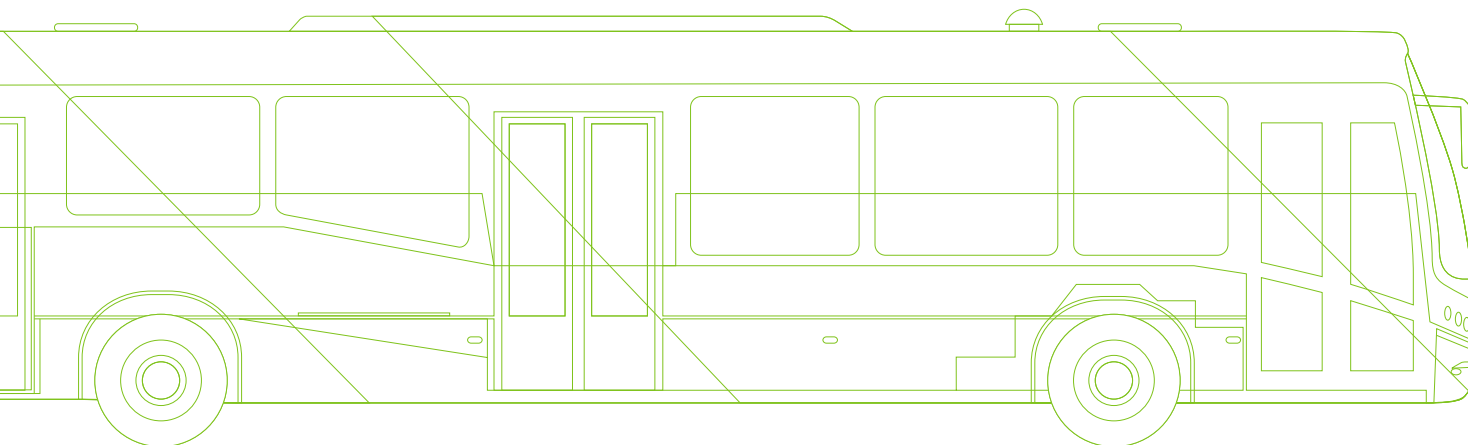




Av. Lo
Altura 8800

Manual de Normas Gráficas de Transantiago



Índice de Contenidos

1

Presentacion

- 1.1 Presentación
- 1.2 Sobre el Manual de normas gráficas del sistema de información al usuario
- 1.3 ¿Cómo utilizar este manual?

2

Funcionamiento
general del sistema
de informacion

- 2.1 Características
- 2.2 Codificación
- 2.3 Paradero básico
- 2.4 Parada alimentadora simple
- 2.5 Parada troncal simple
- 2.6 Parada mixta (alimentador y trocal)
- 2.7 Parada troncal en Refugio con cenefa, Estación de transbordo o en Estación de intercambio modal
- 2.8 Parada mixta en Refugio con cenefa, Estación de transbordo o en Estación de intercambio modal

3

Recursos graficos
del sistema

- 3.1 Subsistema cromático imagen institucional
- 3.2 Sistema tipográfico TS Info
- 3.3 Sistema tipográfico TS Mapa
- 3.4 Sistema tipográfico TS Mapa - Aplicaciones Especiales
- 3.5 Sistema tipográfico TS Picto
- 3.6 Sistema cromático Zonas de servicio

4

Aplicacion
en los componentes
del sistema

- 4.1 Aspectos generales
- 4.2 Color Exterior Bus Troncal Clase B y Tipos P y M
- 4.3 Color Exterior Bus Troncal Clase C
- 4.4 Color Exterior Bus Alimentador Clase B y Tipos P y M
- 4.5 Color Exterior Bus Alimentador Clase A y Tipo L
- 4.6 Letreros de cortesía
- 4.7 Letrero de cortesía servicio alimentador
- 4.8 Letrero de cortesía servicio troncal
- 4.9 Letrero lateral servicio troncal
- 4.10 Letrero lateral servicio alimentador
- 4.11 Placa Patente
- 4.12 Señalización Reglamentaria
- 4.13 Letreros exteriores de mensaje electrónico en Buses Clase A, B y C
- 4.14 Letrero frontal exterior en buses tipo L, M y P
- 4.15 Publicidad exterior de los buses
- 4.16 Panel de información interior de los buses
- 4.17 Cenefa de información interior de los buses
- 4.18 Colores interiores de los buses
- 4.19 Mapa esquemático de la red troncal
- 4.20 Mapa área alimentadora

5

Criterios
para el control
de calidad

- 5.1 Fuentes tipográficas

El plan de modernización del transporte público es una propuesta para mejorar la calidad de vida de la gente e impulsar la transformación de Santiago en una ciudad de clase mundial. Responde a la exigencia de todos los santiaguinos por aire más limpio y mayor seguridad en las calles.

Transantiago significará cambios sustantivos en la vida cotidiana de millones de personas: disminuirá la congestión, contaminación e inseguridad de la locomoción colectiva para dar paso a una ciudad más limpia, un mejor trato a los usuarios, más seguridad y comodidad en los servicios de transporte público. Todos los cambios que impulsa Transantiago están orientados a satisfacer los requerimientos de movilidad, accesibilidad y calidad de vida de todos los ciudadanos. El objetivo es poner el transporte público al servicio de las personas. Para ello, se establece un nuevo sistema de transporte público con una mayor red de metro; una nueva malla de recorridos; el pago de la tarifa a través de una tarjeta inteligente; la renovación continua de la flota de buses; un nuevo sistema de gestión empresarial y laboral en el sector, e inversiones en infraestructura.

El Sistema de Información al Usuario de Transantiago, constituye entonces la expresión de las posibilidades de uso del nuevo transporte público. Involucra dentro de sus complejidades otras dimensiones determinadas por los condicionantes urbanos de Santiago, por la delicada administración del espacio público, las limitantes arquitectónicas y tecnológicas de los espacios –los existentes y los nuevos–, por las necesidades de lectura de las señales –emplazamiento, distancias de percepción, y sobre todo por factores culturales que incluyen, entre otros, el hábito de acceder a información y la comprensión de la información planteada y sus mecanismos de expresión, por parte del usuario.

El trabajo documentado en este Manual de Normas del Sistema de Información al Usuario de Transantiago está basado en la concepción de un "Plan Visual" que exprese el Sistema de Información del Usuario de Transporte Público de Transantiago en forma de una red semiótica a medida, con exigencias y premisas que difieren esencialmente de otros sistemas de identificación visual y de información, debido a que está condicionado por la sumatoria de todas las imágenes de los acontecimientos públicos de la ciudad.

