

# TRANSPORTE URBANO Y DISEÑO SI UN DIA UN VIAJERO...

Manuel Estrada Pérez \*

Las grandes ciudades modernas precisan de una tupida red viaria y de un servicio de transportes públicos, de superficie y subterráneos, que posibiliten un tráfico lo más fluido posible a sus habitantes.

Ahora bien, para que esta red no se convierta en una trampa para el ciudadano y la ciudad no resulte un laberinto que lleve al ciudadano a deambular por las calles en busca del autobús adecuado, recorrer los pasillos del metropolitano hasta dar con la línea o la estación precisa, para que las carreteras de circunvalación no envíen al conductor al extremo opuesto de la ciudad, es necesario un sistema de señalización que informe igual al usuario cotidiano que al eventual, que sea lo más claro, sencillo y homogéneo posible. Un sistema que, sin estridencias, sin romper con el entorno, se integre en el paisaje urbano y sea un símbolo más de la ciudad.

## URBAN TRANSPORT AND DESIGN? WERE ONE DAY A TRAVELLER...

*The great cities of our times demand a thorough-going urban public transport network both underground and on the surface that can allow their citizens all that fluidity of movement that is there possible.*

*Though this be so, the paper maintains that such a system would also require a clear and obvious signposting both for the regular and eventual user if the whole network is not to become a maze with lost souls wandering hither and thither in search of the right bus train or ring-road exit. Such a system would needs be as clear, simple and all-embracing as possible and yet must blend into its surroundings and quietly clear, both direct and yet be integrated within the wholeness of the city.*

205

**S** IEMPRE me ha intrigado la capacidad de orientación de los insectos. Si separas a una hormiga de la larga fila de sus congéneres y la conduces a algún apartado rincón del jardín, rápidamente encontrará el camino de vuelta. ¿Poseerán algún código secreto que les señala la dirección del hormiguero?, ¿tendrán microscópicos signos orientadores que nosotros no vemos?, ¿o será sólo un instinto indestructible que les coloca en el camino de casa como las palomas mensajeras o las aves migratorias?

Sea lo que sea, decididamente los llamados racionales no lo poseemos. Si una gigantesca

mano nos apartara de nuestra ruta habitual y nos depositase en algún remoto punto de la intrincada geografía urbana, pongamos Moratalaz, necesitaríamos recurrir a la intervención de algún nativo o a la esperanzadora luz verde de un taxi libre para reencontrarnos a nosotros mismos.

Conscientes de nuestras limitaciones, los humanos hemos ideado la M-30, especie de vía láctea urbana que conduce siempre al Norte, cuando la cogemos en sentido adecuado, pues en caso contrario acabará depositándonos en el «Más allá», es decir, en cualquier ignoto lugar de la periferia, al sur del Manzanares.

Las urbes modernas, más cercanas al escenario de Blade Runner que a la Metrópolis de Fritz Lang, son gigantescas concentraciones humanas con relaciones cada vez más complejas.

Circulación, servicios, comunicaciones, abastecimientos..., los problemas se multiplican exponencialmente en los territorios metropolitanos. Responsabilidad de los distintos ámbitos administrativos es hacer no solamente que el mecanismo funcione, sino que las claves de ese funcionamiento se transmitan al ciudadano, haciéndole fácil lo difícil.

No tan diferentes, en el fondo, a un gigantesco hormiguero, nuestras ciudades necesitan una

tupida red de comunicaciones, apta para ser utilizadas por seres tan torpes como nosotros. Es decir, abundante y nítidamente señalizada con rótulos bien visibles, que, como las piedrecillas blancas de Pulgarcito, nos vayan señalando la dirección de casa.

Políticos, gestores y urbanistas comienzan a entender la importancia de los sistemas de comunicación visual como elementos democratizadores del territorio y a incluir proyectos de señalización dentro de la planificación global.

Pero nos acecha el fantasma de la moda. El diseño, como gesto de modernidad total, es hoy el principal enemigo, aunque parezca paradójico, de los diseñadores profesionales y de la propia cotidianidad bien diseñada.

Actuaciones muy gestuales, que conciben el diseño, más como un adorno que como un conjunto de soluciones prácticas a problemas concretos, constituyen un elemento común entre nosotros. La falta de una cultura visual lleva aparejada una actitud de nuevos ricos que, faltos de criterios, consideran como garantía incuestionable del buen nivel gráfico el tamaño descomunal de la factura.

