

# Ruta de la Dársena Del Guadalquivir

Identidad visual y señalización

Proyecto julio 2014



Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía  
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA





**Expo 29**



**Muelle de  
Nueva York**



**Muelle  
de la Sal**



**Chapina**



**Paseo  
Juan Carlos I**



**San Jerónimo**



**Alamillo**



**Isla de La Cartuja**



**Triana**

# Identidad visual y señalización

## Créditos

© Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. 2014

Coordinación: Luis Ramajo

Concepto, diseño, fotografías, infografías e isotipos : Óscar Sánchez Cesteros

Ingeniería: Pablo Olivares

Sevilla Enero-julio de 2014



## 1. Introducción. *Construyendo un camino con piedras*

En agosto de 2013 recibimos el encargo de desarrollar una nueva ruta ciclista y peatonal en Sevilla que recorriera su dársena. A priori, el objetivo era completar vías y posibilitar accesos donde no los había, con el fin de mantener una continuidad. A posteriori, desarrollar todo un catálogo de señalización además de varias obras, que permitiera la visualización de una continuidad, reforzara la identidad de la ruta y ampliara la relación entre el propio espacio y su realidad cultural, histórica y social.

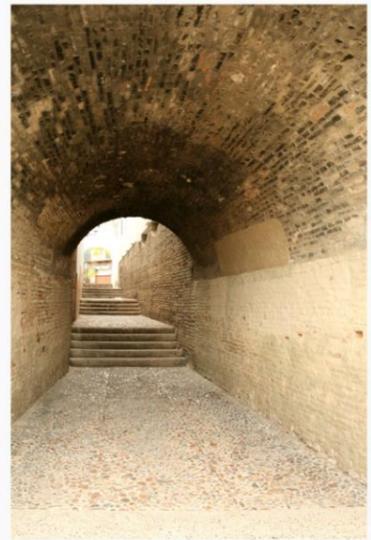
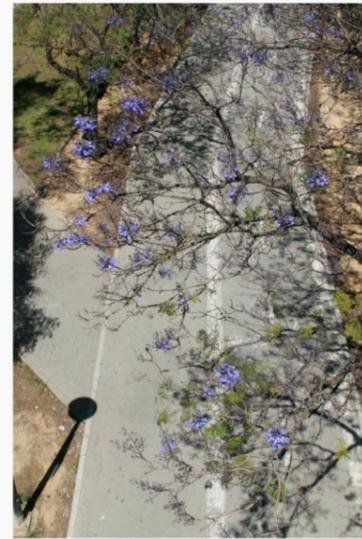
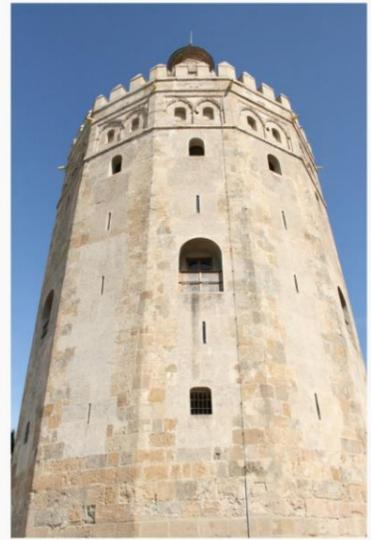
Entre octubre y diciembre desarrollamos un diseño conceptual sobre cómo debería ser la señalética de las vías que se construyeran o reformaran en el Plan Andaluz de la Bicicleta. Una vez aprobado, en enero comenzamos el trabajo de señalización de la ruta, que finalmente sería el 80% de la actuación, con la conciencia de enfrentarnos algo nuevo y lleno de dificultades técnicas. Enseguida vimos que los principales problemas eran tanto en qué intervenir y en cómo intervenir, y los principales requerimientos eran:

- Respetar al máximo las instalaciones existentes
- Realizar una intervención discreta, respetando las características de cada espacio.
- Adecuar las intervenciones a un espacio compartido por ciclistas y peatones.
- Favorecer la lectura lineal del río y del paisaje generado en su entorno.
- Diseñar las nuevas instalaciones e infraestructuras en relación a las existentes.