El nuevo Sistema de Información al Usuario de Transantiago no es una solución de estilo o de embellecimiento, sino una propuesta ordenadora. Todos los elementos diseñados son visibles y la imagen resultante de su articulación no es casual ni se rige por códigos estéticos, sino funcionales. Estos han sido concebidos para representar visualmente, con la mayor síntesis posible, las complejidades de Transantiago.

La coherencia de todos los elementos que conforman el Sistema de Información al usuario son sus "señas particulares", lo que lo hace único y reconocible. Este es un Sistema del usuario y para el usuario, mucho antes de ser un órgano de eficiencia comunicacional.



GOBIERNO DE CHILE
SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES

Subsecretaría de
Transportes

Mónica Wityk
Pablo Beltrán
Franz Kroeger
Francisca Escobar
Fernando Donoso
Hernán Méndez
Raúl Barrientos
Tamara Berrios



Steer Davies Gleave

Gloria Hutt
Rodrigo Correia
Phil Berczuk



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
ESCUELA DE DISEÑO

Escuela de Diseño,
Pontificia Universidad
Católica de Chile

Alex Blanch
Lorenzo Shakespear
José Manuel Allard
Francisco Gálvez
Rodrigo Ramírez
Carola Zurob
Cristián Wiesenfeld
Francisco Sabatini
Gonzalo Cáceres
Gabriela Muñoz

Capítulo 1 :: Presentación :: Sobre el Manual de normas gráficas del sistema de información al usuario

El presente Manual de Normas Gráficas es una guía ilustrada para la producción gráfica, no un catálogo de diseños. Los contenidos están expresados de tal modo que, tras su lectura, el usuario habrá ingresado a su “sistema” un código operativo, un criterio general de uso, que le permita administrar y crear usos futuros por sí solo.

El contenido de este Manual es estrictamente normativo y no involucra acciones de diseño proyectual, en efecto, este constituye un instrumento guía para la correcta implementación del sistema de información al usuario de Transantiago, indistintamente denominado en este manual como “sistema”. Como material de consulta y evaluación el presente manual establece criterios de control para especificar la implementación adecuada de las distintas piezas del sistema, manteniendo la continuidad en el tiempo y la eficiencia en la entrega de información a usuarios.

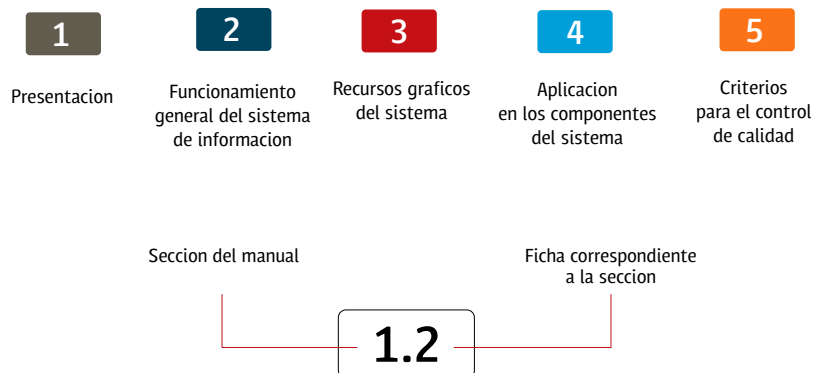
Las siguientes reglas se aplican para la reproducción y aplicación del sistema de información en todos los casos:

1. Las normas y plantillas de diseño entregados a proveedores y concesionarios, deben provenir siempre de los archivos provistos en el CD complementario. Éste es el único origen válido. Para evitar adaptaciones y resultados no recomendables, la reproducción debe ser siempre digital.
2. Los recursos de diseño presentados en el Manual deben aparecer siempre completos, como se presentan en los ejemplos, sin modificaciones de forma, color ni tamaño. Cualquier modificación deberá ser aprobada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, documentada e indexada en este volumen. Sólo mediante este procedimiento sistemático se convertirá en norma.
3. Es imprescindible un alto standard de reproducción, a fin de garantizar índices de legibilidad y comprensión adecuados. La relación entre textos, códigos, grosores de línea, valores tonales, tamaños y cuerpos tipográficos responden a valores que fueron estudiados con detenimiento. No deben ser alterados o adaptados.
4. Todos los recursos deberán siempre ser reproducidos en los modelos de color especificados. El subsistema cromático fue cuidadosamente estudiado y no responde a decisiones cosméticas o arbitrarias. Una baja calidad de reproducción resultará en pérdidas inaceptables de efectividad en la performance del Sistema.
5. Atención a los detalles, comprensión del Sistema, riguroso control de la producción, son requisitos fundamentales para la efectividad del Sistema de Información al Usuario de Transantiago. Sin coherencia y continuidad no hay sistema.

Capítulo 1 :: Presentación :: ¿Cómo utilizar este manual?

1. Consultar en el Índice de materias las fichas de este manual:

Las fichas están en el estilo de indexación 2.4 a 2.4.1, etc., según la codificación por capítulos que se muestran a continuación:



Sobre el CD complementario:

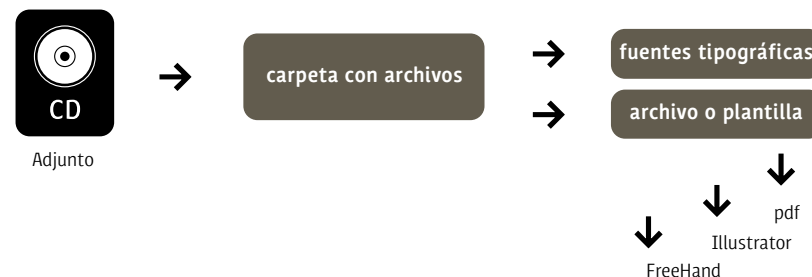
El CD está desarrollado para usuarios Mac y PC-Windows

Los archivos grabados en el CD complementario están en formatos Macromedia Freehand y/o Adobe Illustrator y/o Adobe Acrobat (pdf).

Este manual se encuentra grabado también dentro del CD, como archivo pdf.

2. Ubicar los archivos requeridos en el CD complementario.

En la oportunidad que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, será entregado a los diversos concesionarios un CD en el que se encuentran los archivos necesarios para la reproducción de las distintas piezas del sistema. Estas se encuentran dentro de las carpetas con los recursos que necesita: plantillas, nombres de cada sección.



