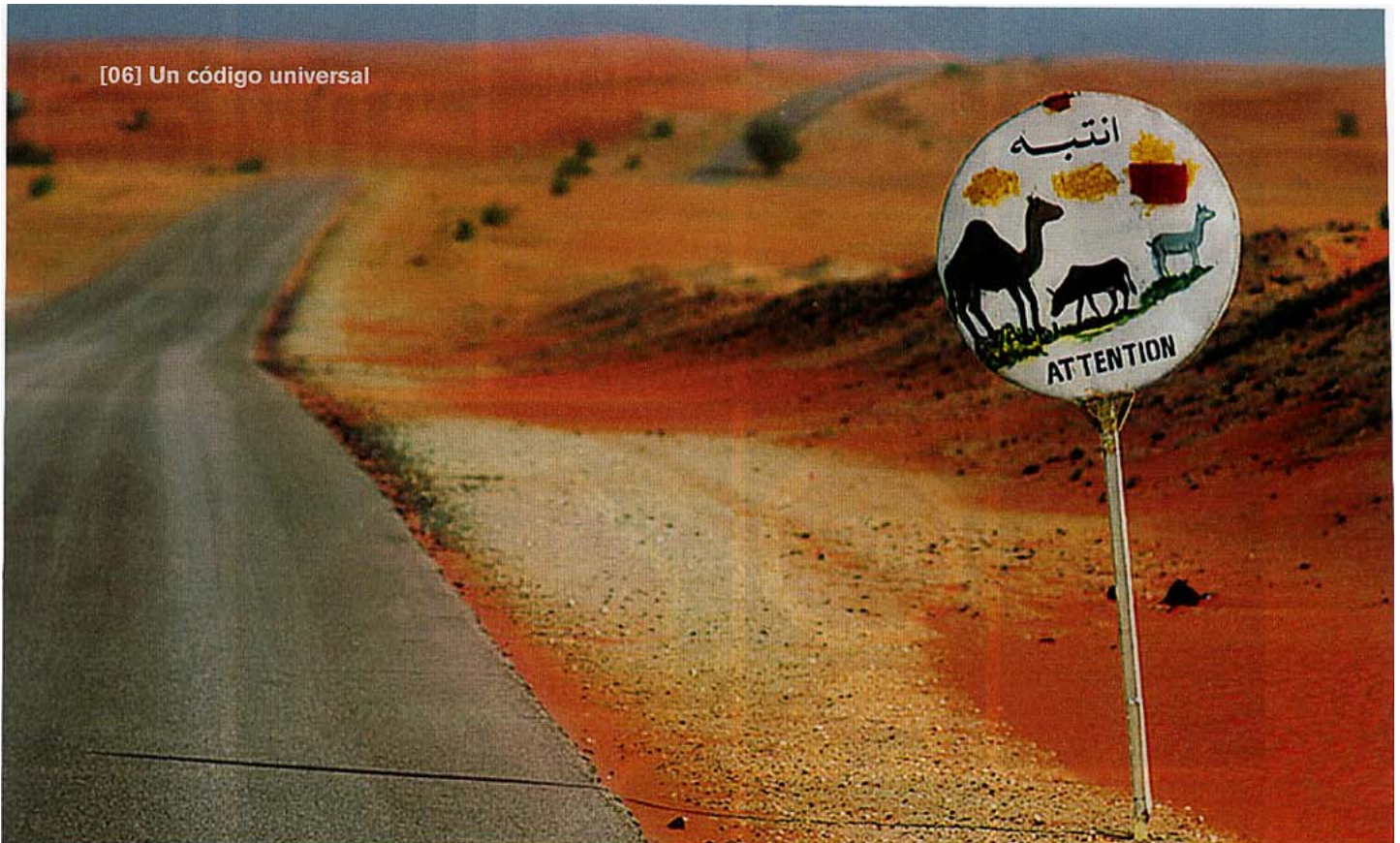




[06] Un código universal



**Un símbolo** es un símbolo. A pie juntillas lo creyeron en el Ayuntamiento del Berlín reunificado justo después de aquel 1989 que terminó con un muro menos en el mundo. El icono peatonal de los semáforos de la mitad occidental de la ciudad tenía un diseño similar al español, pero el de Berlín Este era un monigote achapa-

hasta surgió por entonces una iniciativa ciudadana para protegerlo de extinción. Ahora que otras muchas huellas del pasado comunista se han diluido (y algunos lo lamentan; algún trozo deberían haber dejado de ese muro que era en sí mismo un símbolo de los abusos de la política), basta mirar al hombrecito verdirrojo en los cru-

móvil. Desde entonces, y sin piedad, este artilugio motorizado se ha ido adueñando del mundo. El furor industrial consecuente produjo no sólo elementos mecánicos, ruedas, chasis o cilindros en masa, sino también un nuevo paisaje gráfico en calles y caminos: "Aumentó la velocidad y, de pronto, las señales se hicieron indispensables para la seguridad de todos". El coche y su simbología, una relación eterna.

