

fesor de la escuela en el departamento de comunicación visual.

"La escuela (afirmaba Bill) es la continuación del Bauhaus. Y se le añaden nuevas tareas que hace veinte o treinta años, no se consideraban tan importantes como ahora en el campo de la proyectación".

Max Bill aspiraba a una Hochschule für Gestaltung capaz de desarrollar, con todos los enriquecimientos del caso, la orientación estético-formal del Bauhaus. Pero esta orientación presentaba aspectos demasiado vulnerables para constituir, por sí misma, la fuerza motriz del nuevo instituto. Es decir se admite, en principio, la tesis de la continuación, pero solamente luego de una severa comprobación de la actualidad de sus presupuestos didácticos, culturales y organizativos.

Esta exigencia lleva a una situación bastante anómala, y ciertamente paradójica. Ya está funcionando un excelente edificio con aulas y talleres perfectamente instalados, ya hay un primer grupo de docentes y estudiantes, y de pronto se descubre que la validez del modelo elegido (el Bauhaus) todavía queda por demostrar.

La ambigüedad de tal situación determina un clima de impaciencia y de inaceptabilidad recíproca entre sus protagonistas. Surgen antagonismos ideológicos y Max Bill, en 1956, se ve obligado a dejar el cargo de rector.

Tomas Maldonado asume la rectoría de la escuela. Introduce en los cursos estudios acerca de semiología aplicada al diseño gráfico y diseño industrial. Es el gran pensador del diseño industrial y durante su rectoría recibe la "Gold Medal".

De 1955 a 1956 dicta el curso fundamental de la HFG, acerca de diseño gráfico y diseño industrial.

Tomás Maldonado dirige la publicación de la HFG, la gráfica es responsabilidad de **Tomas Gonda** (1925), diseñador y pintor nacido en Budapest.

En los años cincuenta, los docentes de la Hochschule für Gestaltung y Otl Aicher, hacen una aportación decisiva a la elaboración de la línea de los productos "Braun", de Frankfurt. De ahí se desarrollará el llamado "estilo Braun". Mientras que el "estilo Olivetti" buscaba siempre la unidad en la variedad, el "estilo Braun" es un ejemplo de búsqueda de la unidad en la unidad. No existe un caso parecido en toda la industria contemporánea.

En 1967 la HFG no cuenta con el apoyo de las fuentes que hicieron posible su creación y surgen graves dificultades al negársele los fondos. Un año después se cierra la escuela, en abril aparece su última publicación, simbólicamente su portada era negra.

Con la partida de Max Bill, cambia sustancialmente el plan de estudio, que refleja la importancia atribuida, en el nuevo concepto, a las disciplinas científicas y técnicas. Cambia el planteamiento didáctico del curso fundamental, que intenta reducir al mínimo aquellos elementos de activismo y formalismo heredados de la didáctica del Bauhaus. Cambia también el programa del departamento de diseño industrial, que se orienta definitivamente hacia el estudio y la profundización de la metodología de la proyectación. Lo que más tarde se llamará el "concepto Ulm", y que ejercerá una profunda influencia en todas las escuelas de diseño industrial del mundo, deriva precisamente de estos cambios.

Capítulo IX

El diseño corporativo y los sistemas de identificación visual

Origen de los sistemas de signos en la señalización vial:

El desarrollo del sistema de señales de circulación tienen que considerarse en el marco global del desarrollo de las fuerzas productivas y de tráfico. En una etapa de desarrollo "primitiva" viajeros y cazadores señalaban sus caminos con signos sobre rocas y en árboles. Los romanos conocían ya las columnas miliarias en sus redes de vías. Con la caída del Imperio, la construcción de carreteras y con ellas la señalización de caminos experimentó una regresión.

En el siglo XVII se mencionan señalizaciones de cruces y bifurcaciones de caminos por medio de cruces, postes o manos indicadoras. Con la aparición del correo se acrecientan las señalizaciones que tenían que ser leídas por un jinete a caballo.

En el siglo XIX la construcción de carreteras cobró un nuevo impulso gracias a las nuevas técnicas de Mc Adam y Telford, y a la invención de la apisonadora. Tras inventarse la bicicleta se formaron las asociaciones de ciclistas para cuyos socios se colocaron las primeras señales de aviso en las carreteras escarpadas.

