



Muchas señales de tráfico están oxidadas, poco visibles o mal colocadas

SUSPENSO PARA LA SEÑALIZACIÓN EN ESPAÑA

Legibles, visibles, creíbles e inteligibles: así es como deben ser las señales de tráfico para que cumplan su función de informar y ordenar la circulación. Sin embargo, no siempre reúnen estos cuatro requisitos y un 55% de los españoles asegura haberse encontrado en una situación de peligro a causa de una mala señalización.



Helena GIL
Infografía: Diliros

Cuando conducimos un vehículo, una enorme cantidad de estímulos circunda nuestro campo perceptivo. El conductor debe informarse, interpretar, decidir y actuar en intervalos breves de tiempo. Para organizar el caos de la información que llega a los sentidos de quien conduce están las señales de tráfico que, paradójicamente, pueden convertirse en estímulos que incrementan la confusión.

Para ser operativas es fundamental que las señales cumplan cuatro reglas: legibilidad (que se lean), visibilidad (que se vean), credibilidad (que tengan sentido) e inteligibilidad (que

“ALGUNAS SEÑALES, MÁS QUE INFORMAR O PREVENIR AL CONDUCTOR, SIEMBRAN EL CAOS Y LA CONFUSIÓN, AUMENTANDO EL RIESGO DE ACCIDENTE”

se entiendan). Además, el tamaño, forma, colocación, refractancia (capacidad de hacerse perfectamente visibles cuando se iluminan con las luces de un vehículo) y tipo de letra deben ser los adecuados para que el conductor las traduzca e interprete eficazmente.

Sin embargo, Luis Montoro –director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)– comenta que “se gastan cientos de millones en seguir poniendo unas señales sobre las que hay muchas incógnitas. No se han

realizado estudios en profundidad que garanticen que los tamaños, colores, tipos de letra, etc. son los más adecuados”. Por ejemplo, en lo relativo a tipos de letra, un estudio del INTRAS aconseja evitar las letras mayúsculas en las señales. El motivo es que el espa-



ciamiento óptimo entre letras para que sean más legibles es de 0,3 veces su altura.

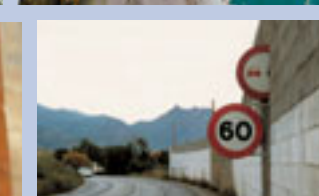
Luis Montoro considera que la tipografía es fundamental para que el conductor capte un estímulo que influirá en la toma de decisiones y en la prevención del accidente. Además –asegura– “el utilizar tipos de letra que

se lean más rápido, como la Helvética Condensada, y las minúsculas, en general, no supone coste alguno y debería tenerse muy en cuenta al diseñar una determinada señal, cosa que, incomprensiblemente, no se hace”.

La mayoría de las señales están hechas conforme a criterios de hace años y necesitan una profunda revisión. Montoro hace hincapié en que “hay métodos muy rigurosos para estudiarlas y no hacerlo es una irresponsabilidad, porque de ello depende la vida de las personas”.

La realidad es, por tanto, que ni siquiera con las que están situadas correctamente podemos tener la absoluta certeza de que cumplen su función y no la contraria; y con más motivo, de aquellas señales oxidadas, camufladas o incomprensibles para la mayoría de los conductores.

SEÑAL IRRESPONSABLE. Un estudio elaborado por el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) concluye que más de la mitad de los españoles se ha encontrado en peligro por la mala colocación de una señal. Según Luis Montoro, una señalización deficiente o inadecuada afecta a la seguridad vial porque, “por un lado, puede ser la causa de ac-



LAS MÁS DIVERTIDAS

Estas son algunas de las señales más graciosas que nos han enviado los lectores a lo largo de los años: desde peatones decapitados, a un árbol o un muro ‘comiéndose’ la señal, un caballo ‘aparcado’ en una placa que prohíbe el estacionamiento, pasando por mensajes poco usuales.



cidente y si se hiciera un estudio en profundidad, se vería que, directa o indirectamente, ha sido el motivo por el que se han desencadenado muchos siniestros; y, por otro, las señales pierden valor para los conductores y esto es la antesala de no respetarlas”.

Irenio Martín, profesor de autoescuela, asegura que en su trabajo ve cada día infinidad de situaciones de peligro causadas por la inadecuada señalización: desde un panel de preseñalización de rotonda totalmente tapado por la vegetación y una valla, hasta varias zonas con señalización de obras en las que, en ausencia de ellas, los conductores ignoraban los límites de velocidad impuestos por la situación. Según Irenio, si algún día en esas vías aparece una grúa de obras que realmente obligue a reducir la velocidad, el peligro será inminente, porque los conductores estarán habituados al “si aquí no hay obra, voy a la velocidad normal, porque si no me pitan”. Irenio comenta, irónicamente, respecto al permiso por puntos: “En estos casos



LA MÁS ABSURDA

Según el estudio realizado por el RACC, estas son algunas de las señales más absurdas que podemos encontrar en las carreteras europeas.



