

# EL DISEÑO DEL MOBILIARIO URBANO

## Modelos universales, lecturas locales

*Pilar del Real Westphal*<sup>1,2</sup>

*(1)Departamento de Proyectos de Ingeniería, Universidad Politécnica de Cataluña*

*(2)Departamento de Diseño, Universidad Tecnológica Metropolitana, Chile*

### **SUMMARY**

The purpose of this work is to show that for an almost identical product there are different urban integration, utilities and readings by users living in different realities.

The practices of the globalization can standardize designs, allowing a reduction of costs and more efficiency in the production of objects. However, the models of great universality that are reproduced generate different practices and uses, revealing the existence of specific local needs. This is due to two main causes: that the same object is not integrated in a same way in different contexts and that some features of the product are distorted in the replicas.

The above-mentioned gives place to certain distrust among the inhabitants of those places where the objects are replied not taking advantage in all of its potential, what is reflected in a low index of utilization and indifference of users regarding the modern contribution.

Then for design, without ignoring its relationship with technological progress, the levels of understanding of the contexts where the new objects are introduced should not be ignored neither the characteristics of the individuals that will use them.

It will be carried out here an analysis that allows developing a comparative plane about the mode of use, appropriation and usefulness that are obtained from bus stops among Barcelona and Santiago Chile. It concludes that it is essential to conceive the object as a part of a system and to adapt it as such to the reality where it is transferred.

### **RESUMEN**

El propósito de este trabajo es establecer que para un producto casi idéntico hay integraciones urbanas, utilidades y lecturas diferentes de parte de usuarios que están insertos en realidades diferentes.

Las prácticas de la globalización, que pueden uniformar y estandarizar diseños, podrían permitir una reducción de costos y mayor eficiencia en su producción. Sin embargo, los modelos de gran universalidad que se reproducen, generan distintas prácticas y usos, revelando la existencia de necesidades locales específicas. Esto se debe a dos causas principales: que un mismo objeto no se inserta de igual manera en contextos distintos y que algunos rasgos se distorsionan en las réplicas.

Lo anterior da lugar a cierta desconfianza en los habitantes de aquellos lugares donde los objetos son replicados y no se aprovechan en todo su potencial, lo que se refleja en bajos índices de utilidad y en un aporte modernizador indiferente al usuario.

Entonces para el diseño, sin desconocer su relación con avance tecnológico, no deben ignorarse los niveles de comprensión de los contextos donde se sitúan los nuevos objetos, ni las características de los individuos que los usarán.

Se llevará a cabo aquí un análisis que permita desarrollar un plano comparativo entre las formas de uso, apropiación y utilidades que se obtienen de paraderos de transporte público en Barcelona y Santiago de Chile. Se concluye que es imprescindible pensar el objeto como parte de un sistema y adecuarlo como tal a la realidad donde se traslada.

## **1. INTRODUCCION**

Este trabajo tiene por finalidad analizar la forma en que los objetos del mobiliario urbano se insertan en la ciudad y son leídos y utilizados por los usuarios. Se quiere mostrar que las prácticas ciudadanas varían de acuerdo a las distintas realidades en que se ubican. Para demostrarlo, se emprende un estudio del diseño del mobiliario urbano, explorando algunos aspectos claves ligados al espacio público, sus valores, sus características, y sus usos. Se analizará cómo funciona el mobiliario urbano en la ciudad, cuáles son sus atributos generales y cómo se sirven de él los usuarios. Un análisis comparativo más concreto entre las formas de uso, apropiación y utilidad de las paradas de autobús de transporte público en Barcelona y Santiago de Chile permitirá validar la hipótesis de que los comportamientos sociales son diferentes frente a un mismo objeto en contextos distintos.

## **2. DISEÑO DEL MOBILIARIO URBANO**

### **2.1. El espacio público**

El espacio público funciona como plataforma donde se instalan los objetos que corresponden al mobiliario urbano. Por ello, este espacio debe contener respuestas a las necesidades individuales y sociales de la comunidad, haciéndose cargo de las necesidades generales indiferenciadas de todos, a través de una oferta homogénea, y de las necesidades específicas de cada uno, con una oferta heterogénea.

### **2.2. Los valores del espacio público y la disciplina pública urbana**

El valor del espacio público se expresa en la utilidad que presta y en su capacidad de dar respuesta a las demandas que en él se generan, haciendo posible que adquiera un valor significativo para sus usuarios. “La calle es una interioridad social, donde se extrovierten las actividades, rasgos y valores de los conciudadanos, y donde se puede leer el grado de compromiso de éstos con lo colectivo”. [Chile - Mideplan, 1998, p. 1.2/1]. La oferta de espacio urbano consiste en brindar mejores condiciones para los usuarios, incidiendo en el moldeamiento de sus comportamientos en pos del bien común.