Sin embargo, la verdadera historia de las señales de circulación empieza con la invención y difusión del automóvil. Ya en 1895, el Touring Club de Italia colocó señales de tránsito en hierro colado en las cuales se indicaban situaciones de peligrosidad por medio de flechas (ej.: carreteras en declive).

Aún antes del cambio de siglo, la Liga Internacional de Asociaciones para el turismo preparó unas propuestas para una unificación de las señales de circulación que fueron aprobadas en el Congreso de París (1900): flechas de diferentes posiciones (oblicuas, verticales, curvas, etc.).

Los sistemas de señalización utilizados por entonces se podían subdividir en señales de orientación, de reducción de velocidad y de peligro.

En Italia, en 1904, había nueve señales en uso; en Alemania, en 1907, había ocho señales en uso.

Los problemas del paso de fronteras y de los permisos de conducir válidos a nivel internacional llevaron a los Automóvil Clubs nacionales en 1904 a fusionarse en una estructura de ámbito internacional que también activó la cuestión de la verificación internacional de las señales de circulación.

Bajo iniciativa del gobierno francés, se llegó a la propuesta de organizar una primera conferencia internacional de representantes gubernamentales para tratar sobre los problemas de circulación. Tuvo lugar en París en 1909. Fue aprobado un convenio sobre circulación de automóviles.

Cada estado se debía comprometer a vigilar que se coloquen únicamente aquellas señales cuya representación había sido autorizada por dicho convenio.

Se trataba de cuatro pictogramas, aún en uso, para:

- Paso a nivel con barrera (valla)
 - Cruce (aspa)
 - Baden (doble corcova)
 - Curva peligrosa
- que eran de trazado claro sobre un disco circular oscuro (azul).

La Primera Guerra Mundial provocó una recesión de la circulación privada de automóviles y con ello, la del desarrollo de las señales de circulación.

Acabada la guerra se preparó un proyecto especial para la unificación internacional de cincuenta y tres países. Se reunieron en 1926 en París. Cada estado se debía comprometer a que se colocaran únicamente señales que se habían establecido en el Convenio de 1909, algunas de las cuales fueron rectificadas: para paso a nivel sin barreras se añadió el pictograma de "locomotora" y para la señal de "precaución" se adoptó la forma triangular con orla roja.

En 1931 quedó solucionado el problema de la unificación de las señales de circulación: forma triangular para las señales de peligro; forma circular para prohibición y obligación; placa azul rectangular con cruz roja para primeros auxilios, placa rectangular para situación de localidad.

El número de señales pasó de dieciocho (1928) a veintiseis.

En 1935, se incorporaron nuevas señales por motivo de la gran extensión de la red de carreteras: placas indicadoras de teléfono, taller de reparaciones, poste de gasolina, etc.

Al finalizar la Segunda Guerra un comité de trabajo de las Naciones Unidas preparó un protocolo referente a la señalización en carreteras. En Ginebra en 1949 se aprobó este protocolo.

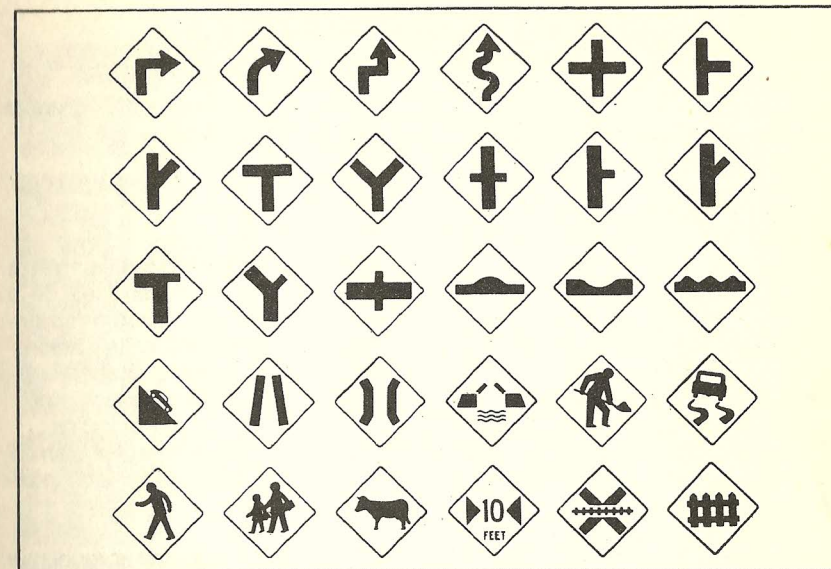
El Protocolo dividió el sistema de señales de circulación en: "señales de peligro" (forma triangular: ferrocarril, animales sueltos), "señales perceptivas" (forma circular: prohibición, obligación), y "señales directivas" (forma rectangular: subdivididas en señales indicativas, indicadores de orientación y de trayecto, placas señalizadoras de localidades y carreteras).

