

Legibilidad sin señalización: Wayfinding en la arquitectura

Categorías: [Tema Central](#), [135 / Grandes Dimensiones](#)

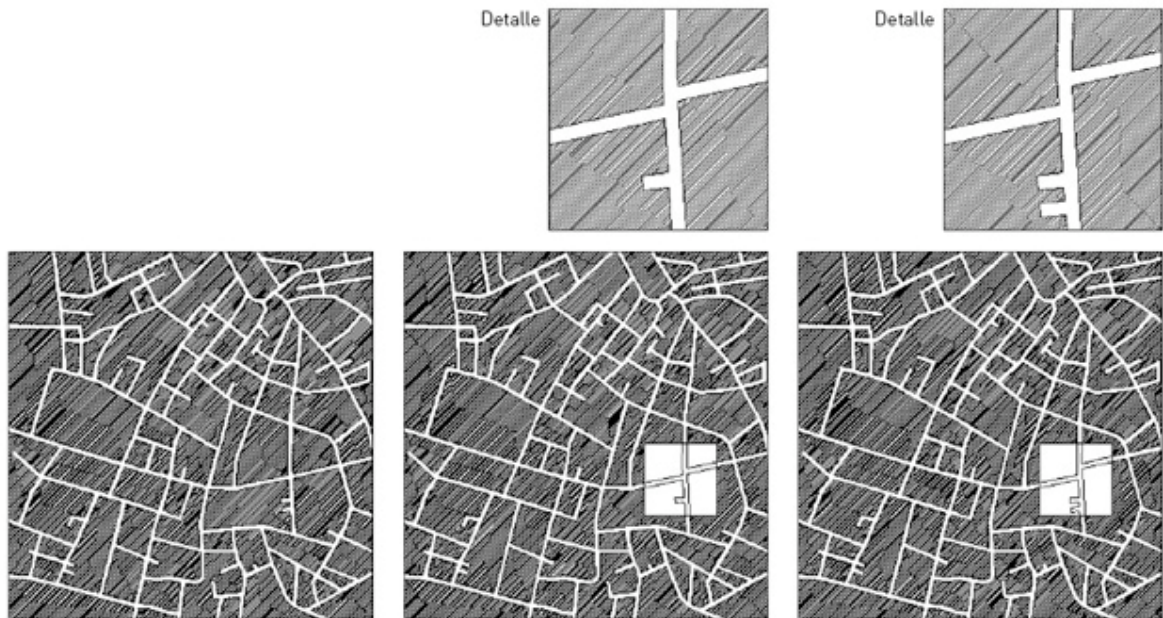


Figura 1 a [izquierda]: Escenario 1, mundo sin discontinuidades espaciales.
Figura 1 b [centro]: Escenario 2, mundo con una pequeña discontinuidad.
Figura 1 c [derecha]: Escenario 3, mundo con una discontinuidad espacial incrementada.

por RODRIGO MORA

¿Le ha tocado estar en edificios o complejos de edificios (léase hospitales, complejos de oficinas, etc.) donde recurrentemente le es difícil ubicarse? ¿O dónde encontrar el lugar por donde llegó se torna una hazaña? ¿Se ha preguntado la razón?

Lo más fácil es pensar, por supuesto, que todo se debe a su mala orientación y que cuándo será el día en que de una vez por todas aprenda a leer detenidamente los mapas (en el caso que los haya). Probablemente, usted pensará que todo se soluciona preguntándole a alguien dónde está tal o cual lugar, al fin y al cabo, en un par de visitas todo se arreglará y usted ya no necesitará de mapas ni consultas.

Puede que usted esté equivocado y que su desorientación sea un problema del edificio más que de usted mismo. En definitiva, puede que sean muchos los que, como usted, constantemente tienen problemas para encontrar su camino en el edificio.

Ahora bien, ¿por qué sucede esto? ¿Cómo es que un edificio, o más bien la arquitectura de un edificio, puede ayudarnos en el proceso de entender su organización y a navegar en forma eficiente el espacio?

