



Señal circular de peligro por curvas peligrosas, de la Jefatura de Obras Públicas de Teruel. Museo de Carreteras de Teruel. Nótese los balazos recibidos durante la guerra civil de 1936 a 1939.

Conforme se fueron construyendo las carreteras a partir de la segunda mitad del siglo XIX se fueron desarrollando en paralelo las instrucciones para homogeneizar su señalización y balizamiento.

Su antecedente se encuentra la Instrucción de Intendentes de Provincias de 1749, que ordenó colocar una señal en los parajes donde se juntaran dos o más caminos o sendas. Esto se cumplió en pocos cruces de caminos y las formas de estos hitos fueron muy variadas. En una Instrucción de 1835 se insistió en que debían colocarse postes en las intersecciones fuera de poblado, realizando las inscripciones sobre placas de hierro colocadas sobre un poste de tres metros de altura, para que pudieran ser leídas cómodamente por los cocheros.

Por otra parte, en algunos caminos se colocaron leguarios indicativos de las distancias a las principales poblaciones, también sin un criterio homogéneo.

Por Real Orden de 18 de diciembre de 1856 se obligó a señalar los puntos kilométricos de las carreteras radiales que partían de Madrid y se estableció la Puerta del Sol como kilómetro cero de todas estas carreteras. Una instrucción de 28 de febrero de 1857 definió estos hitos primitivos, que eran de madera.

La Circular de 15 de octubre de 1861 estableció criterios para homogeneizar los hitos hectométricos, kilométricos y miriamétricos, los hitos de límite de provincias, postes de bifurcación e hitos de rasante (para advertir la presencia de cuestas con elevada pendiente y conseguir que el arriero o conductor adoptara las medidas oportunas para el control del carruaje). Los diseños de estos hitos fueron recogidos en 1892 por el ingeniero de caminos D. Manuel Pardo en su libro sobre carreteras.

En la práctica fueron colocados gran número de hitos en las nuevas carreteras, todos ellos similares, de los que aún quedan algunos junto a tramos antiguos de carretera. Su diseño no fue modificado hasta la Instrucción de Carreteras de 1939, con la salvedad de los hitos colocados en las carreteras que tuvieron la suerte de estar incluidas en el Circuito Nacional de Firms Especiales. También fueron colocados postes de bifurcación en las intersecciones de las principales carreteras.

En cuanto a la señalización, la obsesión hasta 1931 fue la de avisar exclusivamente sobre varios tipos de peligro. En 1908 se celebró el primer Congreso Internacional de Carreteras, donde se propuso la implantación de cuatro señales de peligro: las de badén, paso a nivel, cruce y curvas. El 11 de octubre de 1909 se firmó el Convenio de París y se recogió la necesidad de implantar estas cuatro señales, pero sin definir su forma ni sus dimensiones.

En España se encargó al Real Automóvil Club y a una comisión el diseño de estas señales. Lo cierto es que hasta la Convención de Ginebra de 30 de marzo de 1931, que ratificó España en 1933, la variedad de diseños fue lo más habitual, como denunció en la Revista de Obras públicas el ingeniero D. Antonio Aguirre. Eran muy distintos los diseños incluidos en

la propia señal e incluso la forma de ésta. En el Museo de Carreteras de Teruel se conserva una señal circular de peligro por curvas, que por cierto no es de las coleccionadas por Antonio Aguirre. Esta señal fue testigo de la guerra civil de 1936 a 1939, como atestiguan los restos de balazos en su placa.

En el Convenio de París de 24 de abril de 1926 se modificaron las conclusiones del Convenio de 1909 y se introdujo el triángulo equilátero, en este caso de 70 cm de lado, para señalar los peligros de la carretera, que seguían siendo de los cuatro tipos ya expuestos.

En el Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 17 de julio de 1928 se normalizaron en España las primeras señales circulares y se incluyó una que era un rombo con fondo amarillo, indicativa de la prohibición de aparcamiento. Respecto a las señales de orientación, se impusieron poco a poco los carteles flecha de fondo azul y letras blancas y los carteles del mismo tipo que incluían una flecha en su interior.

En las fachadas de las casillas de camineros se pintaron también carteles informativos con fondo azul y letras blancas, que indicaban las distancias a las principales poblaciones más próximas. Por cierto, la Circular de 17 de diciembre de 1920 autorizó también la colocación de carteles publicitarios en las casillas, disposición que fue dejada sin efectos en mayo de 1922 debido a que la proliferación de anuncios despistaba a los conductores de la atención a los carteles oficiales de distancias.

Por fin, el Convenio de Ginebra de 1931 definió un gran número de señales de carretera, no solamente de peligro, sino también de prohibición, obligación y de información. Fue la base del catálogo de señales actual. Como se ha dicho, España ratificó el Convenio en 1933, el 5 de abril concretamente. La Instrucción de Carreteras de 1939 recogió oficialmente un catálogo de señales de circulación acorde con este Convenio.



Hito kilométrico. Antigua carretera de Teruel a Cantavieja (foto de 2016).