El objetivo de regular o normar el comportamiento de las personas responde a la necesidad de generar beneficios sociales. La oferta de bienes y servicios urbanos en el espacio público permite que las personas se disciplinen y adopten conductas ordenadas. Regular el comportamiento de las personas es, sin embargo, una tarea que debe ser tomada con cautela. Esta precaución está en directa relación con la potencial aceptación y éxito de las normas que se quieran imponer y en particular, con la calidad, pertinencia y comodidad de los bienes ofrecidos.

### **2.3. El uso público del espacio**

Siendo el espacio público de todos, se usa sin distinción de sexo, edad, raza ni condición socioeconómica, siendo un derecho el beneficiarse con su oferta:

“El espacio público supone, pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que lo convierte en un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración de culturas. Por ello es conveniente que el espacio público tenga algunas cualidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo”. [Borja, 2003, p. 125]

El respeto por el espacio público es deber de todos. Si las personas se comportan de manera arbitraria, (tomando el autobús donde quieren, cruzando la calle en cualquier lugar), es decir, si asumen decisiones privadas sin cuidado del resto de las personas, generan, en lo social, un desorden que perjudica a todos.

### **2.4. Uso del mobiliario urbano**

En el caso particular de los objetos urbanos, la dificultad para dar una respuesta global a todas las personas proviene de los factores diferenciadores de ellas, incluso sus diferentes lugares de residencia. Sin embargo, las desigualdades que priman en el espacio privado se esfuman al considerar el espacio público, al que tienen acceso igualitario todos los transeúntes. Por eso, el mobiliario debe cumplir con ser universal, es decir, ser apto para responder a todos los usuarios, sin excepción de ninguno.

## **3. LA COMPLEJIDAD DEL DISEÑO DE LOS OBJETOS DE USO PÚBLICO**

La organización del mobiliario urbano está dada por modalidades de regulación que definen criterios de uniformidad y diversidad, tamaño, cantidad y políticas de distribución en el espacio. En el caso del diseño del mobiliario urbano, se debe sumar una serie de otros atributos:

- Lo público y lo colectivo – debe ser reconocido y comprendido por todos, sin distinción y su uso podrá hacerse individual o colectivamente.
- Relación con los usuarios – los principales beneficiarios no poseen ninguna facultad al momento de elegir, ya que la decisión sobre los objetos de uso público no recae directamente sobre ellos.
- Relación con el espacio donde se inserta – se debe complementar y apoyar la actividad que se desea realizar, sin interferir en la diversidad de actividades y objetos que se ofrecen en el espacio público.
- Relación con el sistema – el mobiliario debe poseer un carácter sistémico, es decir, funcionar a su vez de manera individual y como un todo. Las reglas que gobiernan la instalación del mobiliario deben leerse bajo este criterio.

## **4. LA GLOBALIZACIÓN Y LOS OBJETOS DE EXPORTACIÓN**

### **4.1. Lo esencial y lo secundario**

La globalización puede promover la estandarización y uniformidad de productos y diseños. Ello a su vez, puede favorecer la reducción de costos y mayor eficiencia en la producción de objetos. Sin embargo, este criterio debe ser relativizado. Los modelos que se reproducen, como de gran universalidad, generan distintas prácticas y usos, revelando la existencia de necesidades locales diferenciadas. Esto se debe a

dos causas: que un mismo objeto no se inserta de igual forma en contextos distintos, y que algunos rasgos de dichos objetos se distorsionan en las réplicas.

Lo anterior puede dar lugar a cierta desconfianza en los habitantes de los lugares donde estos objetos son replicados. A veces se genera desconfianza para aprovechar su pleno potencial, lo que se refleja en bajos índices de utilidad y en que el aporte modernizador es muchas veces indiferente al usuario. Esta conducta refleja que para el diseño, sin desconocer el avance tecnológico, no se debe ignorar la comprensión de los contextos donde se sitúan los nuevos objetos, y los rasgos y capacidad de aprehensión, de los individuos que usarán los objetos ofrecidos.

#### **4.2. Funciones y accesorios**

Las diferentes configuraciones que puede tener un mueble urbano y sus niveles de respuesta formal deben estar determinadas principalmente por las necesidades de demanda del servicio, lo que hace que se den diversas respuestas de acuerdo a las condiciones de cada caso (por ejemplo, un paradero en el área central de la ciudad será más elaborado, de mayor tamaño y tendrá muchos más servicios que un paradero en la periferia).

