

LA SEÑALIZACIÓN EN ZONAS URBANAS

problemas que presenta



distrae e impide se fije en otras de mayor compromiso que no ha llegado a captar.

El vigente Código de la Circulación dice, en su artículo 167, que «El señalamiento de peligros, mandatos, indicaciones y advertencias en las vías públicas, tanto urbanas como interurbanas, se efectuará empleando señales ajustadas exclusivamente a las prescripciones contenidas en este Código». El cumplimiento estricto de esta norma se hace difícil en algunos casos, como veremos más adelante.



■ Generalidades

La señalización en zonas urbanas tiene características que la distinguen de la señalización de carreteras y de autopistas. Su diferenciación no consiste únicamente en el tamaño de las señales, sino también en la disposición de las mismas, su utilidad, así como en la necesidad de la creación o existencia de unas señales determinadas para cada campo de utilización.

Sin profundizar en el tema y como paso previo al estudio de algunos problemas concretos de señalización, indiquemos las condiciones generales de toda señalización:

- Llamar la atención de los usuarios.
- Ser sencillas y claramente comprensibles.
- Que su situación dé el tiempo suficiente de reacción al usuario.
- Que la orden que transmite sea necesaria.
- Que su número no sea excesivo.

Es muy importante en zonas urbanas especialmente no sobrecargar al conductor con un número excesivo de señales, peligro en el que estamos excesivamente tentados en caer, sin darnos cuenta que ello impide al conductor comprenderlas todas o bien fijando su atención en las menos importantes, se



■ Señales de prohibición de estacionamiento y parada

Las señales de estacionamiento prohibido presentan algunas características que, por ser poco conocidas, dan lugar a confusiones entre los conductores.

Como se sabe, consiste en un disco de 60 centímetros de diámetro, con fondo azul y orla roja, cruzado por una banda roja inclinada de 45° (fig. 1).

Las indicaciones complementarias deben inscribirse en un cartel colocado en su parte inferior, indicando los días u horas en que tiene vigencia la prohibición.

Cuando la indicación se inscribe en el interior del disco indica las excepciones a la prohibición.

Por ejemplo, la indicación 30 min. indica que junto a la acera correspondiente puede estacionarse un vehículo un máximo de treinta minutos; la indicación «bus» indica que sólo pueden estacionarse autobuses, etc.

Una dificultad que presenta la señal citada es que, según el Código de la Circulación, prohíbe no sólo el estacionamiento, sino la simple parada. Para aclarar los conceptos digamos que, según el propio Código:

Parada es la detención accidental y momentánea de un vehículo por necesidades del tráfico, para cumplir algún requisito o carga y descarga de viajeros o mercancías, sin más duración que la precisa para su objeto; mientras que estacionamiento es la detención de un vehículo por tiempo indeterminado.

Aquella disposición del Código ha quedado modificada posteriormente, pues la Jefatura Central de Tráfico, recogiendo lo dispuesto en el Protocolo de Ginebra sobre señalización de 1949, indicó en una circular dirigida a los Gobernadores Civiles de toda España que la tan repetida señal prohíbe solamente el estacionamiento, pero no la parada; para prohibir ambas cosas debe llevar una indicación concreta de que ello es así mediante un cartel con la leyenda «prohibido parar».

Sin duda alguna, las señales de tráfico son hoy un elemento más, e incluso indispensable del aspecto urbano.

En la Convención de Viena de 1968 se aprobó otra señal para indicar la prohibición de parar, consistente en un disco análogo al de prohibición de estacionamiento, pero con dos bandas rojas cruzadas (fig. 2).

La complejidad de la circulación urbana hace, no obstante, que dichas señales continúen siendo insuficientes, pues se nota la falta de una señal que permita prohibir de modo permanente o con un horario fijado el efectuar operaciones de carga y descarga en vías o zonas determinadas.

El artículo 122 del Código dice que las autoridades municipales fijarán las horas a las que podrán efectuarse en las distintas vías las operaciones de carga y descarga, pero dicha disposición es prácticamente inoperante si no puede señalizarse el horario de prohibición.

Una solución podría ser utilizar la señal de prohibición de estacionamiento y parada con indicaciones adecuadas.

Para prohibir las operaciones de carga y descarga, normalmente puede fijarse un horario determinado que generalmente, en muchas zonas urbanas, no coincidirá con el horario que puede fijarse para la prohibición de estacionar o para la de parar en el mismo punto.

Por ejemplo, para una calle de intensa circulación y que sea de entrada al distrito central de negocios será necesario prohibir el estacionamiento de ocho de la mañana a 21 horas y la carga y descarga de ocho y media a nueve y media de la mañana, de once y media a una y de tres a cuatro de la tarde, horas de mayor afluencia de la circulación. Si se pretende indicar todas estas normas en una sola señal, se tendrá que cumplir las condiciones de sencillez y claridad apuntadas al principio.



Fig. 1

Los aparcamientos subterráneos, como solución a las dificultades que ofrece el número creciente de automóviles, aunque no resuelven los graves problemas planteados por esta nueva situación, cuando menos la paltan. Sin embargo, como puede observarse en la foto de la pág. 49, no todos los usuarios recurren a este medio, aun a riesgo de incumplir las ordenanzas del tráfico urbano.