El buen diseño apenas debe hacerse notar. Un sistema señalizador completo y bien proyectado debe ser como el lubricante de un complicado motor. Su papel, esencial, es estar donde se precisa, con el tono adecuado y molestando poco. Su falta, sin embargo, originará chirridos y, posiblemente, roturas en el mecanismo.

Si miramos a nuestro alrededor con atención, empezamos a detectar esos chirridos: rótulos de calles que no aparecen, o cuya altura y tamaño los hace escasamente visibles y que dificul-





tan nuestro movimiento por zonas de la ciudad que no conocemos bien.

La deficiente señalización de algunas de las arterias rápidas más esenciales, como la M-30 o la M-40, las convierte en peligrosas y poco seguras para aquellos que no las utilizan habitualmente.

La falta de directorios explicativos y de una mínima señalización direccional nos empuja a deambular de una planta a otra de muchos edificios públicos, hasta encontrar, garrapateada sobre un folio pegado con celo, la nota que nos avisa de que el horario era sólo hasta las 13 h.

Servicios cuyas claves de utilización son sólo conocidas por iniciados y que carecen de la más elemental señalización.

Grandes espacios arquitectónicos, de difícil comprensión y que no cuentan con más indicación que una placa dorada en la puerta.

Herencia, tal vez, de una larga etapa autoritaria y fruto, seguro, de nuestros bajos niveles de industrialización, la situación global del diseño y la comunicación visual en nuestro país es, aún, muy pobre.

Eventos como el 92, que dedican parte de sus presupuestos a proyectos de señalización (el de las instalaciones olímpicas, realizado por Josep María Trías, y el de la Expo, por la multinacional americana Landor), se convierten en hechos aislados, que, aunque necesarios, destacan como lujuriosos oasis en medio del casi desértico paisaje de nuestro diseño.

### *Transporte y señalización*

Esta sequía diseñadora revisite especial gravedad en el área de los servicios al ciudadano y, dentro de ella, en el conjunto de

los Transportes Públicos, pese a ser aquí donde se han producido algunas de las más tempranas operaciones de comunicación gráfica.

El Transporte Público es, por su carácter estratégico, un elemento clave en la planificación de un territorio metropolitano.

Los habitantes de la metrópolis dedicamos una buena parte de nuestras energías y nuestro tiempo a desplazarnos de una punta a otra de la ciudad. Decía un informe del extinguido COPLACO que los madrileños empleamos diez años de nuestra vida transportándonos.

El dilema Transporte Público-Transporte Privado y el inmenso caos circulatorio, que en ciudades como Madrid lleva aparejado el predominio del segundo, hacen aún más urgente la tarea de optimizar al máximo el funcionamiento del primero.

No es fácil cuantificar la importancia relativa que un buen sistema de comunicación visual puede tener en el funcionamiento global. Pero resulta evidente que un servicio de Transportes puede resultar totalmente ineficaz si no cuenta con unos adecuados niveles de señalización:

— Suficiente información de carácter general, con planos de redes y detalles de conexiones.

— Buena visibilidad y facilidad de lectura en paradas.

— Sistemas adecuados de señalización direccional en estaciones e intercambiadores.

— Elementos distintivos de las diferentes líneas y unidades.

— Lenguaje gráfico sencillo y contrastado para símbolos y pictogramas.

— Indicaciones de uso claras y bien situadas.

— Soportes resistentes y homogéneos, etc.

Todo esto, sin olvidar que un sistema de información debe ser legible para personas con escasa o nula formación, debiendo los mensajes ser ideados con la mayor sencillez y claridad posible.

Además, la señalización no actúa en el vacío. Personas y edificios constituyen un marco de referencia que, a su vez, se interrelaciona con otros sistemas: publicidad, señales de tráfico, etcétera. Ello obliga a diseñar códigos y signos de la mayor eficacia posible, estudiando, en cada caso concreto, las interferencias visuales que puedan producirse.

Junto a todo ello, cada vez se impone con más fuerza la necesidad de diseños globales, que unifiquen criterios y eviten contradicciones e incoherencias comunicativas en formas, colores y símbolos.