En los primeros estadios del trabajo se vieron distintos caminos, muchos sin salida, pero se estableció la necesidad de replantear el trabajo de nuevo desde una perspectiva más abierta y simple, del tal manera que nos preguntamos qué hacía falta para señalar una ruta como esta.

*Si nos encontramos en un bosque donde es difícil orientarse y tenemos que marcar un camino para poder volver, seguro que guardamos un montón de piedras en el bolsillo y las vamos soltando cada cierto paso. Si situamos marcas en los árboles podemos situar las orientaciones, y así, de esa manera, creamos una ruta*





## 2. Base. El paisaje urbano, su historia

La ruta no es homogénea, ni en el tiempo ni en su fisionomía, partimos de espacios portuarios del siglo XIX, paseos urbanos del XX, zonas naturales del XXI, arquitecturas modernas del XX y rincones del XV. Todos en común la dársena y como trasfondo el río en su curso original y su transformación.

Se establecen nueve zonas a partir de las condiciones de cada espacio, las cuencas visuales y el entorno:

1. Expo 29
2. Muelle de Nueva York
3. Muelle de la Sal
4. Chapina
5. Paseo de Juan Carlos I
6. San Jerónimo
7. Parque del Alamillo
8. Isla de La Cartuja
9. Triana

Cada zona tiene su propia lectura, y de la suma de todas ellas podemos alcanzar el concepto de ruta. A partir de esta división se estudia en cada una de ellas los condicionantes técnicos de señalización, desde un punto de vista particular y desde otro global.



Expo 29	San Jerónimo
Muelle de Nueva York	San Jerónimo
Muelle de Sal	Parque del Alamillo
Chapina	Isla de La Cartuja
Paseo de Juan Carlos I	Triana



Muelle de Nueva York	Paseo de Juan Carlos I
Parque del Alamillo	Triana





diseño visible adaptada a cada zona



pieza de hormigón  
para suelos blandos



pieza metálica  
para pavimentos duros

### 3. Elementos. *Señalización de continuidad*

El principal reto del proyecto es la continuidad, es decir, por dónde sigue la ruta y cómo avanzar a través de ella. Los principales problemas técnicos son contar con varios tipos de pavimento, unos fijos y consistentes y otros no. Por ejemplo en la zona del Muelle de Nueva York contamos con un pavimento de albero, en el muelle de la Sal con uno adoquinado, en el paseo Juan Carlos I con uno de baldosas o en el Parque del Alamillo con uno de zahorra.

Para establecer un sistema global y homogéneo para cada zona, se ha optado por el uso de dos tipos de señalización de delimitación, o mejor dicho de continuidad, para dos tipos de pavimentos: duros y estables, y blandos e inestables. En ambos casos el concepto es el mismo, y está basado en la idea trabajar con puntos.

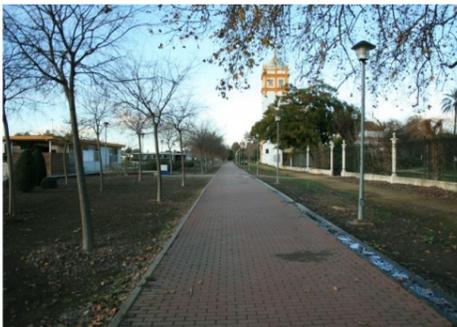


Expo 29	Chapina
San Jerónimo	Parque del Alamillo



#### 4. Elementos. *Delimitación en vías*

Existen en algunas de las zonas vías y accesos por donde la ruta debe transcurrir, que por su dimensión y diseño es exclusivo para ciclistas, o se puede interpretar como tal. Para ese fin hemos establecido dos líneas de demarcación usando el color de la ruta y eliminando la línea central discontinua, para de esa manera indicar que aún pudiendo ser una vía ciclista, podría ser compartida con peatones.



