

Sobre vías y vidas

Por Fernando Navia Meyer

En el enfoque mundial de la señalización vial está una de las causas principales de la inseguridad de la vida en las vías públicas de las ciudades y carreteras del mundo.

Una investigación en curso¹ sobre señalización vial en el mundo revela los primeros sorprendentes datos:

- No es universal.
- Ha dividido al mundo en conductores contra peatones.
- Privilegia a los vehículos motorizados en las vías y carreteras.
- Dirige los mensajes a los objetos.
- Ha nacido en las carreteras y se copió automáticamente a las ciudades.
- Es mercantilista y funcionalista porque contribuye a la aceleración del transporte de mercancías.
- El enfoque está asociado a la ingeniería e infraestructura.
- El sistema se originó en Europa y Estados Unidos. América Latina no contribuyó con ninguna señal.

Desde los primeros intentos de normalización, hace casi dos siglos en Europa y un poco más de un siglo en Estados Unidos, no se ha logrado consolidar el objetivo principal: universalizar las señales viales en todo el mundo. Consecutivas convenciones y congresos mundiales promovidos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) o, la Organización de Estados Americanos (OEA), son el indicador de la magnitud global del fenómeno.²

En la última «Conferencia de las Naciones Unidas sobre Señalización Vial», celebrada en Viena el año 1968, se intentó una vez más normalizar las señales viales en el mundo, pero, dificultades emergentes de criterios y políticas divergentes relativos a las señales, dificultaron el acuerdo, optándose finalmente, por dos sistemas continentales, uno europeo y otro estadounidense.

Centro y Sur América, por su parte, después de más de veinte Congresos Panamericanos de Carreteras adoptaría finalmente, casi en su integridad, el Manual Norteamericano —salvando los criterios idiomáticos—, acogiéndose a la división continental del año 1968.

El «Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tráfico en Calles y Carreteras» aprobado en el «XXI Congreso Panamericano de Carreteras», celebrado en Montevideo el año 1991, es un tributo al Manual norteamericano. Pese a estos esfuerzos, los diversos países de cada continente tampoco lograrían universalizar las señales.

Un análisis cuantitativo y cualitativo de las señales de los manuales actuales de Colombia, Perú, Chile, Brasil, Uruguay, Estados Unidos, España, Alemania y los protocolos de los manuales de la OEA y ONU, además de los manuales de Bolivia de los años 1977, difundido por el ex «Servicio Nacional de Caminos» y el del año 2007 por la «Administradora Boliviana de Carreteras», muestran diferencias sustantivas, tanto en el diseño de las señales, los mensajes de las señales, el significado atribuido, los colores, las categorías, subcategorías, dando por resultado sistemas de señalización diversos.

Un dato relevante de lo expresado es la diversidad en la cantidad de señales y categorías de cada manual:³

	Categorías	Señales
OEA 1991	7	285
ONU 1968	6	217
Chile 2001	6	320
Colombia 2004	6	314
EEUU 2003	11	806
España 2003	7	557
Bolivia 1977 y GMLP 2004	7	181
Bolivia 2007	5	231

¿Cuál es la causa principal que obstaculiza el objetivo de un manual de señalización vial universal en todas sus variables? La cultura es la simple respuesta. Considerar que las reacciones de los conductores y peatones a las señales en los diversos países y regiones será una respuesta estándar, automática y siempre semejante, es una falla derivada del pensamiento de la fábrica: personas que aún siendo diversas culturalmente e idiomáticamente, siempre hacen lo mismo en la cadena de producción.

El razonamiento que subyace en los mensajes y diseño de las señales, es considerar el problema de la señalización vial como una parte de la infraestructura vial y su relación con los vehículos motorizados. Una visión dura y funcional de la circulación vial, un asunto de ingeniería.

Las diversas instituciones relacionadas a la problemática de la señalización vial, sistemáticamente han enfocado el sistema de señales en la relación vehículo motorizado-carreteras-circulación vial, dejando afuera lo más importante: los conductores y peatones.

La irrupción de los vehículos a motor en el cambio del siglo XIX al XX, traería consecuencias estructurales en la sociedad mundial a partir del acero, el petróleo y el vehículo motorizado; triada que determinó las señales y originó, además, la fragmentación crítica y funcionalista de la sociedad en peatones y conductores, privilegiando las normas de señalización vial al objeto vehículo motorizado y empoderando la conducta del conductor. Se usan las señales para preservar bienes y se olvidaron las personas.

El problema esencial es la encrucijada de los comportamientos en las vías públicas: no es un dilema entre objetos sino entre personas de culturas, actitudes y comportamientos diversos. La señalización no es un problema de infraestructura, es un problema fundamentalmente de comunicación asociado al diseño en el espacio público, íntimamente relacionado con la cultura.

