

Antecedentes



Antecedentes

El acelerado desarrollo del sistema vial de nuestro país y el uso creciente del autotransporte ha producido un importante incremento de los viajes por carreteras y vialidades urbanas, al grado de que los conductores, motociclistas, ciclistas, pasajeros y peatones, que coexisten en la infraestructura vial, dependen cada día más de la señalización vial y de los dispositivos de seguridad, para su protección e información. Para satisfacer esta necesidad es indispensable uniformizar a nivel nacional como internacional, la señalización vial, e instalar dispositivos de seguridad que minimicen la severidad de los daños causados en los accidentes.

Por ello, desde el Segundo Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Río de Janeiro, Brasil, en 1929, se viene discutiendo la necesidad de uniformar los dispositivos de control del tránsito en el continente. Los subsecuentes Congresos de Carreteras, así como los Congresos de Turismo, casi invariablemente han recomendado se tomen medidas hacia la adopción de un sistema uniforme de señalamiento.

En 1949, la Conferencia de Transporte Vial de las Naciones Unidas, celebrada en Ginebra, Suiza, aprobó un Protocolo para señales de tránsito, mismo que recibió aceptación parcial, principalmente por parte de países europeos. Posteriormente se aceptó el hecho de que era necesario que el Consejo Económico y Social de la ONU sometiese a revisión el proyecto con la asistencia de los expertos necesarios.

En 1952, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), auxiliadas por un grupo de expertos, preparó un Proyecto de Convención para un Sistema Uniforme de Señales. Este proyecto de Convención fué comunicado a los gobiernos con recomendación de que lo consideraran en la revisión de sus sistemas de señales, ya sea unilateralmente o en acuerdos regionales.

El resultado de estos esfuerzos puede sintetizarse en lo siguiente:

En Europa, la mayor parte de los países utilizan señales de conformidad con el Protocolo de 1949, de Ginebra, conteniendo señales de tránsito generalmente a base de símbolos. En América, casi desde que se inició la construcción de caminos, las señales de tránsito han seguido las normas usadas en los Estados Unidos, de acuerdo con recomendaciones del Comité Nacional de Leyes y Reglamentos Uniformes de Tránsito, encabezado por la Oficina de Caminos Públicos de los Estados Unidos. Desde 1954, algunos países de América Latina han adoptado la proposición de 1952 de la ONU.

En México, varias Entidades Federativas iniciaron el uso del mismo sistema, con ligeras modificaciones, desde 1957. Esta innovación, aunada a la falta de un acuerdo de tipo nacional, originó el uso de una extensa variedad de señales, entre las que prevalecían las del sistema de los Estados Unidos y las de la proposición de la ONU.

El Comité de Tránsito y Seguridad de los Congresos Panamericanos de Carreteras, del que México forma parte, en su primera reunión en noviembre de 1964, recomendó la preparación de un Manual que armonizara todas las tendencias en el Continente hacia la adopción del proyecto propuesto por la Organización de las Naciones Unidas. Dicho Comité se basaba en la recomendación del Consejo Económico y Social, en su 37° Período de Sesiones, del mismo año. En ella se invitaba a las Comisiones Económicas Regionales a “considerar lo que pudiera hacerse para acercar los sistemas de señalamiento vial en los países de sus regiones económicas hacia el Proyecto de Convención de 1952 y el Protocolo de 1949”.

Tomando en cuenta las ventajas del Proyecto de Convención de 1952, ya que reúnen características convenientes del sistema de los Estados Unidos, así como la simbología que hace particularmente valioso el Protocolo de Ginebra, el Gobierno de México juzgó conveniente elaborar una obra relativa a los dispositivos para el control del tránsito en calles y caminos. Su finalidad sería doble: primero, la adhesión a un movimiento internacional que permita facilitar el tránsito entre los países del continente mediante un sistema de fácil comprensión, independientemente del idioma del usuario y, segundo, lograr la uniformidad y efectividad de señales en toda la República Mexicana.

Considerando los Manuales de Señales de Caminos, de 1930, de 1938 y la Parte Sexta de las Especificaciones, de 1957, así como la inquietud nacional por mejorar el señalamiento vial, animaron a la Secretaría de Obras Públicas a invitar a otras Dependencias Gubernamentales y Organismos Conexos, a formar una Comisión Mixta que realizara el estudio de un Manual único que tuviese aceptación en todo el país. Como resultado, un grupo de ingenieros, auxiliado por el personal necesario, laboró en forma entusiasta para producir la primera norma nacional en cuanto a dispositivos para el control del tránsito en calles y caminos.