Para información sobre los archivos:

Consultar fichas

Capítulo 2 : Funcionamiento general del sistema de información : Características

El sistema de información al usuario de Transantiago ha sido concebido de manera de poder auxiliar al usuario en la planificación de su viaje. Para ello se ha buscado traducir en un lenguaje gráfico un conjunto de datos de transporte que describen y explican el funcionamiento general del sistema y su relación con el usuario. En particular el diseño de la información ha procurado enfatizar y transmitir los conceptos en los que se basa el funcionamiento de Transantiago, esto es: servicios troncales, servicios alimentadores y especial énfasis en los trasbordos. Luego de un largo análisis de experiencias internacionales y de buenas prácticas se ha optado por la siguiente estrategia de comunicación:

1. En primer término la información visual se alinea con el esquema de organización de Transantiago, utilizando la misma división zonal de recorridos alimentadores y troncales. Esta división es relevante para el usuario en la medida en que le permite distinguir aquellas zonas en donde funcionan recorridos de acercamiento o alimentadores.

Para comunicar esta división se ha optado por una codificación cromática acompañada de una letra. Adicionalmente se incorpora la información relativa a las comunas de manera de facilitar la ubicación del usuario.

2. El esquema tiene la ventaja de ayudar al usuario a comprender entre qué zonas realizará su viaje, teniendo dos alternativas:

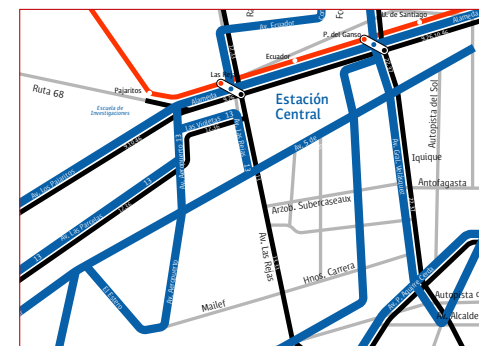
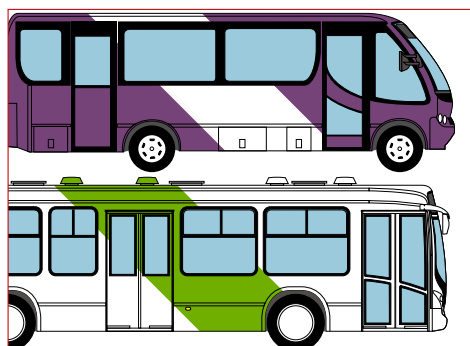
- a Si el viaje se realiza dentro de una misma zona puede utilizar servicios alimentadores pertenecientes a esa zona o alternatively utilizar un bus Troncal que circule en su zona o el Metro.
- b Si el viaje comprende más zonas debe necesariamente recurrir a buses Troncales o al Metro, quedando abierta la posibilidad de requerir un alimentador para acercarse a esta red.

Para reforzar la navegación y la identificación de zonas se ha dispuesto que los buses Alimentadores tengan el mismo color de la zona en la que sirven. Por otra parte, los buses Troncales tienen un color único, independiente de la unidad de negocio a la que pertenezcan y del servicio que se trate.

3. Esto ayuda a reforzar la identificación del usuario con su zona de alimentación creando una relación directa entre una zona y los buses alimentadores que circulan en ella. Así el usuario podrá conocer otras zonas y saber dónde se encuentra gracias a esta codificación. La información, jerarquizada de esta manera se vuelve predecible y por lo tanto creíble.

Ello reforzará adicionalmente un sistema de navegación de servicios troncales basado en este esquema.

4. De esta manera la primera jerarquía evidente al usuario viene dada por la agregación de zonas de comunas. Debajo de esta jerarquía el usuario accede a leer e identificar hitos que le sirven de guía y que pueden encontrarse en tres instancias: mapa esquemático de la red troncal, mapa de detalle de zonas alimentadoras y cartel frontal del bus.



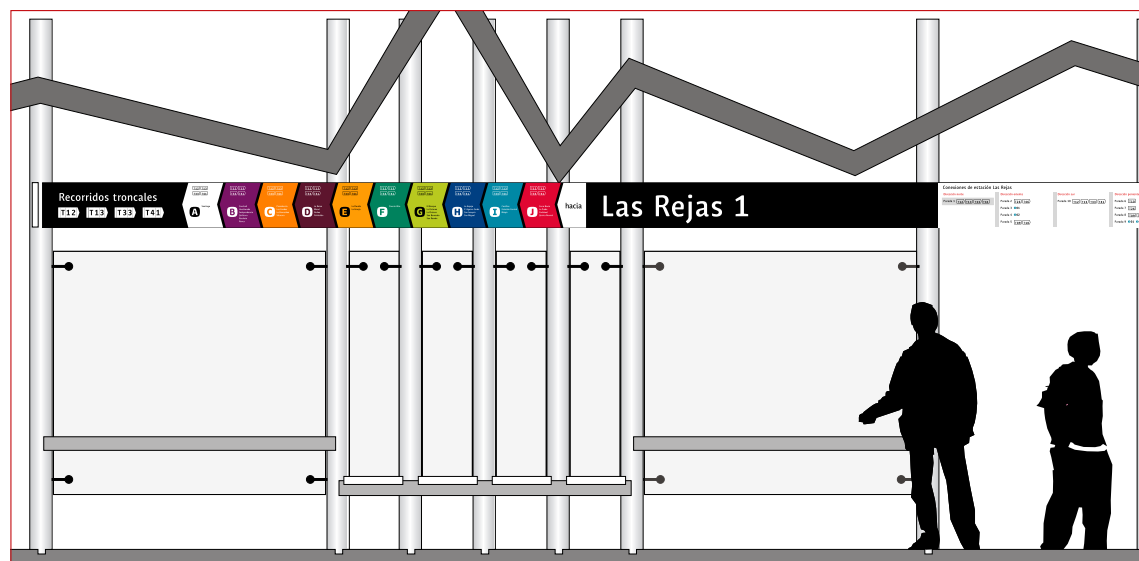
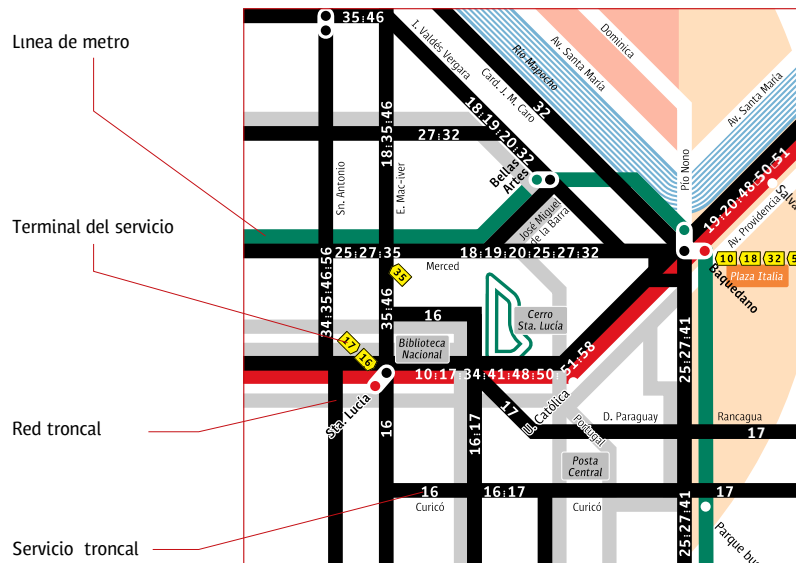
Capítulo 2 : Funcionamiento general del sistema de información : Características (Continuación)