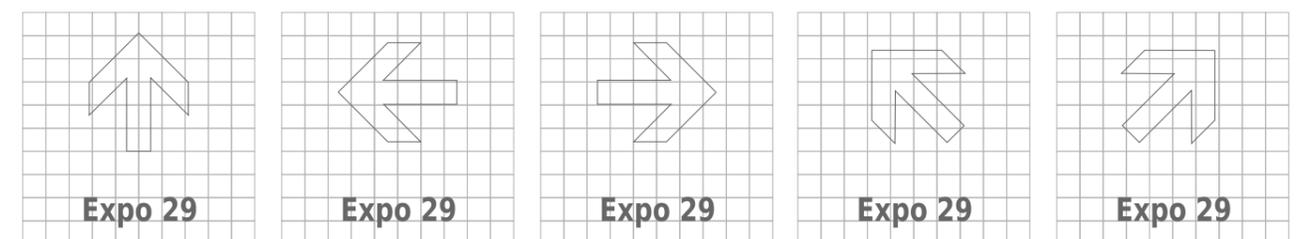


San Jerónimo	Paseo de Juan Carlos I
Paseo de Juan Carlos I	Muelle de la Sal



## 5. Elementos. *Orientaciones e identificaciones*

Toda la señalización de orientación e identificación de zonas se realiza horizontalmente para no interferir en el mobiliario urbano y en el paisaje. El programa diseñado es global y simple, basado en el uso de flechas e iconos gráficos. Con este fin se han diseñado seis conjuntos de flechas y nueve pictogramas para las zonas.





