

UN ENTORNO SEÑALIZADO

Marta Fonseca

Para hablar de un entorno señalizado, obviaremos la definición de la Real Academia Española que explica “señalización” como el sistema de señales colocadas en las carreteras y ferrocarriles²⁷ y haremos uso del sentido genérico que define la “señal”²⁸ para decir que un entorno señalizado hace referencia al conjunto de señas, signos, marcas, indicios que sirven para reconocer, distinguir, indicar cualquier cosa con un valor convenido. En este sentido, las características perceptibles y físicas de la señalización pueden beneficiar nuestra apreciación de seguridad en los entornos que vivimos.

Para planificar un entorno con perspectiva de género es imprescindible incorporar la información que obtenemos a partir de la diversidad de experiencias en el espacio urbano. Los talleres que se han realizado en Cataluña²⁹ permiten ejemplificar dos características de la señalización que pueden contribuir a mejorar la seguridad en los espacios urbanos.

Por un lado, la legibilidad de la señalización como característica intrínseca favorece la orientación de las personas en los entornos, ayuda a clarificar redes de uso cotidiano, participa del lenguaje que reconoce el espacio público compartido entre las personas, etc.

Por otro, la utilización de la señalización como “herramienta” ligada a soluciones de accesibilidad puede ayudar a resolver conflictos de uso cotidiano en un paso de peatones, en un cambio de nivel poco visible, en la ejecución de obras, en la definición de las pautas para cruzar una avenida, etc.

²⁷ *Diccionario de la lengua Española*, 22ª edición <<http://www.rae.es/rae.html>>(10-05-2011).

²⁸ *Diccionario de uso del español*. María Moliner.

²⁹ Taller “L’expèriencia de les dones a l’entorn quotidià”. Eines de participació. ICD 2005-2010.

Estas características de un entorno señalizado están relacionadas con el primer principio –“saber dónde se está y a dónde se va– de los 6 principios de la planificación urbana para la seguridad, planteados por las organizaciones de mujeres en Montreal, ciudad pionera en la construcción de ciudades seguras para las mujeres. Este principio apunta a la necesidad de mejorar la orientación general de una persona en el ambiente físico, a partir de elementos visuales. “La señalización debe ser: clara, precisa y estratégicamente dispuesta; uniforme para facilitar su comprensión; visible sin opacar el paisaje.” (Rainero *et al.*, 2006). A estas características está ligada la legibilidad como cualidad imprescindible, tanto para comprender la forma visual que tenemos de la ciudad como para enunciar su contribución a los aspectos que debemos tener en cuenta cuando hablamos de entornos seguros desde una perspectiva de género.

Ejemplificando un entorno señalizado

La legibilidad de la señalización como característica intrínseca, ayuda a clarificar redes de uso cotidiano y a reconocer el espacio público compartido entre las personas.

“La legibilidad, como cualidad que aumenta la sensación de seguridad alude a la habilidad para situarte en el espacio: saber dónde te encuentras y en qué dirección ir. La legibilidad del espacio es difícil de legislar pero esencial para ciudades seguras y bien usadas. ¿Se pueden localizar las entradas y salidas, lugares para sentarse, lavabos públicos y teléfonos? ¿Hay mapas y señales fáciles de entender en parques explicando donde está la estación de transporte más próxima o donde se encuentra la calle? ¿Es fácil distinguir la calle principal a través de un conjunto de edificios?” (Whitzman, 2005).

La legibilidad, por lo tanto, favorece la percepción personal que tenemos de las relaciones que entretejen la complejidad urbana; ayuda, por ejemplo: a la comprensión de entornos cotidianos a diversas escalas; a la difusión de información para ampliar la utilización de recursos; a reforzar el sentido de apropiación y por extensión al reconocimiento del espacio público compartido entre las personas sin discriminaciones.

