

HACIA UNA RACIONALIZACION DEL SIGNO DE PREFERENCIA DE PASO

Por MANUEL MATEOS
Dr. Ingeniero

La gran evolución de la industria del transporte trae consigo también un desarrollo paralelo de aquellas instalaciones destinadas a facilitar dicha evolución. En lo que se refiere a se-

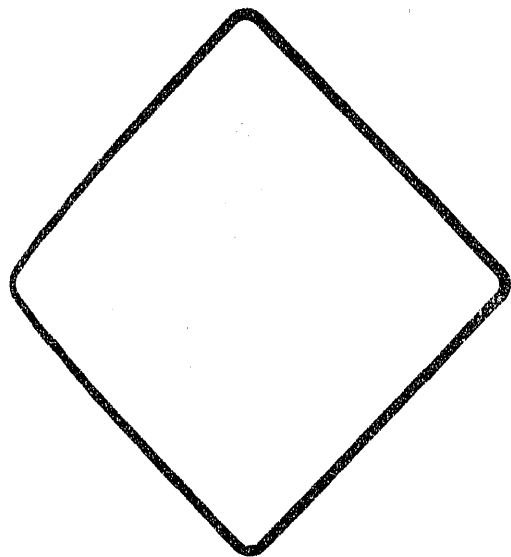


Fig. 1.ª — Señal de preferencia de paso.

ñalización, somos testigos de la incorporación continua de nuevas señales para paliar parte de los problemas que origina un tránsito cada vez más denso.

España está adherida a la Convención de Ginebra de 1949, donde se sentaron las bases para lograr una uniformidad en la señalización vial en Europa, y, por lo tanto, tiene que adoptar las señales que sean aprobadas por los grupos internacionales creados al efecto.

Las señales en uso trasladan, en general, su significado al conducto de una manera rápida, mediante símbolos asociados con el mensaje que pretenden dar; aunque es fácil que muchas de estas señales tengan que ser ligeramente modificadas, a medida que conozcamos más profundamente las reacciones psicológicas del hombre como conductor.

Entre las señales hoy en uso, que llegan al centenar, existe una en la cual no vemos ninguna

correlación con signos, formas o prácticas establecidas. Esta señal es la últimamente adoptada para indicar que se circula por una carretera preferente (fig. 1.ª). Ha sido usada durante algunos años en Holanda, y fue propuesta ante la Conferencia Europea de Ministros de Transporte para pasar a ser norma europea. Tal vez debido a la falta de una señal más adecuada para la indicación de carretera preferente, fue aprobada y está siendo introducida en otros países europeos.

Analizando la forma, un cuadrado con una diagonal vertical, parece ser muy superior a otras señales triangulares existentes. El cuadrado con la diagonal vertical, también llamado diamante, es una forma de señal de tráfico que se usa en multitud de mensajes del tránsito en Estados Unidos y muchos países suramericanos, habiendo dado buen resultado. La forma, juzgamos que es una característica ventajosa en esta señal.

La orla azul es muy conveniente para estas señales que no indican más que una advertencia, sin representar un peligro para la circulación, y la creemos también adecuada.