A nivel internacional co-existen tres sistemas fundamentales en oposición:

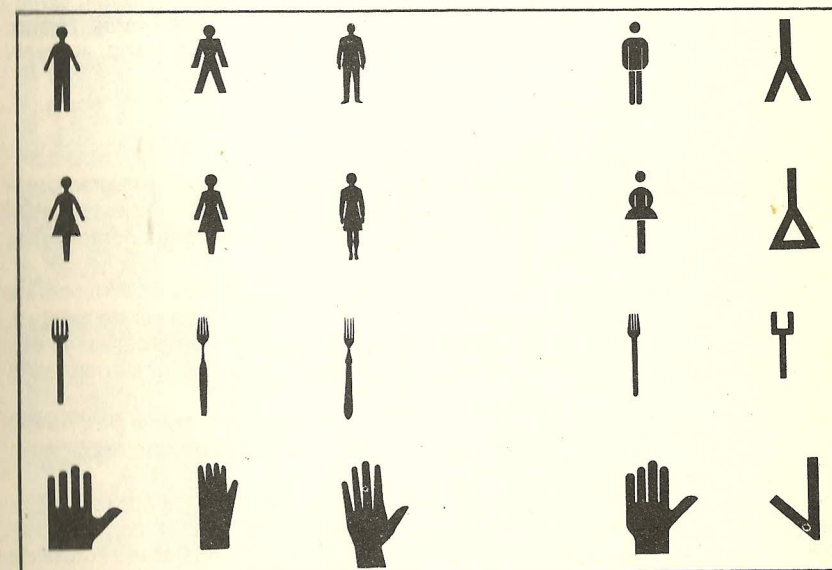
- 1- Sistema europeo (Protocolo de Ginebra) 1949
- 2- Sistema panamericano (carteles negros sobre fondo amarillo) 1948
- 3- Sistema africano derivado del británico.

Entre 1950 y 1952 un grupo de expertos de la Comisión de transporte y circulación de las Naciones Unidas investigó los sistemas anteriormente mencionados:

- las formas angulosas obtuvieron resultados por encima de las circulares;
- las figuras negras sobre fondo amarillo resultaron más visibles que las negras sobre fondo blanco;
- los pictogramas sobresalieron en mucho frente a las placas escritas.



Combinación internacional de las señales de circulación.



Comparación de pictogramas, de cinco grados de abstracción distintos.

En 1952 se propuso este sistema:

- Señales de peligro: un pictograma negro sobre fondo amarillo
- Señales de prohibición y obligación: forma circular con orla roja y pictogramas europeos pero con la incorporación de la inscripción adicionales.
- No hay sanción sobre señales de circulación.

Pictogramas:

Portador de información puntual, conciso y rápidamente identificable, a diferencia de la comunicación escrita que ha de seguir el desarrollo lineal de la composición de la frase requiriendo soportes más o menos extensos en su longitud y ancho, lo que impide toda unificación de un sistema de señalización.

Además excede la lengua: las carreteras, redes ferroviarias, líneas marítimas se prolongan más allá de las fronteras nacionales lingüísticas y étnicas. Sólo en el caso del transporte aéreo hay dos idiomas: nacional y el inglés.

La información por medio de signos pictóricos ha llevado en las últimas décadas a una transformación de los hábitos de lectura. Hay tres tipos de información pictórica:

- 1- Imágenes naturalistas: Un cigarrillo cruzado, un teléfono; no hay aprendizaje previo, informan inmediatamente.
- 2- Información pictórica: Por ejemplo "paso preferente", "tránsito en dirección contraria". Requieren de cierta reflexión y aún pueden producir dudas.
- 3- Signos abstractos: Requieren aprendizaje: Contramano, semáforos, flecha. Existen otros temas más dificultosos para representar, como aduana, autoser-vicio, etc.

Marcas e Isotipos:

La denominación de un signo como "marca" se explica por la misma palabra. Se trata de identificaciones sobre bienes de toda clase, cuyo destino es el mercado, de ahí que puedan considerarse también como signos comerciales o mercantiles.