La legibilidad ayuda a la comprensión de entornos cotidianos a diversas escalas

Anunciar la presencia de equipamientos de uso cotidiano, como una escuela, reduce la percepción de inseguridad en la comunidad que lo utiliza, si la señal prioriza un paso peatonal en horarios de entrada y salida, si forma parte de la señalización que configura un camino escolar o si contribuye a fortalecer la identidad de la comunidad escolar para generar intercambio de servicios en una escala más amplia.

La señal de uso residencial acompañada de un conjunto de calles de una sola plataforma en el entorno de equipamientos sociales, culturales, educativos, etc., ayuda a la pacificación del tráfico rodado, prioriza los desplazamientos peatonales y aporta seguridad para el desarrollo de actividades cotidianas consecutivas que describen desplazamientos poligonales y suelen ser intergeneracionales. “La legibilidad de la forma de la ciudad es una expresión con la que indicamos la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente, percibida por sus habitantes y apoyada en la presencia de los demás y en medios específicos de orientación, como mapas, calles numeradas, señales de ruta, letreros en los autobuses, etc. La *legibilidad* está vinculada al sentido de equilibrio y el bienestar.” (Lynch, 1960).

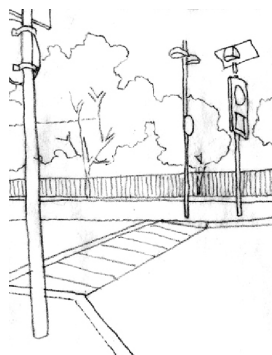


Entorno de la Plaza España, Ley de Barrios, Cambrils 2009.



Parada de autobuses, Centro, Terrassa 2009.

Las ciudades pequeñas mantienen como vestigio de su crecimiento la calle principal ligada a actividades comerciales, culturales y sociales de uso cotidiano. La transformación de estas calles, cuando el tráfico puede desplazarse a los bordes de la ciudad, ofrece la posibilidad de adecuarlas como ramblas de servicios y equipamientos de proximidad; por ello es importante reforzar su prioridad peatonal proponiendo zonas de aparcamiento disuasorio bien señalizadas e incentivando la reducción de velocidad con señales gráficas y elementos físicos.



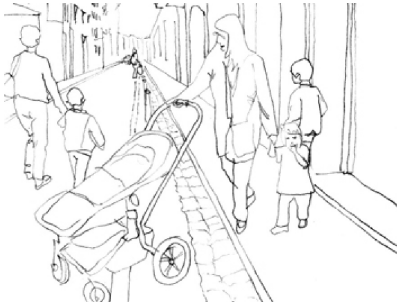
Avenida Cataluña, Santa Margarida i els Monjos. 2009

La legibilidad ayuda a ampliar la utilización de recursos

“Los barrios no tienen principio ni fin bien delimitados, es decir, no tienen contornos precisos que los determinen como unidades aparte y distintas. Incluso ocurre muchas veces que las dimensiones cambian según la óptica particular de cada vecino; algunos de éstos extienden sus relaciones o actividades más lejos que otros.” (Jacobs, 1961)

Esta permeabilidad es inherente a la forma cómo crecen y se articulan los entornos cotidianos. Una señalización legible, basada en mapas donde se localicen los diferentes equipamientos y servicios, amplía la oferta y las oportunidades de uso en la comunidad. Esta información tiene mayor utilidad si, por ejemplo, va acompañada de horarios de atención, de alternativas de movilidad o del tiempo de desplazamiento a pie para visualizar la relación física y social de una red de proximidad.

Se puede facilitar la gestión de la vida cotidiana proporcionando información ampliada de un entorno en relación a tipologías de personas usuarias. Mapificar, por ejemplo, la ubicación de guarderías en relación a parques infantiles o espacios de relación en un entorno de cinco minutos a pie, mejora el sentido de apropiación y fomenta las redes sociales.



Camino a varias escuelas, Sabadell, 2009.