5 Las distintas instancias de información le permiten al usuario seguir su recorrido en el mapa y verificarlo más tarde al ingresar al bus. Debe existir coherencia entre aquellos hitos que designen los operadores para sus servicios (no más de seis y aquellos que aparecen señalados en los mapas. Un recorrido puede ser seguido a través de distintas entradas: zonas de origen y destinos, hitos de recorrido y mapa troncal o alimentador. Esta última separación ayuda al usuario a entender la existencia de dos sistemas distintos pero que forman parte de uno solo y enfatiza la necesidad del trasbordo.

6 Las múltiples alternativas de viaje que ofrece Transantiago se optimizan con el diseño de un mapa esquemático de recorridos. Esta pieza permite al usuario diseñar de manera libre su propio recorrido. Para ayudarlo en esta tarea se ha dispuesto de la indicación adecuada de las estaciones de transbordo, de las estaciones de intercambio modal y de los terminales de los servicios.

7. Igualmente se ha incluido la red de metro como codificación. Ello permitirá al usuario entender y articular su viaje en torno a esta red.

8. Para ordenar y facilitar la operación en estaciones de transbordo se ha dispuesto de una señalización adecuada y acorde a la gráfica que imperará en el sistema. Los paraderos en estas estaciones tendrán una cenefa que los distingue como hitos principales en la ciudad. Junto con ello se acompaña un número de referencia que permite al usuario navegar y acelerar su intercambio.



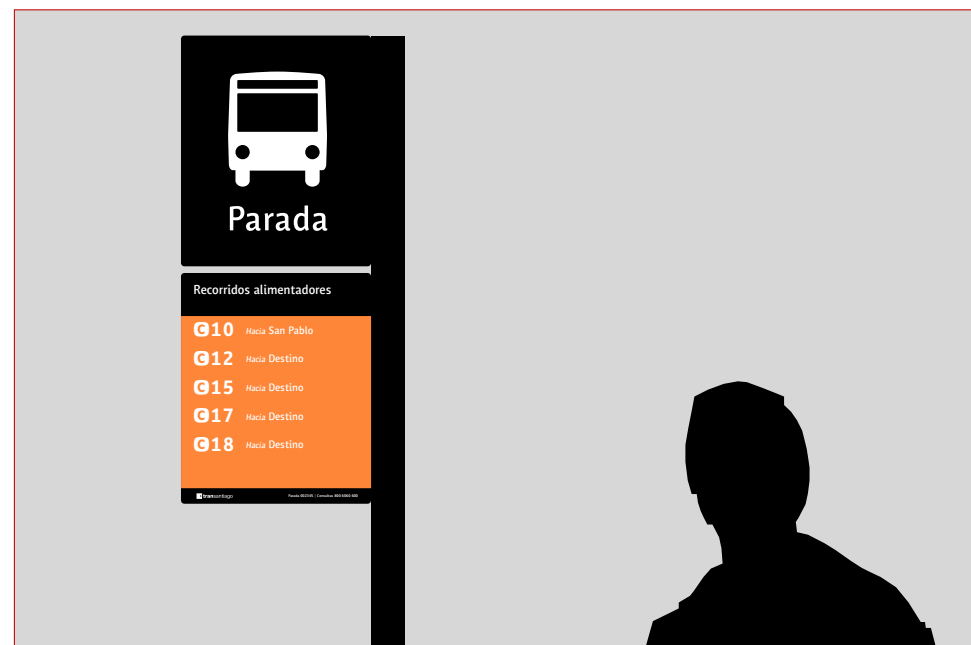
Capítulo 2 : Funcionamiento general del sistema de información : Características (Continuación)

9. Adicionalmente se ha diseñado la configuración de un panel informativo que contendrá detalles respecto a los servicios, trasbordos, tarifas, frecuencias e hitos. **Nuevamente se insiste en la necesidad de mantener una consistencia entre hitos de los letreros de los buses, del mapa y del panel.**

10. Los paraderos de menor tamaño o señales en zonas aisladas deben llevar el mismo tono de comunicación a fin de asegurar la consistencia del sistema.



Imagen ilustrativa



Capítulo 2 :: Funcionamiento general del sistema de información :: Codificación

› Códigos alfacromáticos (zonas)

Santiago ha sido dividido en diez zonas de servicio, las que se han codificado con una letra y un color.

A

Zona A
color blanco

Santiago

B

Zona B
color rojo

Independencia
Huechuraba
Quilicura
Recoleta
Conchalí
Renca

C

Zona C
color naranja

Lo Barnechea
Providencia
Las Condes
Vitacura

D

Zona D
color amarillo

Peñalolén
La Reina
Macul
Ñuñoa

E

Zona E
color celeste

La Florida
La Granja

F

Zona F
color morado

Puente Alto

G

Zona G
color azul

San Bernardo
La Cisterna
San Ramón
La Pintana
El Bosque

H

Zona H
color rosado

P. Aguirre Cerda
San Joaquín
San Miguel
Lo Espejo

I

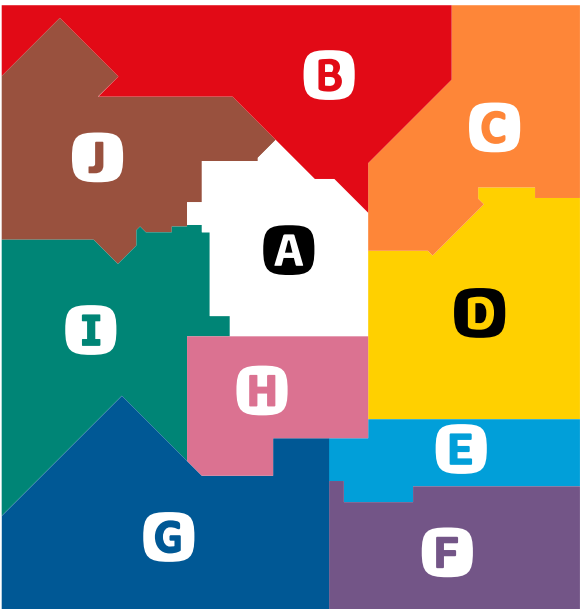
Zona I
color verde

Estación Central
Cerrillos
Maipú

J

Zona J
color café

Quinta Normal
Cerro Navia
Pudahuel
Lo Prado



› Códigos alfanuméricos (servicios)

Tanto los servicios troncales como alimentadores han sido codificados mediante una letra y una cifra.