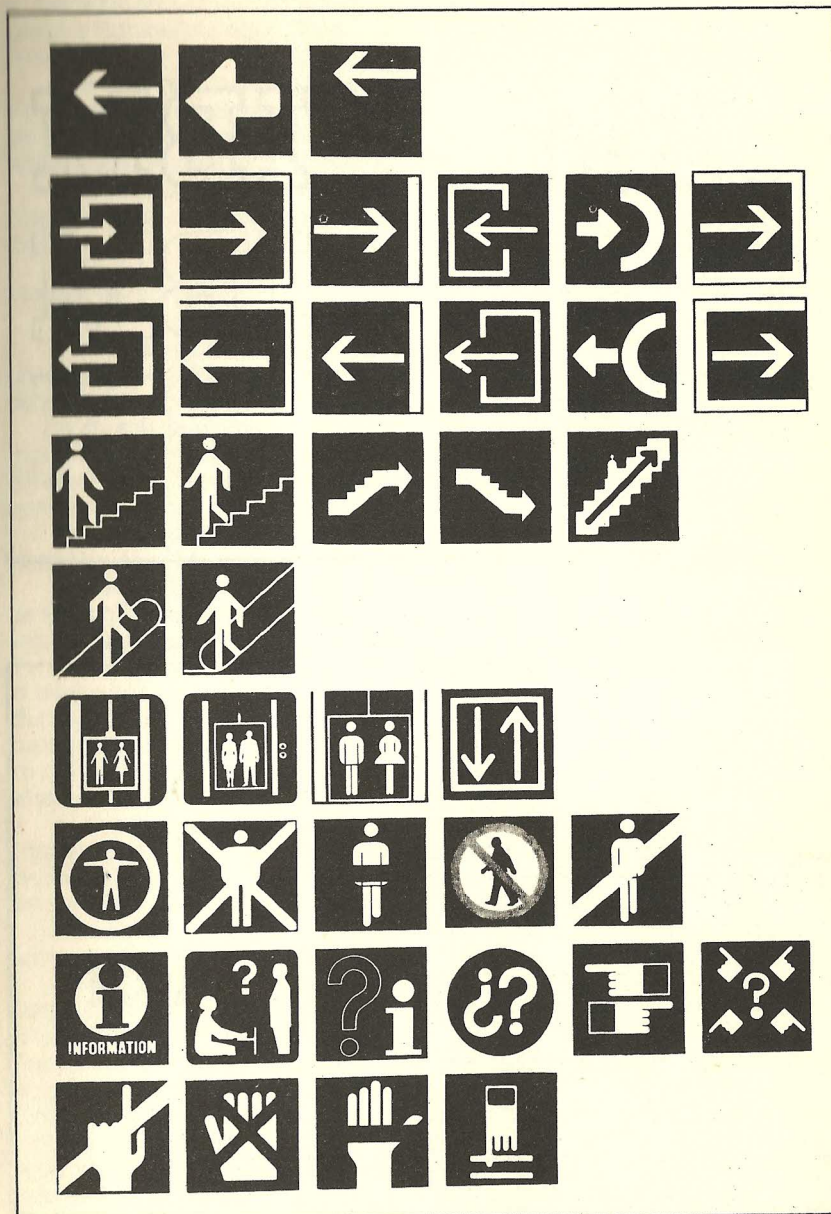
En el origen eran marcas de hierro que surgieron con la marcación de las reses. En el momento de venta esta marca de propiedad pasa a ser de calidad.

De modo semejante surgieron las primeras marcas comerciales: el importador o exportador señalaba sus sacos, cajas, etc. para evitar su confusión durante el transporte.

La primera tentativa de crear un sistema de signos gráficos la emprendió el Dr. Otto Neurath (1882-1945) en el año 1920 con motivo de una exposición sobre construcción de viviendas en Viena.