La posibilidad de optar por un transporte alternativo como la bicicleta requiere un proceso largo de adaptación del medio físico y cultural. Por lo mismo, es importante señalar e informar su implantación en el tiempo. Causan desorientación los carriles sin continuidad, los cruces inadecuados con zonas peatonales, la falta de información

sobre los trazados propuestos y los ejecutados o la información de vínculos entre equipamientos y servicios que hay en un trayecto para comprender la conectividad que propone, etc.

La utilización de carteleras digitales en lugares estratégicos como entradas de metro, paradas de autobús o pasos a desnivel, ayudan a gestionar los tiempos de desplazamiento, a valorar opciones de movilidad, a informar hechos eventuales que puedan dificultar el servicio, además de evitar por ejemplo bajar al andén del metro en horas de poca afluencia.

La legibilidad propicia reconocimiento del espacio público compartido entre las personas

Tal como señala el “Manual práctico para una señalización urbana igualitaria”³⁰ de la Federación Española de Municipios y Provincias, hay

³⁰ www.femp.es/.../Manual%20práctico%20para%20una%20señalización%20igualitaria.pdf consultado el 09.02.2011.

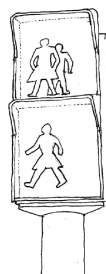
que trabajar las señalizaciones urbanas para hacer visible la igualdad de hombres y mujeres en el derecho a la ciudad y a sus espacios públicos. La carencia de figuras femeninas en las señales es una dimensión más para señalar que, bajo la apariencia de universalidad en la concepción de la ciudad, y en el uso del lenguaje escrito y visual, hay un orden androcéntrico que se reproduce como falsa neutralidad.



Señal escolar, Barcelona 2011.



Instalación: señales con figuras femeninas, Fuenlabrada, 2007.



“Desde las necesidades de las mujeres se requiere remover los obstáculos culturales, que devienen de los patrones de conducta asignados socialmente a varones y mujeres en las sociedades patriarcales, donde el espacio público entendido en su doble acepción, ya sea como lugar físico de uso común y también como ámbito de ejercicio de actividades públicas, puede y debe ser compartido por varones y mujeres, al igual que el mundo privado.” (Rainero *et al.*, 2006). La visibilidad social y simbólica de la mujer en los espacios públicos está ampliamente expuesta en el capítulo “Un entorno visible”.

La señalización como “herramienta” ligada a soluciones de accesibilidad puede ayudar a resolver conflictos de uso cotidiano

La señalización puede ayudar a disminuir la percepción de inseguridad derivada de soluciones físicas. El diseño y la planificación física de los entornos que utilizamos siguen procesos que dependen tanto de las soluciones adoptadas como de las transformaciones constantes de la ciudad y de su realización en el tiempo. En este proceso la señalización es

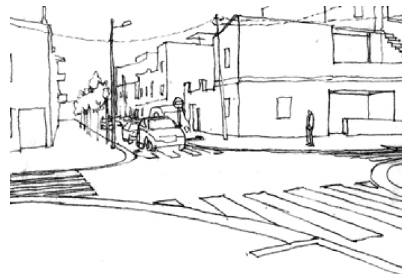
una herramienta indispensable para solventar problemas de accesibilidad. La aplicación de la Ley 1/1998, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, todavía deja en nuestro territorio innumerables aspectos donde la señalización puede mejorar conflictos de uso cotidiano. En palabras de una vecina de Sant Feliu de Llobregat: “el mal estado o las barreras se convierten en obstáculos importantes desde la frecuencia cotidiana con que se usan.”

Señalizando conflictos de uso cotidiano: cruces peatonales

La solución formal, de convertir en rampa la esquina de las aceras para mejorar la accesibilidad, crea percepción de inseguridad cuando se repite en esquinas de contextos diferentes sin tener en cuenta la sección de la calle, la dimensión de la acera y el sentido de circulación. Cuando esta opción causa conflictos como indefinición del espacio peatonal o promover un giro cerrado del coche sobre la acera, es necesario colocar elementos para delimitar el ámbito peatonal de la zona de circulación de vehículos o señalar el sentido de circulación.