Otra causa, es que la señalización vial se ha enfocado desde una visión mercantil. El incremento constante del flujo de vehículos motorizados cargados de productos y materias primas entre países y continentes, exigía un sistema de señales estandarizado que liberara y acelerara el flujo de los motorizados. De ahí que las señales hayan nacido en las carreteras y para las carreteras, y se hayan ido introduciendo subrepticamente en las ciudades. Una introducción automática que pretende resolver dilemas de comportamiento en circunstancias diferentes.

El espacio físico y social de la ciudad es un problema en esencia diferente al de las carreteras. El criterio emergente de la circunstancialidad, es decir la semiosis sujeto perceptor-señal-circunstancia, es un dilema humano específico y puntual. La ciudad es una permanente encrucijada, la carretera es una constante que encubre las encrucijadas.

Este enfoque, que afecta la misma estructura del sistema de señalización, contribuye a la fatalidad y subyace en la principal causa de muertos y heridos por vehículos motorizados en el mundo, con 1,26 millones de muertes en un año, dos de cada tres son peatones.⁴

El problema tiene características epidémicas, y se sabe que «el 96.5% de los accidentes son debidos, quizá a lo que de una manera demasiado genérica, llamamos "factor humano", eso significa que depende en primer lugar de la economía conductual, actitudinal y psíquica de los individuos, y no tanto de las circunstancias "vehículo" y "vía pública"»⁵

El paisaje precario de las señales viales

En el escenario mundial de la señalización vial América Latina jugó un rol histórico pasivo y silencioso, limitado a introducir señales en el continente y junto con ello, la cultura de la señalización vial europea y norteamericana.

Fue incorporando fragmentos de los sistemas europeos y norteamericanos de señalización, de forma aleatoria, interpretando y reinterpretando las señales de ambos sistemas y agregando otras de acuerdo a las circunstancias de la señalización, en relación al desarrollo y la tecnología.

Desde la reinterpretación que se hacen en los diversos manuales, hasta la implantación de las

señales hay una serie de pasos consecutivos que son violados sistemáticamente, provocando lo que es evidente en las calles y carreteras: diversos tamaños, materiales, colores, tipos de letras, pictogramas, signos, etc., además del desgaste, obsolescencia y vandalismo efectivos, dando por resultado un conglomerado disperso de señales precarias en ciudades y carreteras de América Latina.

Esto a su vez, provoca que conductor y peatón desvaloricen, menosprecien, invaliden en su imaginario la señal, ya que la presencia precaria de la señal no tiene «autoridad» para reglamentar, orientar e informar. A eso se añade la nula difusión de la reglamentación para el comportamiento humano en las vías públicas, en relación a las señales. La autoridad supone que el ciudadano descifrará el significado de la señal y actuará en consecuencia.

Estos rasgos asociados al curso histórico de las señales en Europa, Norteamérica y América Latina, dan cuenta sintéticamente, de la situación actual de las señales de tránsito. Es urgente enfocar el sistema de señalización vial en función de los seres humanos, en función del comportamiento humano. Es necesario un nuevo manual de señalización vial humano.

Publicado el 14/04/2008

-
1. Investigación iniciada en el año 2005 y que concluirá con la edición de un libro en diciembre del año 2008, bajo el título «Encrucijada de Comportamientos».
 2. Organización de las Naciones Unidas, Conferencia de las Naciones Unidas sobre transporte por carretera y transporte por vehículos automotores. Acta Final. Convención sobre circulación por carretera. Protocolo relativo a los países o territorios actualmente ocupados. Protocolo relativo a las señales de carreteras. Ginebra, 1949, Viena, 1968, New York, 1969. Caracas, 1979.
 3. Elaboración propia en base a los manuales de señalización vial de: OEA,1991. ONU,1968. Chile,2001. Colombia,2004. EE.UU,2003. España,2003. Bolivia,2007. La Paz,1997-2004.
 4. OPS/OMS, Día Mundial de la Salud 2004 – «La seguridad vial, no es accidental», Oficina de Información Pública, OPS, Nota de Prensa N° 8, Bolivia, 2004. Galeano, Eduardo, «La religión del automóvil» (obtenido en 2007).
 5. Olives Puig José, «Antropología Vial: Una propuesta Humanista», Ponencia presentada a las II Jornadas sobre Búsqueda de soluciones al problema de los Accidentes de Tráfico, Instituto de Investigaciones en Ingeniería de Aragón (UZ) Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico, Zaragoza, 13-15 de abril 2005.

FOROALFA

ISSN 1851-5606

<https://foroalfa.org/articulos/sobre-vias-y-vidas>