#### **4.3. Estética y mobiliario**

La estética no se debe entender como algo accesorio. El urbanista Jordi Borja plantea dentro de los derechos urbanos el derecho a la belleza:

“el lujo del espacio público y de los equipamientos colectivos no es despilfarro, es justicia. Los programas públicos de vivienda, infraestructura y servicios deben incorporar la dimensión estética como prueba de calidad urbana y de reconocimiento cívico. Cuanto más contenido social tiene un proyecto urbano, más importantes son la forma, el diseño, la calidad de los materiales... La estética del espacio público es ética.”[Borja, 2003, p. 125]

El tema cultural es igualmente relevante. Una experiencia en Nueva Delhi, con un paradero “*state of the art*” que fue abandonado por los usuarios y se convirtió en un centro de concentración de vagos, obligó a retirar todos sus modernos atributos para expulsar a los mendigos y atraer nuevamente a los usuarios del transporte público. [Zegras, 2002]

“La aceptación de un producto depende prácticamente de hasta que punto se consigue conectar con las pautas y escala de valores (sobre todo con las pautas estéticas y simbólicas) del grupo de destino interpelado.....” [Bürdek, 1996, p. 232]

### **5. LAS PARADAS DE AUTOBÚS EN BARCELONA Y SANTIAGO DE CHILE**

#### **5.1. Las paradas de autobús**

El caso de las paradas de autobús se toma aquí como un ejemplo, quizás de los más notorios, respecto de la necesidad de introducir mejoras sustanciales en la gestión del mobiliario urbano de las ciudades. Aunque este caso puede ser singular, pues corresponde a un soporte de actividades cotidianas, obligadas y esenciales, algo similar sucede con otros objetos del mobiliario, como botes de basura, escaños, señalización, aceras, etc. Aquí se consideran las bondades de los diseños y también la permanencia de ellos, durabilidad, cuidado y calidad para responder a su función.

El siguiente análisis ofrece una comparación entre los modos de uso y apropiación de las paradas de buses en Barcelona y Santiago. Este análisis validará la hipótesis sobre las conductas sociales frente a un objeto similar en contextos distintos.

## 5.2. Similitudes y diferencias

La ciudad de Santiago está dividida en 34 comunas y cada una tiene un proyecto propio y diferente de mobiliario urbano y por ende, de paradas de autobús. En términos de soluciones, éstas se pueden clasificar en tres grupos: el primero lo constituyen las comunas de mayores ingresos; la mayoría de sus diseños han sido hechos por empresas extranjeras, tales como Adshel Heres de USA, Grupo Sarmiento de Argentina, Stand Off S.A. de México y España, JC Decaux de Francia, las cuales han implementado modelos existentes de su cartera de productos.

Un segundo grupo, representado quizás por las comunas más audaces, se ha limitado a replicar o copiar diseños existentes aparentemente exitosos en Chile y en otros países, dando resultados discutibles, como sucede en la comuna de Providencia, donde la innovación de introducir andenes altos y acceso para sillas de rueda en los paraderos ha significado una dificultad mayor para los usuarios en lugar de una mayor comodidad.



Figura 1. Providencia 2002

Por último, el tercer grupo está constituido por las comunas de menor ingreso, donde resulta destacable el esfuerzo por destinar recursos escasos a necesidades de menor prioridad frente a necesidades tales como la salud, educación y vivienda.



Figura 2. Distintas experiencias de paraderos en comunas de Santiago

## 5.3. Definición del objeto

Existen numerosas formas de llamar al lugar donde se encuentran autobuses que circulan y pasajeros que esperan. Si bien la Real Academia ha convenido en aceptar el término de parada o paradero para definir este lugar, este parece limitado para definir los objetos que sirven de soporte a esta actividad. Se hace necesario introducir algunas precisiones. Se trata de un mueble urbano, destinado a acoger usuarios del transporte público por buses, otorga protección ante a las inclemencias del clima, permite la espera del autobús y el acceso a él. Otorga comodidad para permanecer en espera, incluye condiciones de seguridad para las personas, tanto en la espera como en el embarque y desembarque del bus.

#### 5.4. Identificación / Información

La parada de autobús funciona como referencia física visible de la existencia del sistema de transporte, y es el local de contacto entre el usuario y los buses. Por ello, es necesario que este lugar sea reconocible por los que demandan el servicio, por el que lo ofrece y por los demás transeúntes.