Esa es la pregunta fundamental detrás de lo que los anglosajones conocen como Wayfinding, que traducido al castellano sería algo así como “encontrar el camino”. Wayfinding es un campo disciplinar entre la arquitectura y la psicología cognitiva, que se preocupa del estudio de las condiciones que debe tener el medio construido (desde el espacio urbano hasta los edificios), para que la gente pueda orientarse fácil y eficientemente en ellos.

Es necesario distinguir la idea de Wayfinding de lo que tradicionalmente se conoce como señalización. Wayfinding es un concepto que apunta a que la arquitectura, a través de su organización espacial, facilite que las personas naveguen en edificios y ciudades en forma espontánea y natural. En este sentido, es casi lo contrario al uso de la señalización, que apunta a mejorar la legibilidad del medio construido a través del mensaje gráfico. Se trata, en el fondo, de reducir la dependencia de la señalización, toda vez que la lectura de instrucciones escritas para la orientación en un edificio es un asunto demostradamente estresante, en especial para las personas mayores, con problemas de visión o que son novatas en un medio ambiente.

Implicancias del concepto

Un famoso estudio muestra las implicancias del concepto de Wayfinding. Realizado en 1995 en un campus universitario en Estados Unidos, buscó indagar en las características de la toma de decisión espacial en el mundo real, para lo cual se observó cómo la gente navegaba entre dos puntos: origen y destino. Para ello, se estudió a 32 sujetos, a quienes se les pidió que recorrieran el camino de ida y vuelta entre 8 diferentes lugares del campus universitario (resultando en 4 pares origen-destino). Contrario a lo esperado por el investigador, en la gran mayoría de los casos los sujetos eligieron un camino de ida distinto al de vuelta. Es más, en el mejor de los casos, solo el 62% de los estudiantes atravesó el campus en las dos direcciones simétricamente.

¿Por qué ocurre esto? ¿Por qué muchas veces tomamos un camino distinto para llegar a un lugar que para irnos de él? La razón es que la forma en que navegamos en el espacio está profundamente afectada por la forma en que los espacios se organizan y las características visuales de ellos. Esto, en la práctica, altera la forma en que percibimos la distancia en el mundo y, con ello, las decisiones que tomamos para llegar o ir a determinados espacios.

¿Pueden una ciudad o un edificio ser desorientadores?

El sentido común indica que puede y que, es más, muchos edificios lo son. Ahora bien, ¿cómo evaluar cuan desorientador es un edificio? ¿Cómo saber cuáles son los aspectos arquitectónicos que favorecen que nos desorientemos en ellos?

Uno de los estudios más importantes al respecto fue realizado en 1981 por el psicólogo norteamericano Donald Weisman. En él, se pidió a jueces que evaluaran cuan complejos creían ellos que sería navegar en un conjunto de plantas de edificios dibujadas esquemáticamente. Ninguno de los jueces, por cierto, sabía de qué edificios se trataba. Con esta información en mano, se preguntó a usuarios de estos edificios cuan difícil era efectivamente navegar en ellos, encontrando que en la mayoría de los casos existía una correspondencia entre usuarios y jueces. En síntesis, parece ser que podemos intuir la complejidad de un edificio aun sin conocerlo directamente.

La evidencia indica que, con todos los demás aspectos iguales, la variable más determinante en una eficaz navegación en los edificios es la existencia de continuidades visuales entre los recintos. Al revés de lo que se piensa normalmente, en el sentido de que la compartimentación espacial facilitaría la "organización mental" de una planta, lo cierto es que la principal variable para la navegación eficaz es ser capaz de ver (aunque sea marginalmente) hasta dónde se debe llegar. Esto facilitará que la gente pueda formarse un mapa mental del recinto y, por cierto, de inferir cuáles son las rutas más lógicas para llegar a tal o cual lugar.