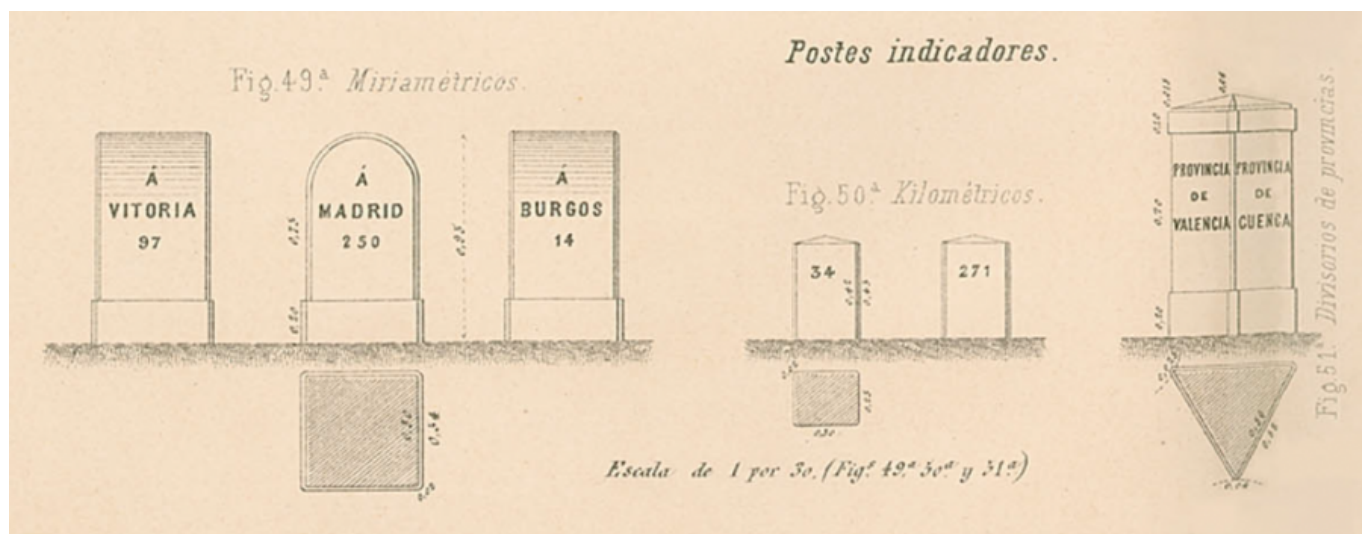
Hito miriamétrico. Antigua carretera de Teruel a Cantavieja. (foto de 2015).



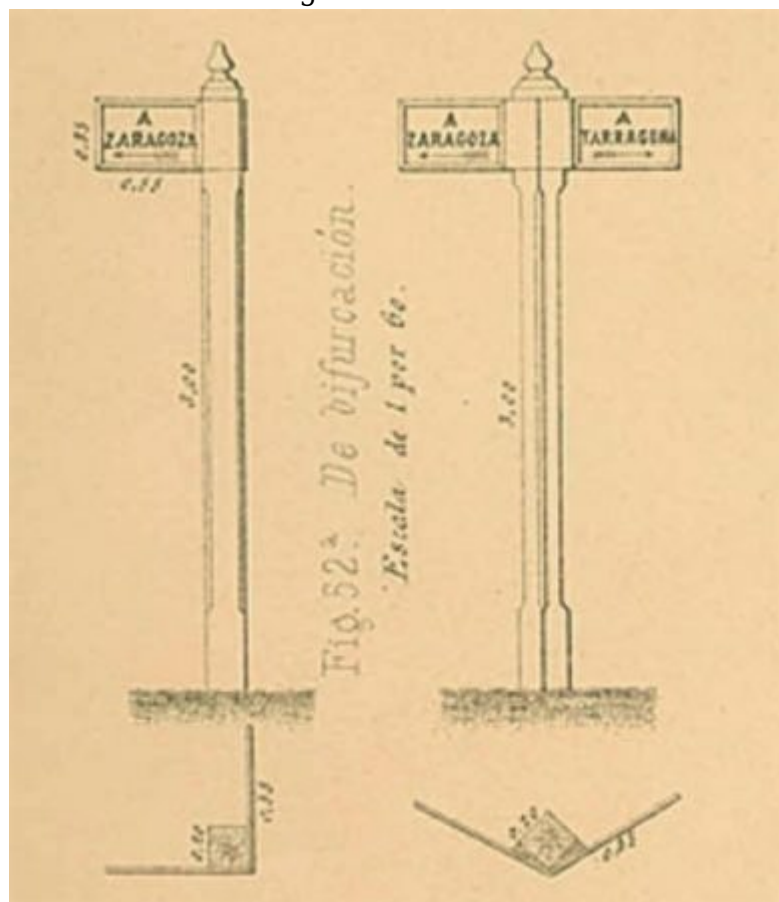
Hito de límite de las provincias de Guadalajara y Teruel, en la carretera de Alcolea del Pinar a Tarragona (foto de 2016).



Señalización en la carretera de Monreal del Campo a Aliaga, cerca de esta última población. Año 1952. Se distinguen el poste y las señales de bifurcación, adecuados a la Circular de 1861. Archivo López Segura, del Instituto de Estudios Turolenses.



Modelos de hitos según la Instrucción de 1861. "Carreteras", de Manuel Pardo (1892).



Postes de bifurcación. "Carreteras", de Manuel Pardo (1892).



Diversas señales de peligro por curva que existían en España antes de 1933.  
Antonio Aguirre. Revista de Obras Públicas.