Por ello parece necesaria la creación de una nueva señal para indicar la prohibición de carga y descarga que podría ser análoga a la que viene utilizándose en Barcelona y que se aprecia en la figura 3, reservando la tradicional para la prohibición de estacionamiento y utilizando la nueva señal de prohibición de parar, citada anteriormente.

En la conferencia de Viena se ha aprobado también y por ello es de temer se introduzca en el próximo Código de la Circulación español la norma de que la señal de estacionamiento prohibido rige «desde el plano vertical

que la contiene». Cuando interese que rija desde otro punto, puede indicarse con un cartel colocado en la parte inferior de la señal con una flecha con su punta dirigida hacia donde rige la prohibición y con la indicación de los metros que abarca la prohibición.

El Código español vigente no indica nada al respecto, mientras que la Circular del Ministerio de Obras Públicas de 25 de julio de 1962 indica que la prohibición rige cuarenta metros alrededor de la señal sin fijar si hacia un lado u otro de la misma, finalmente, en algunas ordenanzas municipales, se indica que la prohibición rige a todo lo largo

de la manzana en que está colocada la señal.

Aquella disposición, muy correcta y aplicable en carretera o autopista, presenta ciertas dificultades en zonas urbanas.

La trama urbana presenta multitud de calles, cruzadas, en tramos relativamente cercanos por calles transversales que crean cruces en cuyas inmediaciones existen árboles, faroles, semáforos, carteles anunciadores y otros elementos que crean dificultades a la colocación de la señal muy cerca del cruce, o impedir su visibilidad a los conductores que llegan al tramo de calle bien del tramo anterior, bien de una calle transversal. Ello obliga, en la mayoría de los casos, a colocar la señal de prohibición a unos metros del cruce frecuentemente fuera de la zona de cinco metros donde está ya prohibido por el artículo correspondiente del Código de Circulación, en cuyo caso existen unos metros de acera junto a los cuales será posible estacionar si se aplica la norma de la convención de Viena.

Para evitarlo hay que colocar la flecha en la placa inferior, como se ha indicado. Ello encarecerá la señaliza-



Fig. 2



Fig. 3

LA SEÑALIZACION EN ZONAS URBANAS



ción y la conservación sin producir, a nuestro juicio, ventaja alguna, mientras que si la prohibición rigiera, al menos en zona urbana, entre dos cruces consecutivos, se simplificaría grandemente la señalización, con una gran economía en su instalación y conservación, evitando la colocación de un gran número de flechas suplementarias, así como el tener que repetir las señales a intervalos relativamente cortos.

Estacionamiento alterno

En el Código está previsto, en calles estrechas, el estacionamiento alterno por días pares e impares, lo que obliga cada mañana (cuando no a la media noche) a cambiar los coches de lado para no incurrir en infracción. Si, como ocurre en muchas poblaciones, el cambio de lado debe efectuarse antes de las ocho o las nueve de la mañana, se tiene un lapso de tiempo en que se crean grandes dificultades a la circulación por coincidir coches de ambos lados de la calle, los que aún no se han movido desde el día anterior y

los que están estacionados ya correctamente.

Para evitar estos inconvenientes se ha extendido la norma de hacer el cambio de lado por quincenas, lo que reduce los inconvenientes apuntados a dos días al mes.

También tropieza dicho sistema de alternancia quincenal de la prohibición con dificultades de señalización.

Debe tenerse en cuenta que si quiere establecerse dichas normas en una calle, hay que señalar ambos lados de la misma en toda la extensión que abarca la prohibición quincenal y con dos señales como mínimo en cada cruce.

Creemos sería muy conveniente que dicha norma sustituyera a la citada de estacionamiento alterno por días pares e impares, en el próximo Código español, mejorando así las reglas de la convención de Viena, que tampoco ha previsto este aspecto tan interesante en zonas urbanas.

La fijación del lado en que se permite estacionar en cada quincena parece lógico deba relacionarse, ya que se trata de zonas urbanas, con la numeración de la calle más que con el

sentido de la marcha, pues si bien podría fijarse el estacionamiento a la derecha en la primera quincena y a la izquierda en la segunda, no hay que olvidar que en alguna calle coexistirán el doble sentido de circulación y el estacionamiento alterno, quedando inaplicable la citada norma, pues el lado que para unos sería la derecha, para los que circulen en sentido opuesto sería la izquierda.

Podemos estudiar en otra ocasión problemas de señalización que surgen en zonas urbanas y que son susceptibles de resolverse con adecuadas disposiciones del Código de la Circulación, pero vayan de momento las anteriores sugerencias por si pueden ser estudiadas y tenidas en cuenta al procederse a la redacción definitiva del próximo Código de la Circulación que, deseamos fervientemente, no tarde en ser promulgado.

Francisco Javier Parés Bausa,
Ingeniero Industrial, Ingeniero Jefe de Señalizaciones Fijas y Aparcamientos. Subunidad de Circulación. Ayuntamiento de Barcelona.