En Barcelona es posible destacar la entrega de información en las paradas. En el refugio se encuentra un plano de la red de metro y de autobuses con que cuenta la ciudad, diferenciados por número, color, paradas que realiza y dirección del recorrido, días que funciona el servicio y frecuencias. Además, está claramente identificado el número de las líneas de buses que se detienen en ese punto. Las líneas cuentan con número de identificación, el cual posee un tamaño visible a la distancia, colocado en los cuatro lados del vehículo y con iluminación propia.



Figura 3. Sistema de identificación en Barcelona

En Santiago, la información que se entrega en los paraderos es casual, y en la mayoría no existe. La información es críptica, nunca agrega un plano de la ciudad, ni la red de transporte ni el sentido del bus que se detiene en la parada en cuestión, ni los próximos puntos de parada. Esto ha provocado que incluso en aquellos lugares donde la información sea de mejor calidad, los usuarios tiendan a no servirse de ella.



Figura 4. Sistemas de identificación en Santiago

El paradero es entonces sólo un hito de identificación de los puntos de parada, pero al tener una utilidad parcial respecto de su potencialidad, la práctica ha hecho que los usuarios quieran solicitar la detención de los buses en cualquier lugar de la ruta (fuera de los paraderos) y que los conductores estén dispuestos a detenerse.

#### 5.5. Usos

El paradero de Santiago es un lugar de espera del autobús que otorga protección a las personas y en las zonas centrales se usa bastante. Sin embargo, cuando la capacidad y el tamaño de la parada es superada en relación al número de buses que se detienen, no está asegurada la facilidad de abordaje a los buses, pues estos suelen detenerse lejos del paradero. La gente entonces, deberá abandonar el

paradero para acceder al vehículo. Es evidente que aunque el objeto tenga un diseño adecuado en cuanto a protección, no funciona en cuanto a proteger a los usuarios del riesgo de la calle. No basta pues con copiar diseños sino que también se debe innovar en tamaños y capacidades para atender flujos reales de buses.



Figura 5. Usos y prácticas en Santiago

En Barcelona, un paradero no alberga generalmente más de cinco líneas y normalmente sólo tres. Las paradas entre una ruta y otra están normalmente diferidas, y el hecho que sea un derecho del usuario la detención del autobús, crea la necesaria cultura cívica sobre el respeto y uso de los paraderos.



Figura 6. Usos y prácticas en Barcelona

### 5.6. Inserción y emplazamiento

Aunque la localización del punto de parada no compete a este trabajo, es necesario mencionarlo como un factor determinante en el funcionamiento del sistema. El análisis permite concluir que la definición de las paradas en Santiago ha sido justa en general. Los problemas aparecen con las funciones adicionales de la parada.

Como afirma Bonsiepe, “un desarrollo sin atributos precisos, sin imaginación política, es decir, sin claridad acerca de la ‘matriz de los valores de uso’ y sin la debida reflexión de las necesidades que deben satisfacer los utensilios, muy probablemente no aportaría un bienestar a la población local”. [Bonsiepe, 1985, p. 21]

A menudo los paraderos compiten con otros mobiliarios del espacio público en una desorganización que sólo contribuye a inhibir su uso. Muchos paraderos se localizan en lugares que obstruyen la circulación peatonal, lo que en Barcelona se resuelve habilitando en el lugar sólo un elemento vertical, que posee una placa e información. En Santiago no se hace así, y se observan casos como el de la última foto arriba, donde el paradero está ubicado a casi un metro de altura sobre el nivel de la acera, o en la foto anterior, a más de cuatro metros del borde la calzada. Ambas situaciones representan la inutilidad de repetir sin crítica los modelos importados.