Isla de La cartuja	Paseo de Juan Calos I
Expo 29	Expo 29

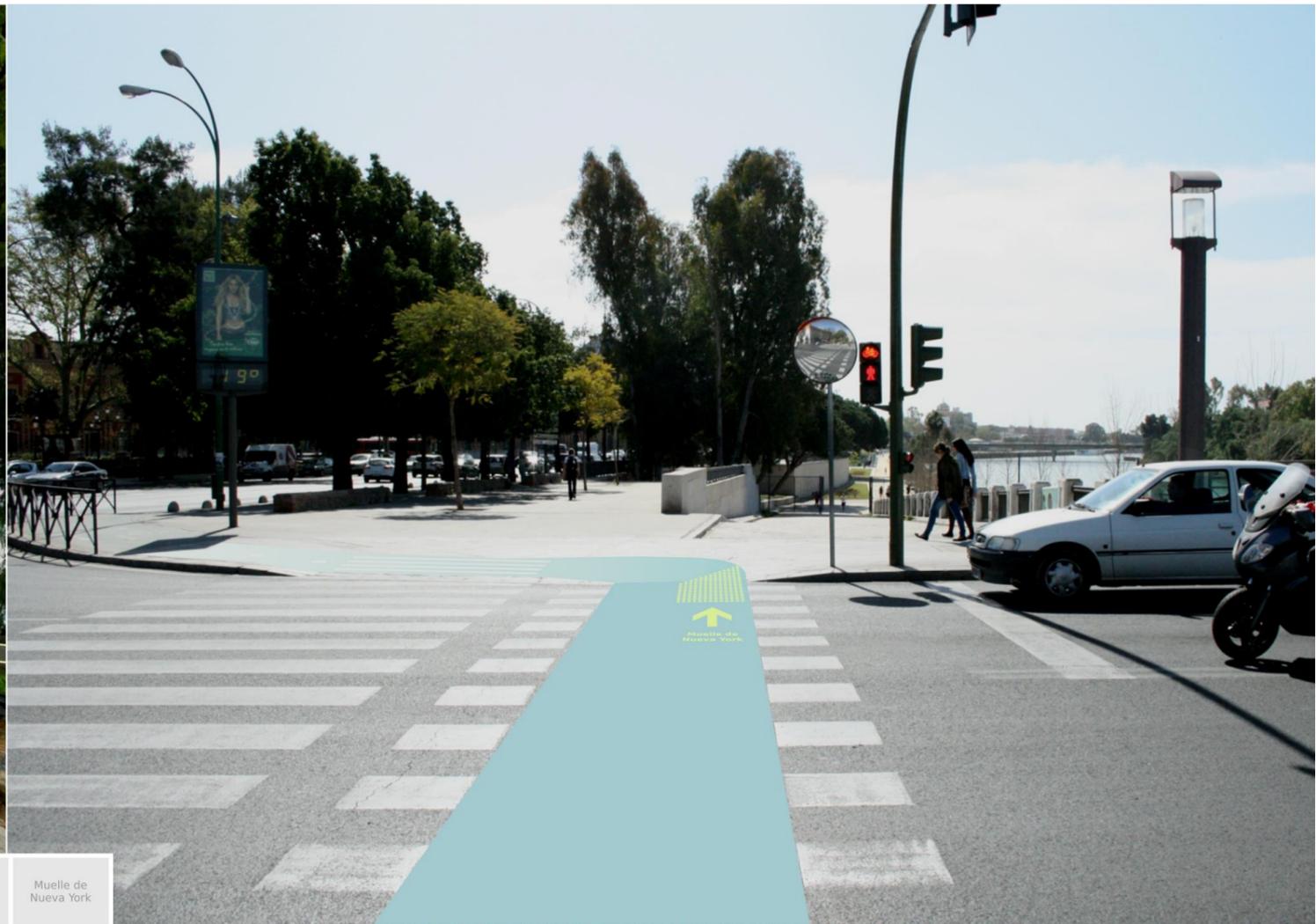


## 6. ACCESOS. *Intersecciones e incorporaciones*

Establecer un inicio y un fin en una ruta de estas características es no sólo inviable, sino desaconejable. Se ha planteado los accesos posibles desde la red ciclista actual, y algunos casos comparten trazado. En muchos de los casos se ha tenido que hacer una zona de transición desde la plataforma reservada de los carriles a las zonas de la ruta. Este espacio de transición se ha diseñado con tres elementos:

1. Intersección con la vía
2. Delimitación/carril
3. Transición a la ruta



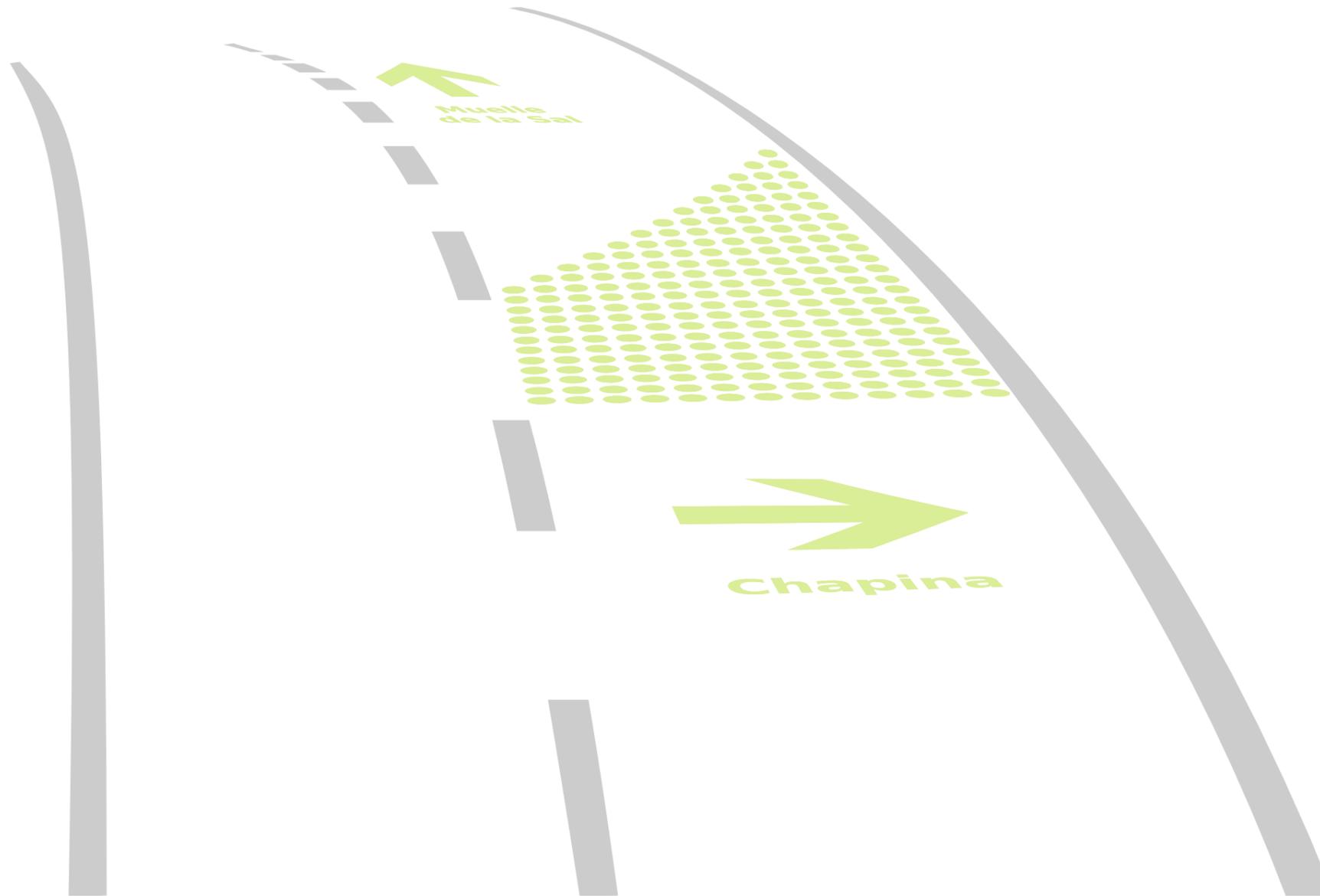


Chapina	Muelle de Nueva York
Muelle de la Sal	San Jerónimo



## 7. Señalización desde vías ciclistas. *Intersecciones e incorporaciones*

La señalización de la ruta desde vías ciclistas se ha basado en dos elementos, uno que indica la orientación y otro donde realizar el giro. El primero está resuelto con el sistema de flechas y el segundo con una malla de círculos en forma de patrón que decrecen hacia el lugar del giro formando un triángulo



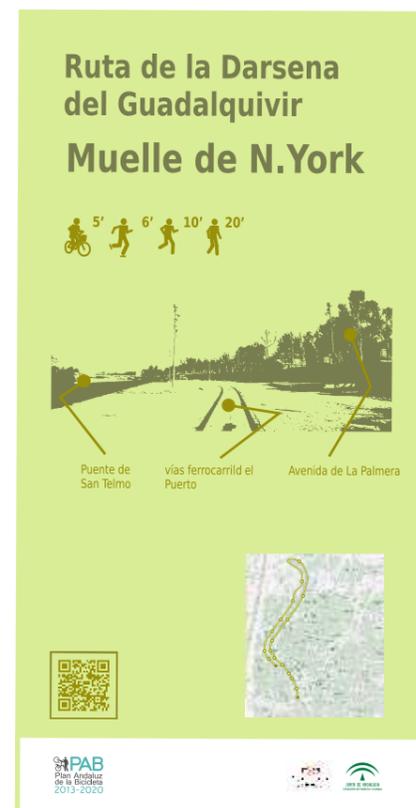
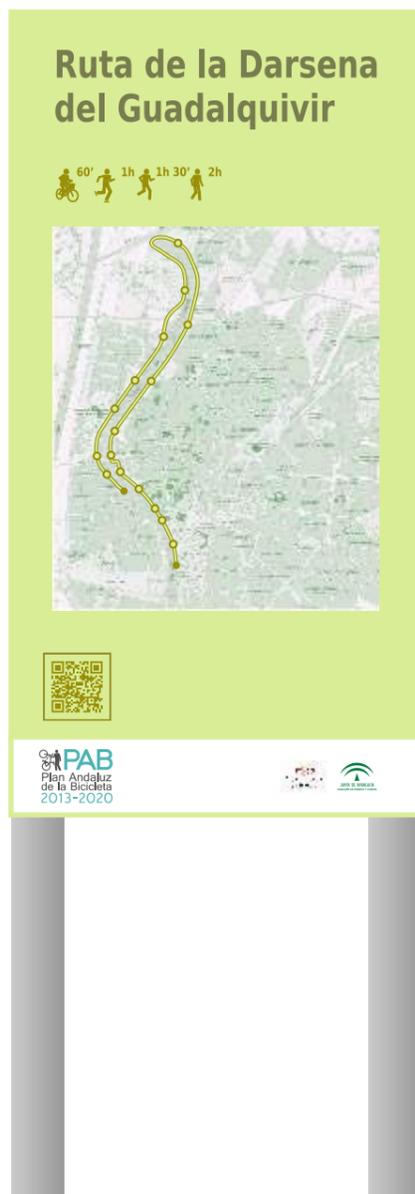