Ciutat Vella, centro, Barcelona, 2009

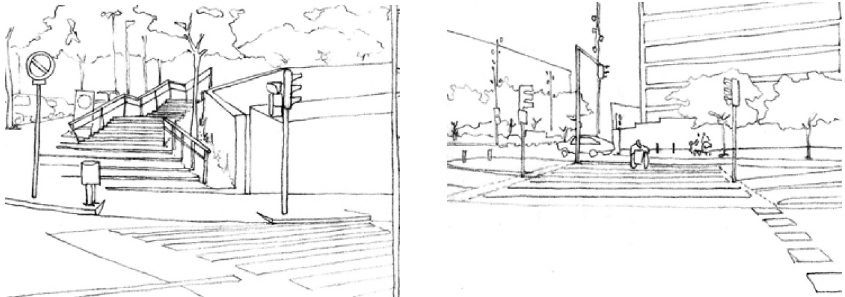


Ca N'Anglada, Terrassa, 2009.

Una vecina de Bovera decía: “La estructura antigua del núcleo urbano tiene problemas de visibilidad en algunos cruces estrechos de calles; aunque la mayoría de las mujeres no conduce, ellas proponen el uso de señalizaciones adecuadas como espejos”

Señalizando conflictos de uso cotidiano: cambios de nivel discontinuos

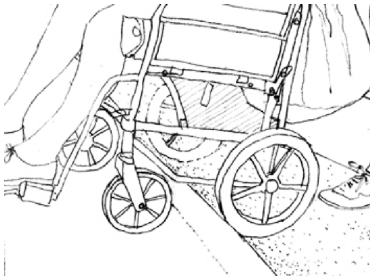
Los cambios de nivel discontinuos terminan por asumirse en el tiempo pero no dejan de ser un obstáculo permanente en los desplazamientos cotidianos y son un obstáculo importante si el uso es eventual. En los ejemplos gráficos, la luz señala la discontinuidad en un sentido y a determinadas horas, pero en el otro sentido sería necesario señalizarla con color, con un cambio de material o colocando una señal de advertencia para identificarlos.



Cambios de nivel discontinuos, Poble Sec, Barcelona 2009.

Señalizando conflictos de uso cotidiano: ejecución de obras

Los entornos que vivimos están constantemente transformando y adecuando detalles a diversas escalas. Los tiempos de ejecución o la falta de coordinación contemplan estos detalles como “en proceso”, sin tener en cuenta las dificultades que suscitan, la diversidad de personas que los utilizan ni el tiempo que transcurrirá para su adecuación. Las personas pueden valorar alternativas de uso si están informadas y si estos inconvenientes están señalizados, proponiendo recorridos alternativos que mejoren la percepción de seguridad.

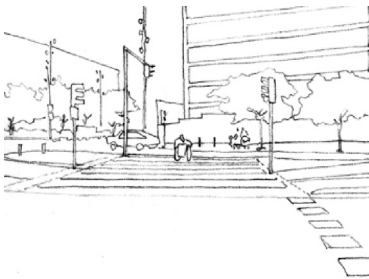


Obras ejecutadas en distintos tiempos, Salou, 2007.

Un ejemplo claro y recurrente es la prioridad vehicular sobre la peatonal cuando se ejecutan obras, penalizando a las personas usuarias del espacio público con recorridos más largos, desorientación por falta de señalización, además de desinformación respecto de las obras y del tiempo que transcurrirá hasta su finalización.

Una vecina de Mollerussa decía: “La señalización, en general, no es adecuada al uso cotidiano de la ciudad, está planteada en relación con la circulación de vehículos. En unas obras, en la calle Santa Anna, no se han tenido en cuenta los peatones que necesitan acceder a sus casas porque no hay señalización, ni itinerarios alternativos para las personas...”