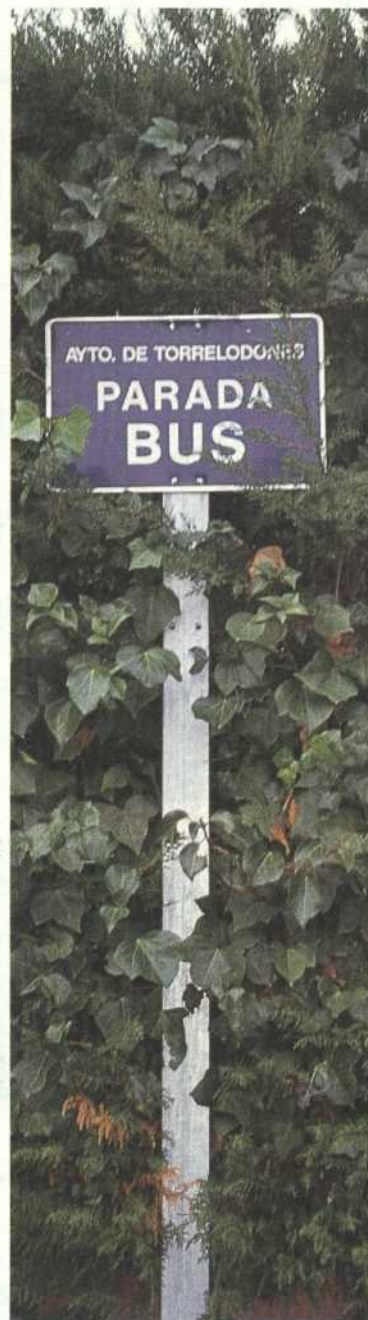
### *La comunicación visual en el transporte madrileño*

Decir que vamos a realizar un análisis de los sistemas de señalización en el Transporte de la Comunidad de Madrid puede resultar un eufemismo. Porque señalización, como proyecto global, sólo existe en el Metro y aquí con algunas lagunas importantes.

### *Autobuses*

Si un día un viajero, pongamos un turista, decidiera moverse por Madrid sirviéndose del Transporte Público, debería descartar, de entrada, el transporte de superficie.

La falta de información en él es prácticamente total. En casi ningún punto de la ciudad existen planos con el conjunto de las líneas y sus recorridos, con lo cual, el servicio se vuelve inal-



*Parada de Autobús municipal. Torrelodones.*



*Diversidad tipográfica en la numeración de las unidades móviles, en la que abundan los ejemplos de coches con números mal colocados o poco legibles.*

canzable para alguien que no conozca de antemano el itinerario que debe seguir.

En casi todas las líneas periféricas, antiguas empresas concesionarias, en exclusiva, de la comunicación interurbana, la información alcanza niveles tan elocuentes como el de una cabecera de línea de Atocha, que proclama por todo mensaje: «La Veloz, parada». El astuto usuario imaginará el resto.

La Empresa Municipal de Transportes, que ha renovado recientemente una buena parte de su flotilla por unidades más cómodas y modernas, ofrece, por toda información, la pequeña selección de puntos intermedios del recorrido que figura en las placas de sus paradas.

Los paneles de las marquesinas sirven de soporte a la publicidad, sin que en ninguna de ellas figuren esquemas, planos o información complementaria alguna. Información que tampoco existe en las casetas, que, distribuidas por unos pocos puntos estratégicos de la ciudad, venden bono-bus o abonos de transporte y cuyo personal asegura, habitualmente, no tener planos de mano con un esquema general de la red.

Las paradas, que concentran toda la información de la que el ciudadano puede disponer, tienen también, desde el punto de vista formal, bastantes defectos: su color apenas destaca del abigarrado fondo urbano; los números que avisan de la línea están serigrafiados sobre un gran escudo del Ayuntamiento, lo que dificulta considerablemente su lectura; la reposición de las placas deterioradas se debe hacer rara vez, a juzgar por el estado de muchas de ellas; los soportes, en forma de «U», son de factura bastante antigua y solamente se

*Nueva señalización de los autobuses periféricos.*



*La EMT, y su nuevo sistema señalizador de paradas, sólo aplicado, hasta ahora, en un par de puntos de Madrid.*





*Los soportes de las paradas de la EMT, sólo utilizables por una cara, multiplican el número de placas cuando coinciden varias líneas.*



*Las placas de parada de la EMT, resultan poco visibles sobre el abigarrado fondo urbano.*



*Deterioro en las placas de parada, donde los números de las líneas destacan poco sobre el escudo del Ayuntamiento.*



*La señalización de las líneas nocturnas de la EMT las confiere un carácter casi clandestino.*

*La información brilla por su ausencia en la mayoría de las empresas concesionarias de autobuses de la Comunidad de Madrid.*

aprovechan por una cara, lo que hace que cuando en una misma parada coincidan varias líneas, cada una tenga su propio soporte, a veces separados varios metros, obligando al usuario a buscar una por una el itinerario que desea.