Un panel prohíbe aparcar durante unas horas y el otro las restantes. Podrían haberse ahorrado los dos.



Prohibido pasar, aunque si lo haces, tienes prioridad. (Esta es la más absurda e inútil para los españoles).



Una prohíbe girar a la izquierda y la otra te obliga a hacerlo.



Fuente: RACC



► En algunas carreteras podemos encontrarnos con señales desconocidas que no figuran en el código.

“SI LA SEÑALIZACIÓN

NO ES CREÍBLE O
ESTÁ MAL
COLOCADA, PIERDE
SU VALOR Y ES LA
ANTESALA DE NO
RESPETARLA”

LUIS MONTORO



► Algunas glorietas son un jeroglífico.

bría que quitarles los puntos a los titulares de la vía”.

DEMASIADAS SEÑALES. A veces, el peligro lo constituye una señal que, al estar oxidada o camuflada tras la vegetación, es como si no existiera. Sin embargo, el exceso de información también es un problema. En un mismo poste podemos encontrar varias señales y luego, además, encontrar otro con otras tantas justo detrás. En la señalización en las autovías, cada panel muestra tres o cuatro destinos, próximas salidas, nombre de la vía, etc. Sabiendo que, al conducir, una persona debe estar pendiente de muchos estímulos, la probabilidad de captar todas las señales si están tan juntas es prácticamente nula.

Según un experimento realizado por Joansson y Backlund, citado en el estudio del INTRAS, ante seis señales con-

DE LOCURA



PAUL ALAN PUTNAM

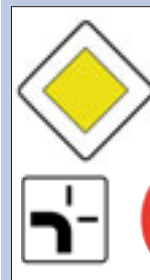


Esta serie de imágenes muestra cómo por una mala señalización se puede desencadenar un accidente.

La señal que indica los distintos destinos resulta imposible de ver hasta que la línea es continua. Como vemos en las fotografías, sólo con esperar unos minutos, más de un conductor rebasa la línea continua y no derriba los conos de milagro, creando una situación de peligro.

INCOMPREENSIBLES O DESCONOCIDAS

Según un estudio del INTRAS, las señales basadas en dibujos se almacenan con más intensidad en la memoria y se pueden evocar más fácilmente que las basadas en expresiones verbales. Sin embargo, sólo son efectivas si reflejan exactamente el mensaje deseado. En algunas vías, existen auténticos jeroglíficos que no figuran en los manuales; otras veces vemos una señal que existe en el reglamento pero que, aún así, desconocemos.



Según un estudio del RACC, la señal inferior izquierda, que complementa la de prioridad (arriba), es la más desconocida por los españoles, mientras que la señal de estacionamiento prohibido los días pares es la más desconocida por los europeos.

secutivas, un 76% de los conductores vieron la primera; esta cifra se redujo al 55% en la cuarta; y sólo uno de cada cuatro conductores vio la última.

DEFICIENTE. Según las inspecciones visuales que cada dos años realiza la Asociación Española de la Carretera (AEC), la señalización vertical es deficiente, tanto en la red de carreteras del Estado (habría que reponer más de 94.000 señales) como en las autonómicas (más de 200.000) y se necesitaría una inversión de 60 millones de euros. La primera causa es que la garantía de la lámina retroreflectante de las señales es de siete años y actualmente la mitad de las señales de nuestras carreteras han superado esta fecha. Jacobo Díaz, director general adjunto de AEC, asegura que “este hecho afecta gravemente a la seguridad vial, puesto que si la lámina retroreflectante devuelve menos información al conductor de la debida, aumenta el tiempo de reacción y, por tanto, el riesgo de accidente”. ♦

ASÍ DEBERÍAN SITUARSE

Según el estudio “Percepción y señalización”, elaborado por INTRAS, las señales deben colocarse de modo que, por su tamaño y altura, sean vistas por el usuario.

● Sólo debe expresarse un mensaje por señal y que ésta sea de un tamaño visual grande.

● Dado que el tiempo de lectura y reacción

del conductor es de 2,5 segundos, deben estar separadas entre sí al menos 70 metros para una velocidad de 100 km/h.

● En zonas urbanas, las señales deben estar suficientemente altas como para ser vistas por encima de algunos elementos del entorno y evitar la distracción por otras señales o, incluso, anuncios publicitarios.