Expo 29	San Jerónimo
Muelle de Nueva York	Isla de La cartuja



## 8. Señalización. *Carteles*

La situación de carteles se ha limitado en todo el recorrido a los puntos donde, o bien existía la posibilidad de situar carteles verticales con impacto visual bajo, o bien existían estructuras, como vallas, que permitían situarlos.

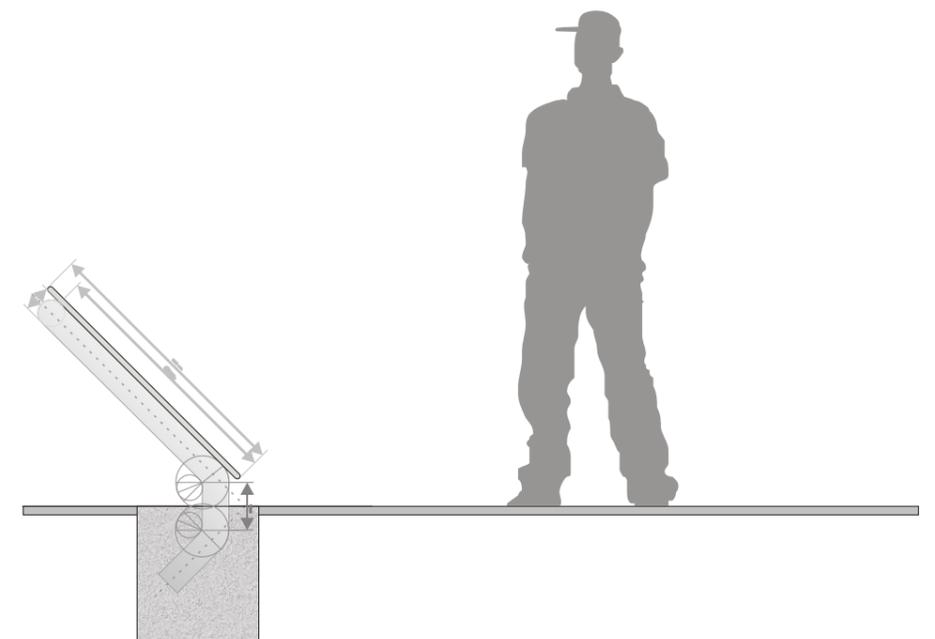
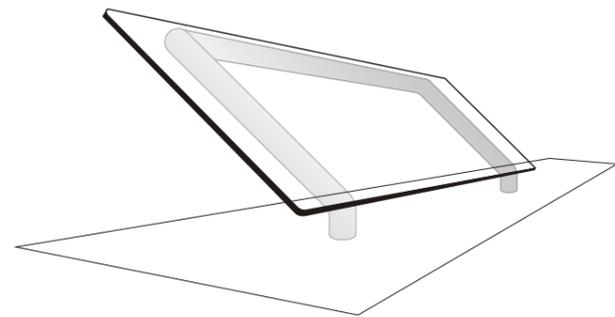




La Cartuja

## 9. Señalización. *Carteles panorámicos*

Para lugares con un gran contenido paisajístico se ha planteado un tipo de cartel panorámico donde se informa de los puntos de interés de la vista. La situación de este tipo de cartel se ha estudiado teniendo en cuenta: la posibilidad de parada, la calidad visual, la visibilidad y la importancia del contenido cultural, histórico y turístico.







Expo 29



Muelle de Nueva York



Muelle de la Sal



Chapina



Paseo Juan Carlos I



San Jerónimo



Alamillo



Isla de La Cartuja



Triana