Tomando como base la proposición de 1952 de la Organización de las Naciones Unidas, se adicionaron todos aquellos dispositivos que la práctica mexicana ha considerado convenientes y, aprovechando la buena disposición del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, se utilizó una parte importante del Manual publicado por la Oficina de Caminos Públicos.

Cabe hacer notar que todas las señales o símbolos propuestos por la ONU no fueron adoptados, sino que únicamente se aprovecharon aquellos que se consideraron operantes. Por otro lado, se introdujeron otros símbolos, no considerados por la ONU, que respondían a necesidades previstas en nuestro sistema vial. En general, puede decirse que se hizo una amalgama con lo mejor de los elementos ya citados, lográndose un sistema que no difiriera de lo que ya se estaba utilizando.

Finalmente, en 1965, la Secretaría de Obras Públicas, imprimió la primera edición del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito, que se mejoró tanto en su presentación y contenido, dando lugar a la segunda edición en 1966. Al haberse agotado esta edición,

se presentó la oportunidad de revisar este Manual de acuerdo con la experiencia que se obtuvo desde su implantación. Se aprovechó la doble circunstancia de que el X Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Montevideo, Uruguay, en 1967, había aprobado un proyecto de Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito y de que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Circulación por Carretera, celebrada en Viena en 1968, propuso una Convención sobre la Señalización Vial. Con base en ambos documentos y en la experiencia mexicana, se hizo una revisión exhaustiva, que dio lugar a los ajustes y adiciones que enriquecieron la tercera edición con el nombre de Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado en 1972.

En 1977, la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, para atender la demanda del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, toda vez que su aplicación se generalizaba en todas las calles y carreteras del país, se abocó a revisar el Manual anterior, publicándose la cuarta edición.

Por otra parte, conforme al Convenio entre las Secretarías de Asentamiento Humanos y Obras Públicas, de Comunicaciones y Transportes y de Turismo, para proporcionar el impulso que el Gobierno Federal estaba dando a la actividad turística, se requería lograr el establecimiento de sistemas que permitieran que los servicios turísticos en el país fueran eficientes, para lo cual uno de los elementos más importantes para el logro de tales objetivos, era sin duda, una adecuada información para el turista, lo que conllevó a que la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, formulara una propuesta de señalamiento turístico para que fuera revisada por las partes representadas en ese Convenio, junto con el trabajo que, con el mismo tema, desarrolló la Secretaría de Turismo; así en el año de 1981, se publicó una edición provisional del “Sistema Nacional de Señalamiento Turístico”, el que contiene 126 pictogramas que cubrían las necesidades para informar y guiar a los usuarios sobre las actividades turísticas.

Con la satisfacción y la firme convicción de que el Sistema Nacional de Señalamiento Turístico, desarrollado por la extinta Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, redundara en mayores beneficios del país en general y del turismo en particular, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con base en la edición provisional publicada en 1981, elaboró un nuevo Manual, donde se establecieron las normas y lineamientos para el diseño y utilización de las diversas “unidades de información”, que integran todo el sistema de señalamiento turístico, estas unidades de información transmiten el mensaje fundamentalmente con base en pictogramas, lo que traspasa las barreras del idioma y da universalidad al Sistema, por lo que en 1992, se publicó la primera edición del Manual de Señalamiento Turístico y de Servicios.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, consciente de la necesidad de ofrecer mayor seguridad e información al usuario de las carreteras del país, generada por el incremento del parque vehicular y su movilidad, así como el crecimiento de la

infraestructura vial y su modernización, y con el propósito de darle congruencia al Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, con los sistemas de señalización vial en ámbitos internacionales y regionales, propuso modificaciones y adiciones, destacando las concernientes a las dimensiones de las señales, en función del ancho de la corona del camino, al empleo de conjuntos de señales, al uso de un círculo inscrito en lámina cuadrada para las señales restrictivas, a la inclusión del color naranja en los dispositivos para protección en obra, al empleo de nuevos símbolos, a la subclasificación de las señales informativas para un mayor entendimiento y fácil uso, y a la adecuación del capítulo de semáforos que enriqueció a la quinta edición que se presentó en el XV Congreso Panamericano de Carreteras, en la Ciudad de México, en 1986.