Servicio Troncal: Ejemplo código alfanumérico blanco sobre fondo y diseño negro, relativo al servicio troncal T número 12.



Servicio Alimentador: Ejemplo Código alfanumérico con su respectivo color de zona, relativo al servicio número 15 de la zona B.

Capítulo 2 :: Funcionamiento general del sistema de información :: Codificación (continuación)**> Códigos cromáticos**

Los distintos componentes del sistema, tales como zonas alimentadoras, servicios troncales y servicios alimentadores, utilizan códigos cromáticos según su correspondencia a determinados servicios o zonas.



Verde TranSantiago

> Componentes complementarios

Adicionalmente, existiran otras codificaciones de uso específico: estas corresponden a pictogramas, tipografías o la combinación de distintos recursos para presentar las diferentes posibilidades de uso del sistema de transporte público de Transantiago.



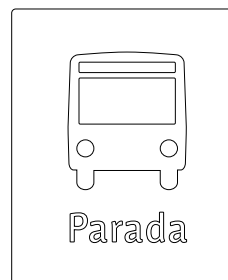
abcdef1234ABCD



Capítulo 2 : Funcionamiento general del sistema de información : Paradero básico

El proposito de definir la disposicion estricta de los modulos o componentes de los letreros obedece a que su forma tenga un sentido perceptual de reconocimiento, independiente del tipo de informacion o color que contenga.

En este sentido, la informacion situada a la izquierda y a lo largo del poste sera unica y exclusiva de los servicios alimentadores, mientras que la informacion situada a la derecha sera exclusiva de los servicios troncales. Cuando los modulos esten a ambos lados, indicara que se trata de una parada mixta.

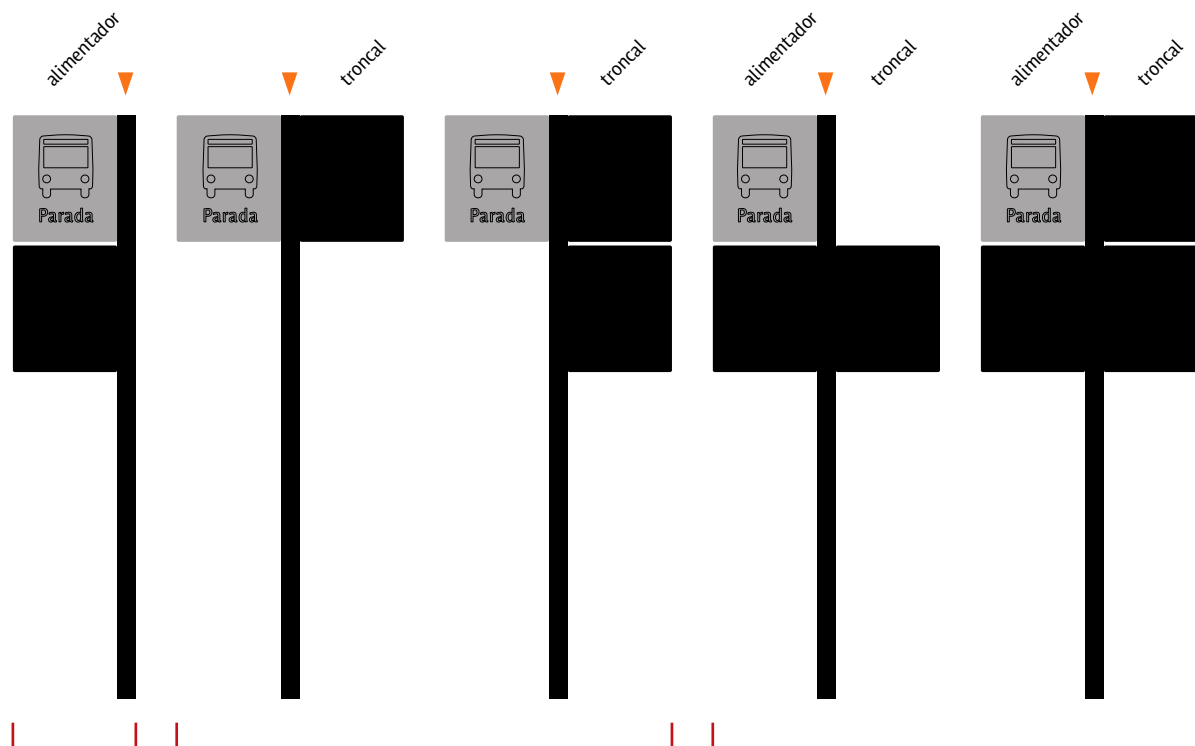


Recorridos alimentadores	
A00	Hacia Destino
A00	Hacia Destino
A00	Hacia Destino
A00	Hacia Destino
A00	Hacia Destino

Recorridos troncales	
T19	Hacia Apoquindo
T20	Hacia Apoquindo
T48	Hacia Estoril
T50	Hacia Los Dominicos