Señalizando conflictos de uso cotidiano: tiempo de semáforo



Encuentro entre la Avenida Diagonal y la Rambla del Prim, Fórum Barcelona 2010.

Los semáforos gestionan el tiempo de circulación. Y deben tener en cuenta el tiempo que las personas, con diferentes características y necesidades, requieren para atravesar una calle. El tiempo que actualmente se propone deja fuera a las personas con movilidad reducida y el espacio intermedio en el cruce no siempre ofrece seguridad en su configuración física/material.

“Construir barrios amigables con los peatones permite, por ejemplo, que niñas y niños sean más independientes y a la vez respeta y fomenta la autonomía de las personas mayores y con movilidad reducida. Estas independencias conseguidas gracias a la seguridad del espacio público contribuyen a liberar algunas tareas y, por tanto, a gestionar el tiempo de las personas que se encargan del cuidado, con lo cual se facilita la conciliación de los tiempos personales, laborales y familiares.” (Muxí y Montaner, 2011)

Indicadores cualitativos del entorno visible señalizado³¹

- ¿Se encuentran planos de orientación en las calles que nos permitan, por ejemplo, saber si una calle con escaleras tiene un camino alternativo sin barreras o que nos indique servicios próximos con información de uso cotidiano?
- ¿La información es suficiente para orientarse en todo momento en el espacio público, para saber dónde estás y hacia dónde vas?
- ¿Las paradas de transporte aisladas tienen algún sistema de alarma en caso de problemas o incidencias?
- ¿Los medios de transporte público tienen en cuenta las diferentes necesidades de tiempo, rutas y frecuencias? ¿Se tiene en cuenta que los recorridos no siempre son lineales?
- ¿Hay caminos suficientemente seguros para que las personas mayores puedan moverse con autonomía por el barrio o el entorno que habitan?
- ¿Hay mecanismos de ayuda para identificar un cambio de nivel, a través de una rampa con barandilla, un cambio de color, una textura del pavimento o alguna señalización que beneficie la seguridad de las personas?
- ¿Son cómodos los recorridos por el espacio público? ¿Las aceras están acondicionadas para no dificultar el paso a las personas que van a pie?

³¹ Preguntas elaboradas por Col·lectiu Punt 6, “Diagnosi i avaluació urbana amb perspectiva de gènere (DUG)”, 2010.

- ¿Hay personas que modifican sus recorridos, según el tipo de calle o espacio por donde tienen que pasar, por cuestiones de accesibilidad o seguridad?
- ¿Existe un estudio de movilidad integrada hecho con participación y considerando la percepción de las personas que más utilizan cada modalidad de desplazamiento, a pie, transporte público, privado, bicicleta u otros?
- ¿Hay una información clara y legible de los horarios y frecuencias de transporte en lugares visibles y útiles?
- ¿Los tiempos de los semáforos son adecuados a las velocidades de las personas?
- ¿Hay limitaciones o sistemas de control para evitar la invasión de las zonas de peatones por los vehículos?
- ¿Hay medidas para organizar el acceso a los colegios y evitar la concentración de coches en la puerta que genera una situación de riesgo para los peatones?
- ¿Los pasos para peatones están en concordancia con sus recorridos?
- ¿Hay espacios o situaciones consideradas especialmente conflictivas para la seguridad personal?
- ¿Hay espacios abandonados, sin mantenimiento y sucios o solares sin construir relacionados con recorridos cotidianos de las personas?
- En los pictogramas que representan la figura humana que permite la identificación de sexos, ¿se encuentran representadas mujeres y hombres?
- A la hora de representar dos figuras mujer-hombre en la misma señal, ¿están en igualdad de condiciones? Por ejemplo, en los carteles que indican escuelas, en general, encontramos un niño grande y una niña pequeña.