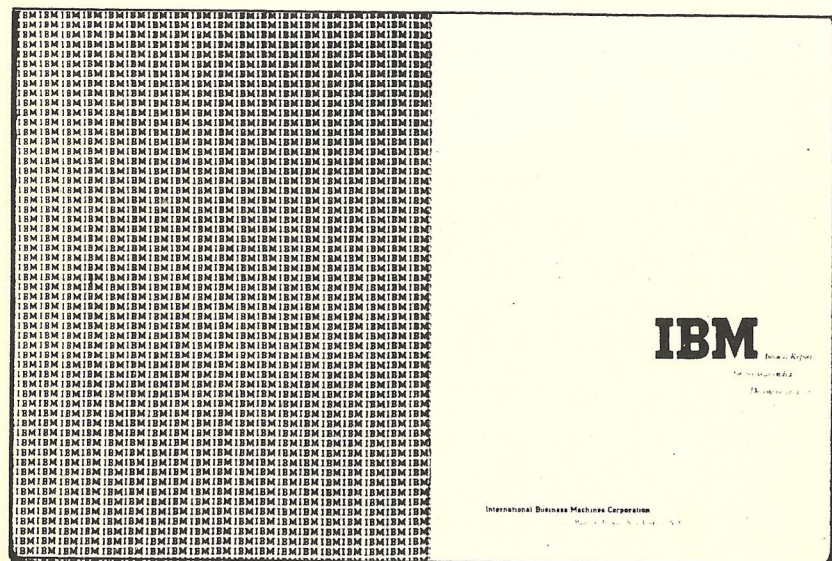
Neurath sintió que los cambios sociales y económicos posteriores a la Primera Guerra demandaban comunicaciones claras. Tenía lazos con el movimiento de la nueva tipografía (Tschichold), tanto es así que el alfabeto Futura de Renner fue adoptado para diseño de isotipos.

Neurath estaba convencido de poder crear un idioma gráfico internacional



Comparación de pictogramas: Circulación pública en general.

Paul Rand: Imagen visual para "IBM", 1956.



Paul Rand: Diseño para el anuario de "IBM", 1958.

y más tarde en 1936 lo denominó sistema Isotype (International System of Typographic Picture Education: Sistema internacional para la educación de escritura pictórica).

Opinaba que un pictograma debía ser enteramente comprensible en sólo tres miradas. En la primera debían percibirse las propiedades más importantes de un objeto; en la segunda las menos importantes y en la tercera los detalles adicionales. Sus trabajos iniciales eran para planillas de estadísticas.

La contribución de este sistema a las comunicaciones visuales es el establecimiento de convenciones que permitan formalizar el uso del lenguaje pictográfico.

Imagen corporativa:

La imagen visual de una corporación es, básicamente, la configuración de un lenguaje visual formado por un sistema de signos visuales, para ser utilizado por una empresa en su interacción con el cuerpo social.

El control de su imagen visual no sólo le ofrece ventajas a la empresa, sino que también forma parte de su responsabilidad social, pues de este modo puede tener algún orden en el caótico desenfreno de solicitudes con que se bombardea al hombre moderno.

Paul Rand desarrolló un sistema de identificación visual para IBM (International Business Machines) y Westinghouse.

Rand advirtió que para que una marca sea funcional por un largo período de tiempo, debe ser reducida a sus formas elementales, que son visualmente únicas y estilizadas.

La marca que Rand diseñó para IBM es desarrollada a partir de un raramente usado tipo de letra diseñado por Georg Trump en 1930 llamado "City Medium". Este es un tipo de letra serif geoméricamente construido, diseñado por medio de líneas similares a los estilos geométricos sans-serif. Rediseñado dentro del logo de la corporación IBM, la imagen de un poderoso y único alfabeto emergió del sans-serif y de los espacios negativos cuadrados en la letra B.

El diseño gráfico es usado para expresar avanzada tecnología y eficiencia organizacional. En los envases, las letras mayúsculas estaban impresas en verde, magenta y azul, sobre fondo negro. El nombre del producto estaba en letra manuscrita y en blanco, los costados y la tapa de los envases eran azules.

Una fuerte identificación corporativa fue establecida con esta serie de diseños, realizada en 1950.

Como resultado de un estudio de 1959 de las "imágenes públicas" de la Corporación Westinghouse, fue tomada la decisión de rediseñar la marca "Círculo W". Paul Rand fue comisionado para incorporar simbólicamente la naturaleza de los negocios de la compañía en una nueva marca que debería ser simple, memorable y distinta. No hay signos específicos o símbolos, pero sí algunas formas gráficas relevantes, relativas a las diferentes áreas: alambres y enchufes, diagramas electrónicos y circuitos y estructuras moleculares. Rand desarrolló una tipología para Westinghouse y aplicó estos nuevos elementos para packaging y publicidad.