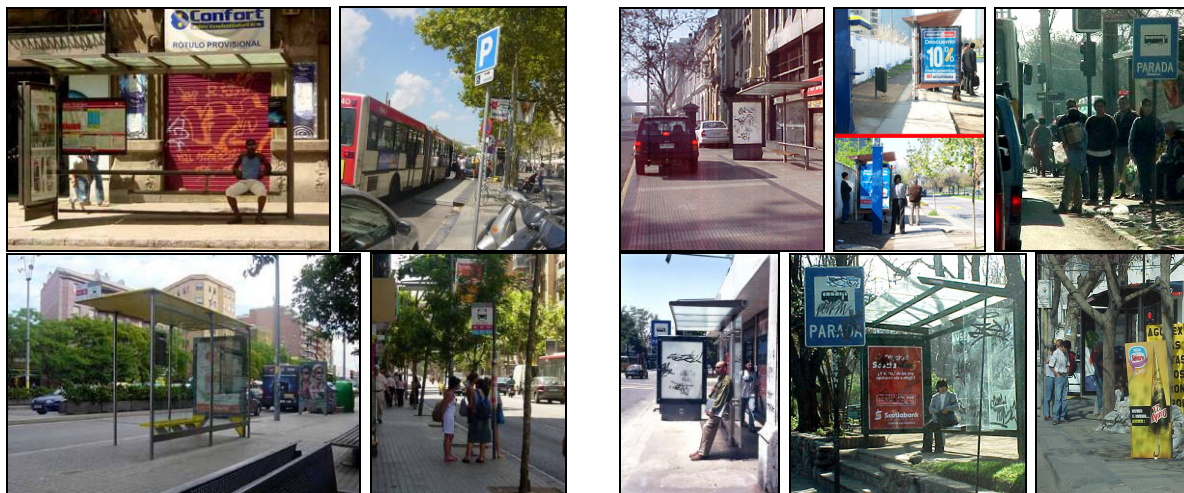


Figura 7. Las diferencias de inserción en Barcelona y Santiago

También sucede que se intenta colocar los paraderos a ultranza en un lugar donde el suelo ni siquiera está asentado; las piedras, el lodo cuando llueve, y los accidentes de relieve del piso hacen absolutamente peligrosos dichos lugares y muestra que el paradero sólo se concibe como una construcción, pero sin piso.

## 5. CONCLUSIÓN

Se debe considerar que el refugio debe ser comprendido como un espacio físico merecedor de un trato diferenciado que permita valorizar su espacio próximo. Los elementos que lo componen deben adoptar características especiales, concebidas dentro del concepto del mobiliario urbano para que puedan atender con eficiencia y confort a los usuarios [Barroso y Machado, 2002] en todas las necesidades que estos manifiesten en vinculación con la necesidad de esperar y abordar un autobús de transporte público.

La falta de criterios apropiados a las realidades locales lleva en la generalidad de los casos a inhibir el aprovechamiento de los atributos de estos muebles urbanos. Introducir criterios culturales locales, adaptando los aportes del progreso y la globalización, es una condición fundamental para tener éxito frente a objetos aparentemente aprobados y comprobados en los países desarrollados.

La variable cultural, que genera lecturas locales, termina por relativizar los modelos universales a menos que con el propio diseño se conjuguen criterios propios de la cultura donde se insertan estos objetos para en realidad otorgar todos los beneficios potenciales que ellos tienen a usuarios que no practican necesariamente la misma lectura. No se trata de rechazar los modelos probados y perfeccionados por el diseño; se trata simplemente de detectar cuales son las necesarias adaptaciones a los contextos donde se insertan y cuales son las expectativas de estos ciudadanos.

## BIBLIOGRAFIA

Barroso, Helen y María Machado, "Parada bioclimática de transporte", Revista dos Transportes Públicos, año 24, 1er. Trimestre 2002, Sao Paulo, pp. 85–102.  
Chile - Mideplan: "Recomendaciones para el diseño vial urbano (REDEVU)", Mideplan, Santiago 1998.

Borja, Jordi, "El espacio público: ciudad y ciudadanía", Editorial Electra, Barcelona 2003.

Bonsiepe, Gui, "El diseño de la periferia", Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1985.

Bürdek, Bernhard, "Diseño. Historia, teoría y práctica del diseño industrial", Editorial Gustavo Gili, Barcelona 1994.

Zegras, Christopher, "Eco-Friendly Bus Shelters", Nota MIT, Boston, 2002

del Real, Pilar. "La parada de autobús: Evaluación y criterios para el mejoramiento de los puntos de parada de autobús en Santiago de Chile". O. Figueroa Monsalve (dir.). Tesis Master. Universitat Jaume I, Universidad Tecnológica Metropolitana, Departamento de diseño, 2002.

<http://www.bcn.es/urbanisme/model/expo/castella/pg12lecea.htm>

[http://www.publicacions.bcn.es/bmm/bmm\\_diseno/bmm\\_disseny\\_66.htm](http://www.publicacions.bcn.es/bmm/bmm_diseno/bmm_disseny_66.htm)

### **CORRESPONDENCIA**

Pilar del Real Westphal

*Universidad Politécnica de Cataluña*

*Depto. de Proyectos de Ingeniería*

*Av. Diagonal 647*

*Planta 10, Barcelona, C.P. 08928*

*Teléfonos 93 4010956 – 93 4219225*

*pdelreal@utem.cl*