Las líneas nocturnas viven en la más absoluta clandestinidad. Sólo las cabeceras cuentan con señalización de placa, marcándose las paradas intermedias con unas pequeñas pegatinas que sobreviven, medio arrancadas, sobre las barras de las líneas diurnas.

La señalización de los vehículos, soporte también de mensajes publicitarios, resulta escasamente visible. En bastantes unidades, los rótulos con la numeración de la línea aparecen cubiertos de polvo o están mal colocados. Su tipografía estrechada es, además, poco legible a una distancia superior a los 5 ó 6 metros.

En resumen, la situación en la red de Autobuses de la Comunidad de Madrid está necesitada de una intervención urgente en materia de señalización. Urgencia que al menos la EMT parece haber detectado, ya que algunos cambios parecen estar iniciándose en señalizaciones de paradas y alguna información complementaria. Esperemos que estos cambios no aborden sólo aspectos parciales y busquen abarcar el conjunto de la información que recibe el usuario, atendiendo, sobre todo, a la necesidad de planes generales de la red en todas las marquesinas o en soportes diseñados específicamente para ello, revisando todo el sistema de comunicación visual en paradas y unidades móviles, y haciendo un estudio de visibilidad y legibilidad para diseñar códigos y estudiar colores.



## El Metro

Es éste el único medio de transporte madrileño que cuenta con un proyecto de señalización global, realizado hace ya varios años por una compañía suiza. Proyecto cuya aplicación quedó, sin embargo, recortado en parte por los eternos problemas presupuestarios.

La operación más espectacular realizada últimamente, el intercambiador de la estación de Sol, corazón y emblema de toda la red, presenta algunas deficiencias importantes. El gran hall central carece, en toda su extensión, de un plano informativo sobre las diferentes líneas y los transbordos posibles. Los enormes rótulos de brillantes colores, con los números de las líneas, se convierten así en meros elementos decorativos que alegran los tristes pasillos subterráneos, pero que no consiguen orientar al viajero que no conozca previamente su destino y el dígito bajo el que se oculta.

Esta falta de planos generales de la red es endémica en el conjunto de las instalaciones. Sólo se encuentran en los andenes y en los vagones de algunas líneas, pero no en la mayoría de los accesos o intersecciones, justo cuando el viajero, no avisado, debe decidir el itinerario a seguir.

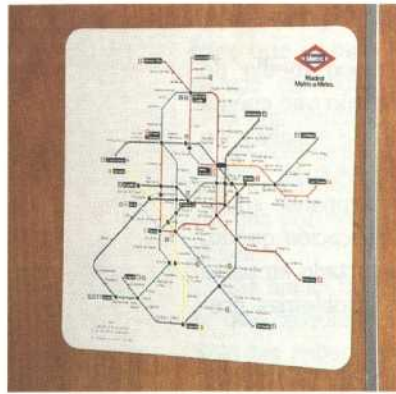
Los antiguos mapas, que existían en el exterior de todas las bocas de metro y que situaban las diferentes estaciones sobre el callejero de la ciudad, desaparecieron, dejando, eso sí, su espacio para soporte de *graffiti* y mensajes varios.

## El tren

La RENFE, esa especie de talón de Aquiles de la anatomía na-



*El metro cuenta con un proyecto de imagen global cuyo mal endémico es la falta de planos generales en accesos e intersecciones.*



214



*El metro cuenta con un proyecto de imagen global cuyo mal endémico es la falta de planos generales en accesos e intersecciones.*

cional, no tiene en el terreno señalizador uno de sus platos fuertes.