Parada simple Alimentador más Refugio

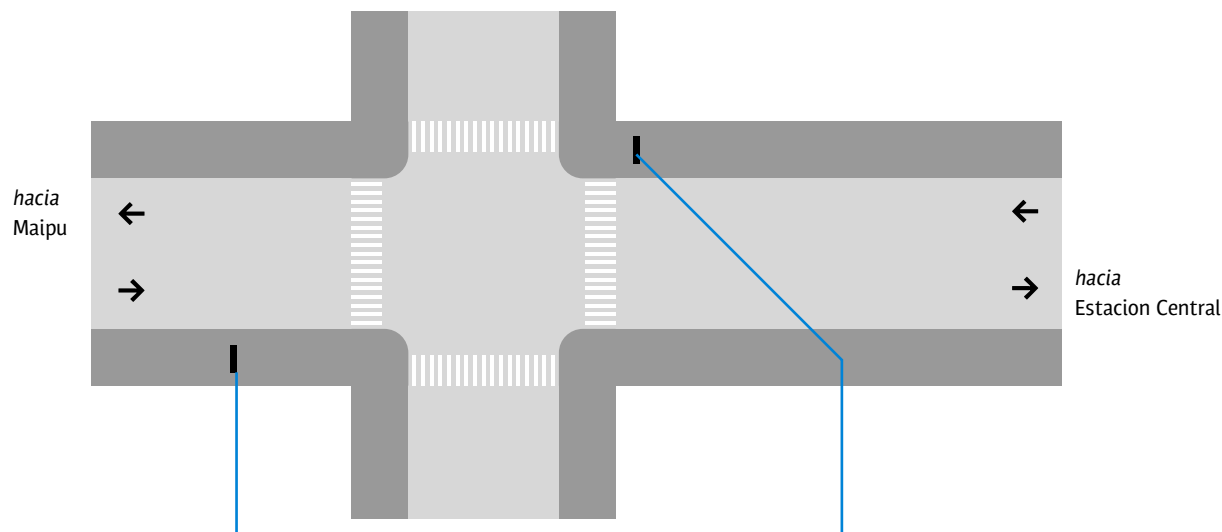


Paradas alimentadoras

Paradas troncales

Paradas mixtas (alimentadora y troncal)

Capítulo 2 :: Funcionamiento general del sistema de información :: Parada alimentadora simple

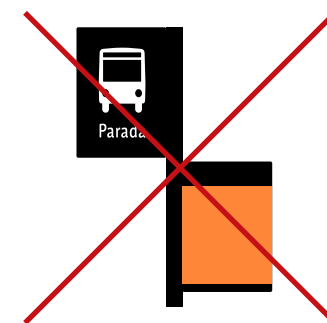


En el letrero de la parada debe leerse solo el destino de cada servicio que pase por ese paradero (en el ejemplo, donde aparece *hacia Destino*), con el objeto de no incluir información que pueda confundir al usuario. En este caso el servicio **G10** en la parte inferior del esquema tiene como destino Estación Central; debiendo llevar este nombre en el letrero de la parada.

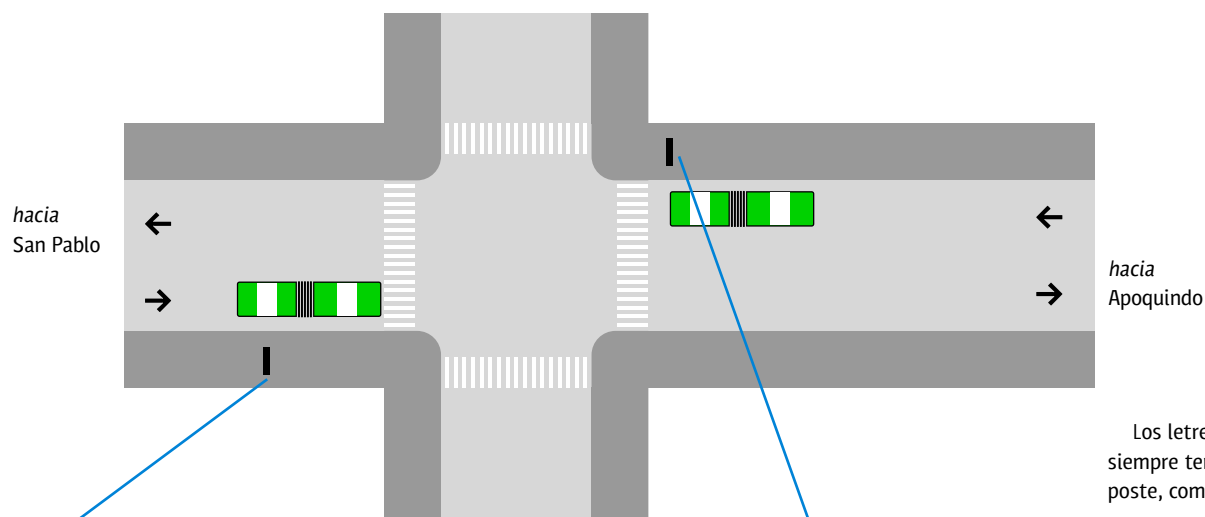


En los letreros de paradas de servicios alimentadores existirá un espacio proyectado para seis servicios como máximo.

Los letreros en las paradas de líneas alimentadoras siempre tendrán esta información al lado izquierdo del poste, bajo el pictograma del bus.



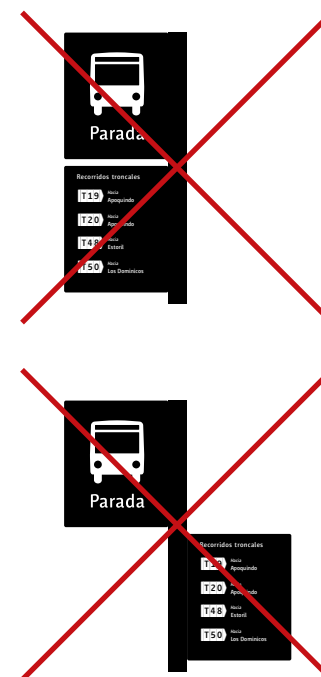
Capítulo 2 : Funcionamiento general del sistema de información : Parada troncal simple



Los letreros en las paradas de servicios troncales siempre tendrán la información al lado derecho del poste, comenzando de arriba a abajo.

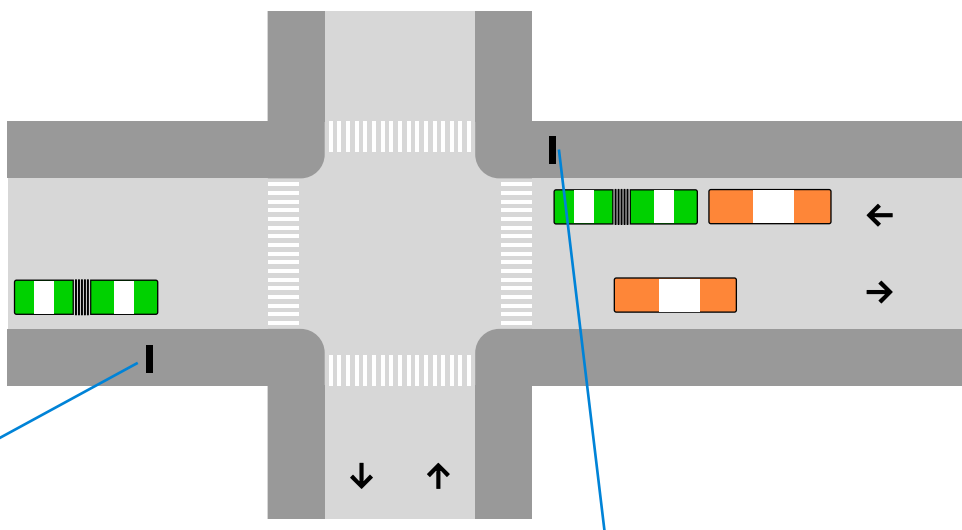


En los letreros de las paradas troncales se debe señalar solo el destino de cada servicio que pase por la parada. Se ha considerado un espacio para disponer hasta nueve servicios troncales. La información siempre se distribuirá de arriba a abajo como lo muestra el esquema. Así tenemos, por ejemplo, que los servicios **T50** y **T51** en sus recorridos de regreso tienen como destino San Pablo.