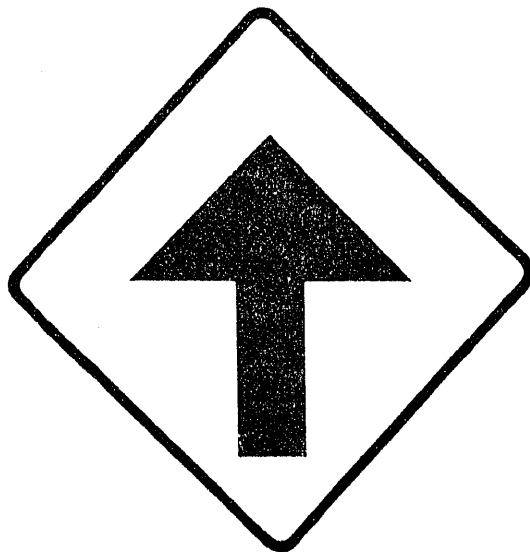
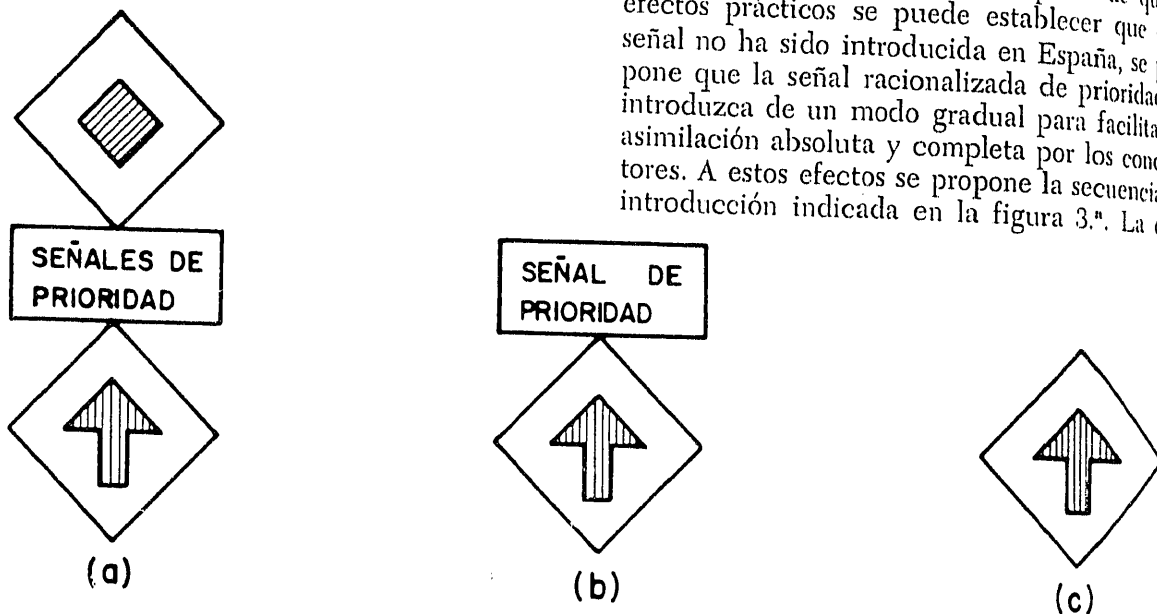


Fig. 2.ª — Señal racionalizada de preferencia de paso.

Sin embargo, en lo que falla completamente la señal es en el mensaje interior, dado por un cuadrado amarillo con una diagonal vertical. Creemos difícil el asociar un cuadrado, cualquiera que sea su posición relativa, con una indicación de prioridad de paso. Más difícil aún es asociar el color amarillo de este cuadrado interior con la indicación de prioridad que comunica. El amarillo, en circulación vial, está asociado con un peligro. En los semáforos, por ejem-

venido asociando con paso libre, paso preferente y prioridad de paso (fig. 2.ª).

La señal de preferencia con el cuadrado amarillo ha sido aprobada muy recientemente para su introducción en Europa. Podemos considerar que no ha sido introducida aún en España, aunque se pida su significado en los exámenes para conductor y exista una de estas señales (creemos que es la única en España) en el p.k. 6,900 de la carretera CN-I. A pesar de que a efectos prácticos se puede establecer que esta señal no ha sido introducida en España, se propone que la señal racionalizada de prioridad se introduzca de un modo gradual para facilitar la asimilación absoluta y completa por los conductores. A estos efectos se propone la secuencia de introducción indicada en la figura 3.ª. La con-



Secuencia de la introducción de la señal racionalizada de prioridad de paso.

Figura 3.ª

plo, el amarillo expresa un peligro casi de la misma categoría que el expresado por la fase roja. En los nuevos signos triangulares de peligro, se ha sustituido el fondo blanco por un fondo amarillo, queriendo asociar, por tanto, el amarillo, en las nuevas normas, con una situación de peligro, o precaución.

Si se quiere dar al conductor el mensaje de que circula por una vía preferente, sería más adecuado el sustituir el cuadrado sin significado preciso por otra figura que en ingeniería de tránsito tuviera un significado más de acuerdo con el mensaje que se quiere trasladar. Este signo, creemos que podría ser una flecha vertical con una amplia cabeza fácil de captar por un conductor que haga circular el coche a altas velocidades. El color de la flecha deberá ser verde, que es el color que durante años se ha

dición (a) se podría mantener durante un período de dos años, suficiente para su aprendizaje y asimilación por los conductores. Después de dos años de usar las señales (a) se eliminaría la señal con el cuadrado amarillo, quedando tal como se indica en (b) de la figura 3.ª. Esta situación puede dejarse indefinidamente, aunque al cabo de otros dos años, se podría retirar el mensaje escrito quedando la señal tal como aparece en (c) de la figura 3.ª.

Dado que las ventajas de la señal racionalizada imponen su superioridad sobre la señal anterior, y una vez probada en nuestras vías, el grupo español debería tratar de introducirla en el resto de Europa a través de la comisión de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte encargada del establecimiento de las señales de tráfico.