La Compañía, que ha encargado un proyecto de identidad visual al estudio de Cruz Novillo, ha carecido hasta ahora de pautas gráficas globales para toda la red. Esto se nota en la dificultad de encontrar dos estaciones importantes con el mismo sistema señalizador:

En Chamartín, la información se sirve en rótulos de plástico blancos y negros. También negro es el fondo de los grandes paneles electrónicos que avisan de llegadas y salidas.

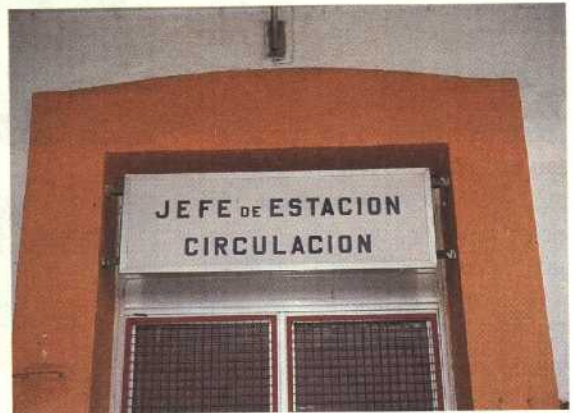
En Atocha conviven rótulos de perfil metálico, unos pintados en blanco y otros en color, con paneles electrónicos negros. Los grandes números que señalan las vías están directamente pegados sobre el cristal. Este carácter tan heterogéneo resulta desconcertante para quien trata de orientarse en un espacio tan grande como el de esta estación.

Los puntos intermedios del Eje Norte-Sur (Recoletos y Nuevos Ministerios) presentan, a su vez, sistemas diferentes a los de las dos grandes estaciones de la Comunidad: rótulos en grandes pegatinas horizontales junto a cajas metálicas de color verde.

Para completar el variopinto panorama, en la mayoría de las estaciones menores de la red siguen funcionando los antiguos rótulos de tipografía azul sobre cajas de plástico blanco. En algunas de ellas, sin embargo, ya se ha iniciado el cambio de imagen para asimilarlas al Plan de Cercanías, proyecto de identidad visual que utiliza una rotunda C como símbolo y el rojo como base de todo el sistema. Encargado por la Dirección General Adjunta de Cercanías a Alberto Corazón, este proyecto parece



Chamartín: rótulos blancos y negros junto a pantallas de información digital.

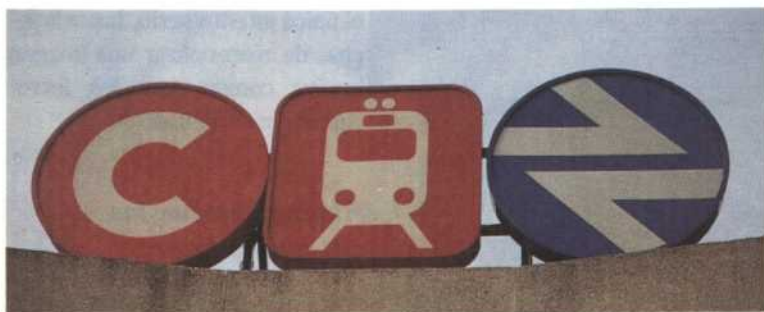


En las pequeñas estaciones de tren de la Comunidad se mantienen los viejos rótulos sobre plástico blanco.



En las estaciones intermedias del Eje Norte-Sur, pegatinas y rótulos verdes se reparten el espacio.





frente a realidades parciales de una misma realidad global.

Pero hay que tener en cuenta que un sistema de señalización, como cualquier otro elemento de diseño urbano, es parte importante de la imagen de una metrópolis: El símbolo del metro londinense, los expositores circulares de carteles de París, los taxis amarillos de Nueva York o las estaciones modernistas del metro barcelonés forman ya parte de estas ciudades y de la cultura creada en torno a ellas.

Dotar a un territorio de elementos diferenciales, que, respondiendo a criterios prácticos y sin estorbar a éstos, incorporen valores estéticos que puedan llegar a convertirse en símbolos urbanos, es tarea no sólo de diseñadores, sino de gestores que comprendan el papel cultural que juegan todos estos elementos epidérmicos en la moderna cultura ciudadana. □

*Imagen de los trenes de cercanías: una rotunda C y el color rojo como elementos característicos.*

\* Manuel Estrada Pérez es Diseñador Gráfico.