## “Aumentó la velocidad y, de pronto, las señales de tráfico se hicieron indispensables para la seguridad de todos”

rrado, geométrico, con sombrero, que pasaba del rojo pasivo al verde activo con el pie y el brazo en posición decidida, como queriendo decir: diligentes y felices, los ciudadanos orientales nos disponemos a cruzar en este instante esta calle.

El gobierno de la capital alemana podía haberse cargado el muñequito y el símbolo. Pasar página. Pero no lo hizo. Y

ces de Berlín para saber en qué lado anda o circula uno en cada momento.

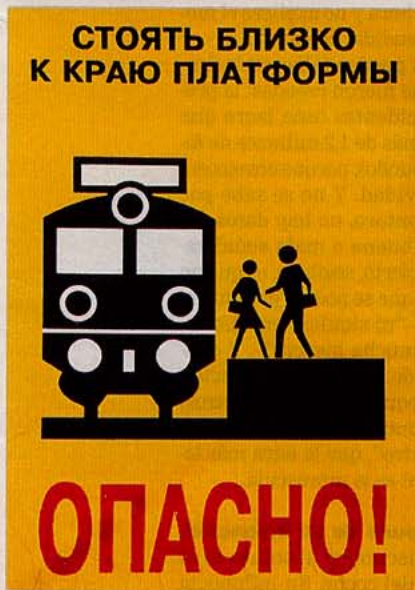
Esta historia urbana viene a cuento de un libro, *1.000 signs*, un proyecto de la revista italiana *Colors* que publica la editorial alemana Taschen. Ese millar de signos, señales o símbolos a los que alude el título nacieron gracias a un gran invento de los primeros años del siglo XX: el auto-

**El primer automóvil se patentó en Berlín en 1886** y el ingenio llegó a España tres años después. "En 1890 hubo ya un real decreto por el que se aprobaron aquí las tres primeras señales, entre ellas de parada y dirección prohibida", asegura Luis Montoro, director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial en Valencia, que anda estos días escribiendo un libro que dice titulará *Tráfico y seguridad vial: 6.000 años de historia*.

"El stop debutó en EE UU en 1915", se lee en el monográfico de *Colors*. Y como



¡OJO! El aviso de cruce de animales puede evitar sustos. El monigote de los semáforos en Berlín Este. Los niños cruzando o jugando son tema recurrente en las señales. Una placa sobre tranvías.



ícono resultó ser un éxito. Este mensajero de la autoridad, el único de forma octogonal, abunda por el planeta, en lugares con tráfico rodado o sin él (trasciende su función original). Afirma Montoro que esta famosa orden de parada obligatoria existe desde hace milenios. En concreto, desde que los romanos (cuyas infraestructuras incluían una red viaria de 150.000 kilómetros) crearon Roma, ciudad que acumuló un parque móvil de más de medio millón de carros. "Ordenar esto exigía zonas peatonales, pasos de cebra y señales: de parada, de dirección, de prohibición...". Y todas se diseñaron ya en color rojo.

El primer stop en España fue una mano abierta, el gesto habitual de dar el alto –"como la mano romana, que usaba la del dios Hermes". En Alemania, menos sutiles, la señal se presentó en sociedad con la imagen de una calavera. "En 1908 se celebró

ya una reunión en París de interesados en Europa en el nuevo fenómeno automovilístico, y de allí salieron las primeras cuatro señales estandarizadas", sigue Montoro. Luego vinieron otras conferencias. En la última, de 1968, se acordó la reglamentación de señales en Europa, según indican en el Ministerio de Fomento. Así, círculos, triángulos, rectángulos y octógonos empezaron a crecer por las esquinas. Nació así un lenguaje global, algo de lo que no pueden presumir ni los idiomas más promocionados.

**El uso generalizado en todo el mundo** de las señales de tráfico ha surgido, al parecer, de forma espontánea. "Producto de la imitación, pues no hay consenso internacional", afirma el diseñador Alberto Corazón, que se ocupó del cambio de algunas señales en los ochenta para el entonces MOPU y va a presentar estos días un >



[06] Un código universal

> programa de señalización urbana para Bilbao. En la invención de nuevas indicaciones de tráfico, dice, no hay homologación posible: "No hay dónde". De hecho, si algún país quisiera innovar radicalmente en su diseño podría, pero no se hace. Para Corazón, muchas señales están obsoletas, pero costaría mucho cambiarlas: "Están tan aprendidas que ya no necesitan ni referente". Y cita ejemplos: "La vista panorámica se ilustra con una cámara fotográfica de fueles, antiquísima; o los trenes, que aún echan humo; o esa señal de carros prohibidos que todavía se ve...". Para Montoro, una señal perfecta, útil, ha de ser visible, clara; pero también legible, inteligible y creíble: "Si colocas una limitación de 60 kilómetros por hora y no explicas el motivo, no será atendida, no sirve".