Capítulo 2 : Funcionamiento general del sistema de información : Parada mixta (alimentador y trocal)

Los letreros que comparten información de servicios troncales y alimentadores, deben señalar solo el destino de los mismos. Para conocer como se aplica la información de cada tipo de servicio, revise las secciones 2.4 y 2.5.



Posicion del letrero con un maximo de 4 servicios troncales.

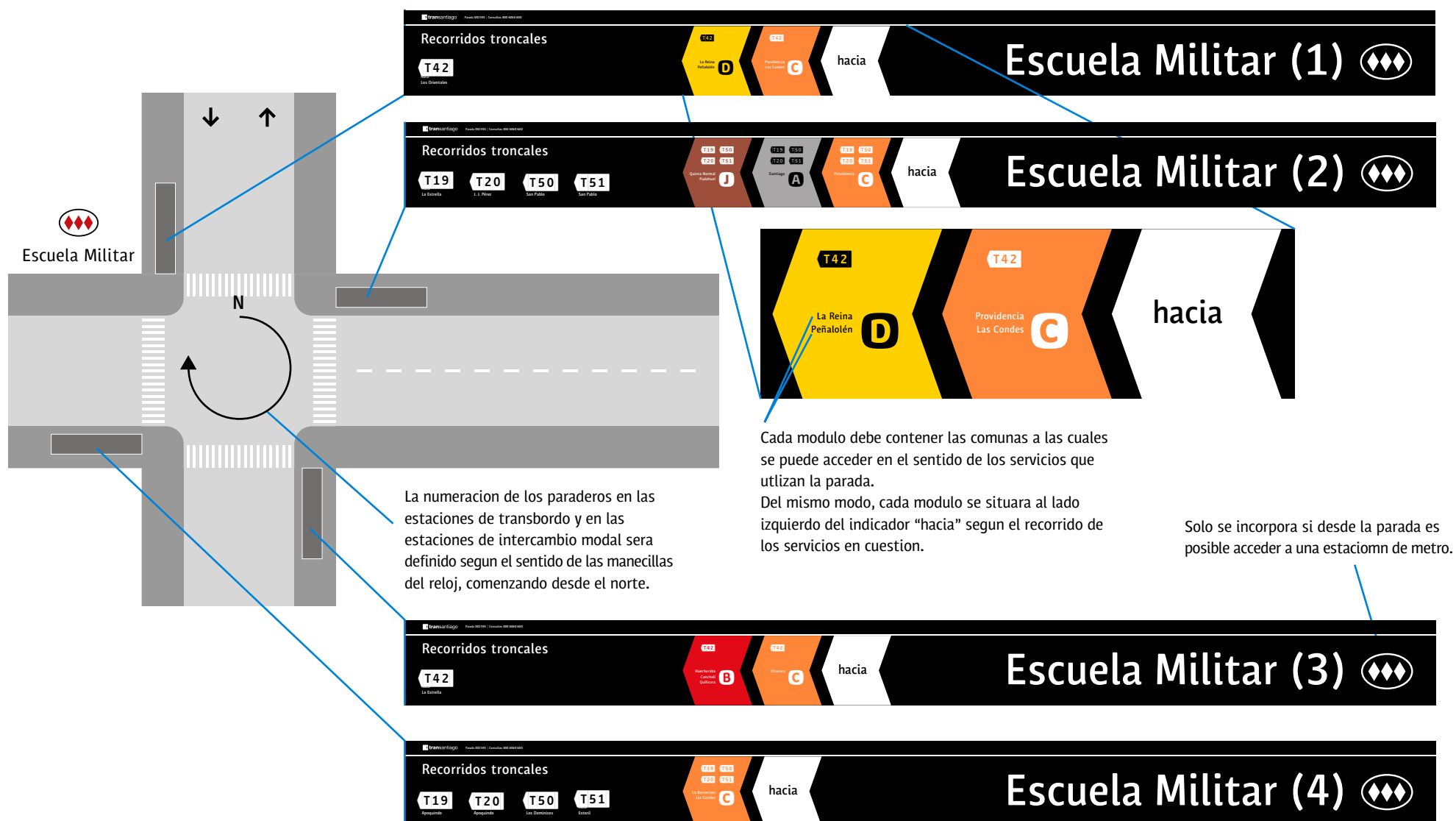


Posicion de los letreros por sobre 4 servicios troncales.

En los letreros de paradas mixtas la información de los servicios troncales debe disponerse siempre de manera simetrica a la de los servicios alimentadores.

