los países de América. Este párrafo significaba adoptar el Sistema Americano.

No obstante, la legislación vigente en nuestro país que adhería al Sistema Europeo, la Delegación Oficial Argentina ante el XII Congreso Panamericano de Carreteras organizado en Quito (Ecuador) en 1971, en forma conjunta con las delegaciones de todos los Estados participantes, deciden adoptar el Sistema Americano y se comprometen a pomulgar toda la legislación necesaria a tal efecto e implantar dicho sistema en todo el ámbito de su país.

Ante tal disposición la Dirección Nacional de Vialidad y las Direcciones Provinciales de Vialidad en nuestro país adoptan el Sistema de Señalización Americano.

Con base a los antecendentes expuestos, a partir de dicha fecha y en forma genérica en las redes viales nacionales y provinciales, se empleó la señal de contramano americana, mientras que en las redes urbanas eran utilizados cualquiera de los dos sistemas, e inclusive una mezcla entre ambos.

En 1991 en el Congreso Panamericano de Carreteras realizado en Montevideo la Delegación Oficial de Argentina ratifica el empleo del Sistema Americano y se institucionaliza el Manual Interamericano de Señalización en Calles y Carreteras.

El 23 de diciembre de 1994 se sanciona la Ley No. 24449 por la que se legisla sobre el uso de la vía pública y se establecen normas para la circulación vial.

La ley es reglamentada según Decreto del P.E. No. 233/95 y en su Anexo L (contiene 23 anexos) normaliza el Sistema de Señalización Vial.

El mismo se estructura mediante una mezcla de señales de ambos sistemas (preponderantemente del Sistema Americano). En relación a la señal de contramano acepta ambas señales institucionalizando la dualidad de grafía para una misma señal de prohibición.