La figura 1 ejemplifica el argumento. En él, se pidió a 160 personas que subrayaran cuál creían ellos que sería la calle principal de tres ciudades ficticias. Todos los mundos eran exactamente iguales, salvo por una diferencia: mientras en el primero (escenario 1) existía una calle principal localizada al centro, en el segundo y tercero (escenarios 2 y 3 respectivamente) esta calle era parcialmente desalineada en una de las esquinas. Esta discontinuidad espacial era incrementada significativamente en el tercer escenario.

Los resultados pueden verse en la figura 2: mientras en el primero de los mundos todas las personas menos una subrayaron la calle central como la avenida principal, en el segundo y tercero mundos las personas emitieron juicios cada vez más diversos, abarcando lugares no explorados en el primer escenario.

Así, pareciera como si la pequeña desalineación hubiera provocado que los mundos hubieran sistemáticamente perdido "legibilidad" y, con ello, la capacidad de ser leídos eficientemente por las personas. Quizás lo más preocupante y más enigmático es que en todos estos ejemplos las personas podían ver la totalidad de las redes y, por lo tanto, inferir continuidades espaciales.

Por eso, cabe preguntarse ¿cuál podría ser el efecto de estas discontinuidades cuando las personas no pueden ver qué hay más allá, como ocurre normalmente en las ciudades?

Un estudio reciente intentó responder a esto. Realizado por un medio virtual, contrastó los patrones de navegación de 30 personas en dos medios urbanos idénticos, salvo por una diferencia: mientras en el primero las continuidades espaciales eran afectadas sistemáticamente, en el segundo estas eran preservadas, de forma de simular lo que ocurre en la mayoría de nuestras ciudades. Los resultados indicaron que las personas navegaban en forma estructurada en el primero de ellos, mientras lo hacían en forma errática y más

desordenada en el segundo. En otras palabras, se demostró que la navegación espacial es determinada en buena medida por cuánto podemos ver hacia delante en nuestras trayectorias.

Hacia dónde vamos

En Estados Unidos e Inglaterra, algunas oficinas de arquitectura se dedican exclusivamente a estudiar y asesorar a clientes en el tema de Wayfinding y navegación, midiendo variables tales como visibilidad (alcance visual y campo visual), accesibilidad o conectividad de las propuestas arquitectónicas antes de su construcción. Junto a eso, una cada día más extensa labor universitaria en investigación en el comportamiento espacial de las personas, ha intentado medir los factores de la arquitectura que contribuyen o dificultan la navegación en el medio construido.

Aunque en Chile esto es un tema prácticamente desconocido, es importante que todos aquellos cuya preocupación es el medio construido, comencemos a estudiar y diseñar nuestras ciudades y obras de forma tal de hacerlas amigables para su navegación. Y darle importancia a uno de los temas centrales de nuestra profesión. ¿Cómo hacer, por ejemplo, que un complejo comercial y de oficinas como el Costanera Center, en la comuna de Providencia, no tenga el crecimiento desordenado y de difícil lectura espacial del Parque Arauco? ¿Cómo lograr que los cuatro estadios planificados para el Mundial Femenino de Fútbol, a realizarse en Chile este año, sean amigablemente “navegables”?

Es hora de que la arquitectura chilena aborde esos temas desde una perspectiva menos arbitraria e intuitiva y, en cambio, adopte un enfoque más analítico y objetivo. Es hora de que sea la arquitectura, y no la señalización, el principal instrumento para que vivamos nuestras calles y edificios.

Rodrigo Mora

Arquitecto U. de Chile 1996, MSc AAS University College Londres 2001, es docente de la carrera de arquitectura de la Universidad Técnica Federico Santa María en Valparaíso. Actualmente, se encuentra realizando estudios de doctorado en cognición espacial en Bartlett, University College Londres, Inglaterra.



Figura 2 a (izquierda): Respuestas de los entrevistados en escenario 1.

Figura 2 b (centro): Respuestas de los entrevistados en escenario 2.

Figura 2 c (derecha): Respuestas de los entrevistados en escenario 3.