Las señales pueden fallar en la función para la que fueron creadas: la prevención de accidentes (una lacra que deja cada año más de 1,2 millones de fallecidos en el mundo), porque envejecen, pierden efectividad. Y no se sabe por qué. Según Montoro, no hay datos del impacto de la buena o mala señalización. Lo único cierto, según él, es que no se hace todo lo que se podría para mejorar el sistema -"ni siquiera en su colocación... hay mucha inercia"- . Y enumera lo conocido: que las de limitación de velocidad pequeñas (60 centímetros) no se ven, que muchas juntas provocan "estrés perceptivo", que la letra más legible en la señal es la minúscula...

Un siglo después de su invención,

lo que no se discute en absoluto es el protagonismo del coche. Su influencia en el cambio del mundo y otros efectos colaterales se recogen en este libro de *Colors*. A saber: que en 2010 habrá 816 millones de coches en el mundo (eran 580 en 1990); que existen hoy más de 22 millones de kilómetros de calzadas en el planeta (como 28 veces el trayecto de ida y vuelta a la Luna); que en EE UU, el mayor productor de coches, se tiran a la basura 300 millones de neumáticos al año, o que la OMS calcula que mueren 700.000 personas al año en países desarrollados por gases tóxicos de los automóviles.

Así, el millar de señales mostradas se van hilvanando con respuestas a cuestiones circulatorias y vitales. Por ejemplo: ¿de dónde viene lo de conducir por izquierda o derecha? "Todo comenzó con la amenaza de la violencia. O eso parece. El lado de la carretera en el que conducimos depende del lado del cuerpo en el que nuestros ancestros llevaban la espada". ¿Por qué? Parece que en épocas de los primeros desplazamientos era >

INDICACIONES. Direcciones, giros, curvas, cruces, espectáculos, velocidad... La vida urbana se puede regular por medio de señales. Se usa un modelo general y se añade el toque local.



ANIMALES. Prohibidos, no permitidos, atados..., los perros tienen también su espacio en el universo de la señalización de calles, parques y carreteras. Los avisos sobre cruce de animales salvajes sueltos o rebaños son frecuentes en zonas rurales

[06] Un código universal

> mejor tener asegurada la defensa en esos caminos de dios repletos de salteadores. "Napoleón decretó que la gente condujera por la derecha, aunque no todos los países que había conquistado le obedecieron". Así, hoy, 163 conducen por la derecha, y 58, por la izquierda.

Y por las autopistas de este ya viejo orden mundial motorizado circulan los 12 apartados del libro, que se ocupan de la repercusión cotidiana de las cuatro ruedas en la vida animal -"¿cuántos mueren despanzurrados bajo las ruedas?"- y no tan animal: indicaciones del paso de niños, del peligro de armas; la existencia de zonas de obras o lavabos, de lugares prohibidos... Señales de cinco continentes; de lugares poblados o desiertos; de tierra, mar y aire; de peligros lejanos o cercanos; aisladas y en grupo; divertidas y aterradoras; de tranvías o tractores; de diseño realista o no...

**Al calor de todas ellas crecen historias del mundo actual, tal y como gusta de hacer Colors.** La vida de esos 250 millones de niños a los que no les sirven las señales de escuela porque ellos trabajan; los canguros, koalas, elefantes o camellos que se juegan el tipo al cruzar carreteras; las mafias que controlan el transporte público en Nigeria; los corrimientos de tierras en Nepal; las minas colocadas por los rebeldes en los caminos de Angola... Y más: la vida anónima de Donatella Peliccioli, que limpia baños en Italia y ve pasar por allí a 3.000 personas al día; los problemas de fatiga de los conductores de camión; las ventajas de la lectura al viajar en autobús, o lo saludable para cuerpo, alma y medio ambiente que es moverse en bicicleta y pasar... del coche.

Generales y particulares, copiadas literalmente o adaptadas a las necesidades locales, el código de signos de tráfico ha conseguido poner de acuerdo a dos mundos opuestos, el de conductores y el de peatones. Y hasta al de los conductores con las divinidades locales. Basta viajar a la India, subirse a un autobús regular cualquiera y abstraerse (aterrado) escuchando los toques de claxon (otro sistema de señales: el más ruidoso tiene preferencia) o leyendo los carteles con citas apocalípticas y socarronas colocados en cruces o bordes de precipicios: "Piensa en tu mujer y tus hijos", "Dios tiene pensada una larga vida para ti", "Correr no te sirve, suele matar a otros". Si el viajero lo puede contar más tarde es que esas señales, esos mensajes, eran legibles, visibles, creíbles, inteligibles. Efectivas. ●

✳ '1.000 signs' es un proyecto de 'Colors' editado por Taschen. A la venta en junio.