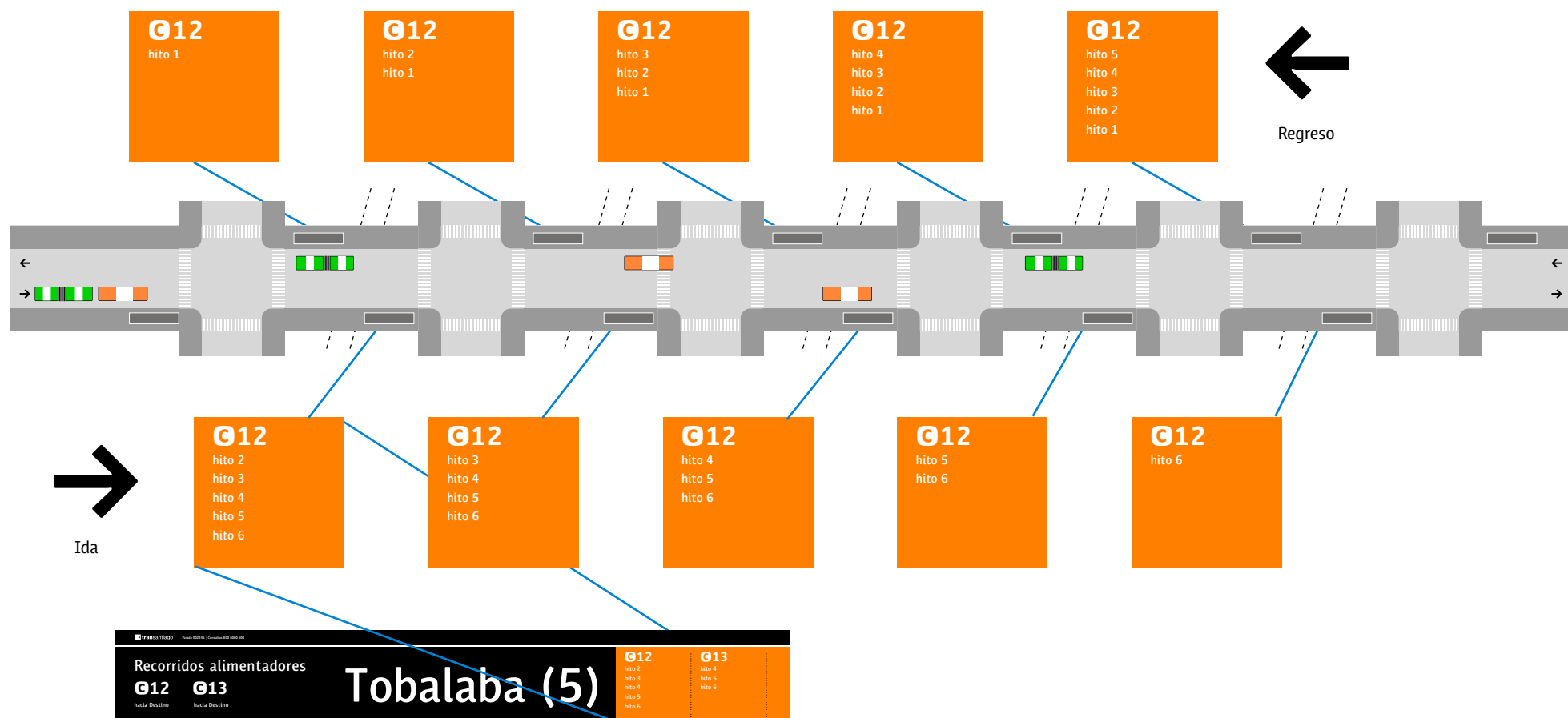


Capítulo 2 : Funcionamiento general del sistema de información : Parada troncal en Refugio con cenefa, Estación de transbordo o en Estación de intercambio modal



Capítulo 2 : Funcionamiento general del sistema de información : Parada mixta en Refugio con Cenefa (genérica), Estación de Transbordo o en Estación de intercambio modal

En las cenefas dispuestas en refugios, estaciones de transbordo y estaciones de intercambio modal, donde operen servicios alimentadores, se deben indicar los hitos definidos para cada servicio, según el avance del recorrido y sentido, como se ejemplifica.



Capítulo 3 :: Recursos gráficos del Sistema :: Subsistema cromático imagen institucional

Los sistemas cromáticos en el diseño de Sistemas de Señalización e Información responden a diferentes criterios: identificación, contraste, integración, impacto, identidad e incluso a criterios de imagen corporativa del emisor. En este sentido, los colores son un medio de identificación histórico y distinguen unas partes de otras.

Uno de los resultados del sistema cromático es la paleta cromática, pues su articulación con la información superpuesta y su interacción con los demás subsistemas constituye, más allá de su percepción estética, un factor importantísimo en la construcción de una imagen institucional de Transantiago.

Verde TranSantiago: Pantone 376 C
Cuatricromia: 55c 0m 100y 0k

Negro: Black 100%
Cuatricromia: 30c 0m 0y 100k



Blanco



Fondos invertidos solo como referencia



Nota importante: Para la aplicación de color en soportes no impresos como autoadhesivos o pinturas, debe consultar referencias del fabricante.

→ TS Info

□ TS Info Regular

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz¿?«»
 ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
 \$1234567890°ı.,,:; (áéíóú)* *Œ*
 transantiago □ ↓ ↑ ← → > [] ↵

□ TS Info Oblicua

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz¿?«
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
*S1234567890□●.,:; áéíóú **
 transantiago □ ↓ ↑ ← → > []

→ TS Mapa

□ TS Mapa Ligera

abcdefghijklmnopqrstuvwxyz¿?«»
 ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
 1234567890○●.,:;(áéíóú * □
 transantiago □ ↓ ↑ ← → > [

□ TS Mapa Regular

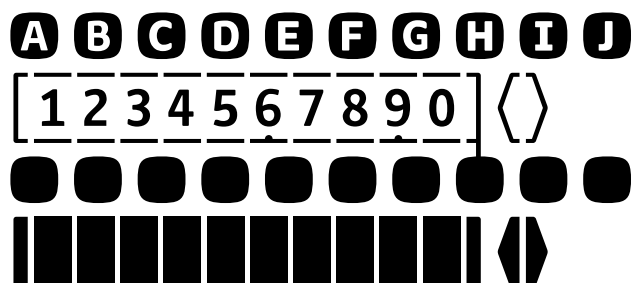
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz¿?«»
 ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
 \$1234567890°ı.,:;(aeiou)* □
 transantiago □ ↓ ↑ ← → > [

□ TS Mapa Oblicua

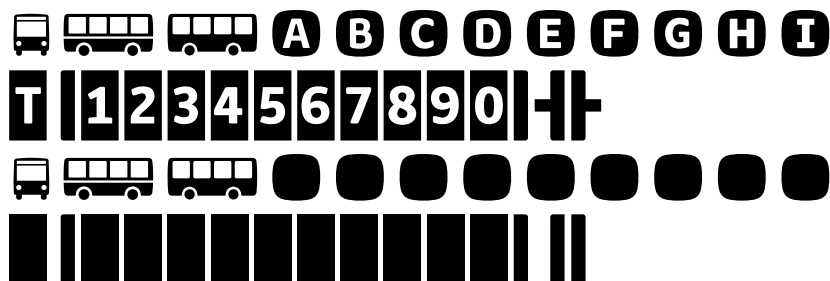
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz¿?«»
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
*1234567890○●.,:;(áéíóú * □*
transantiago □ ↓ ↑ ← → > [

→ TS Mapa (2) (Aplicaciones especiales)

□ TS Mapa Zonas



□ TS Mapa Origen-Destino y Origen-Destino Parche



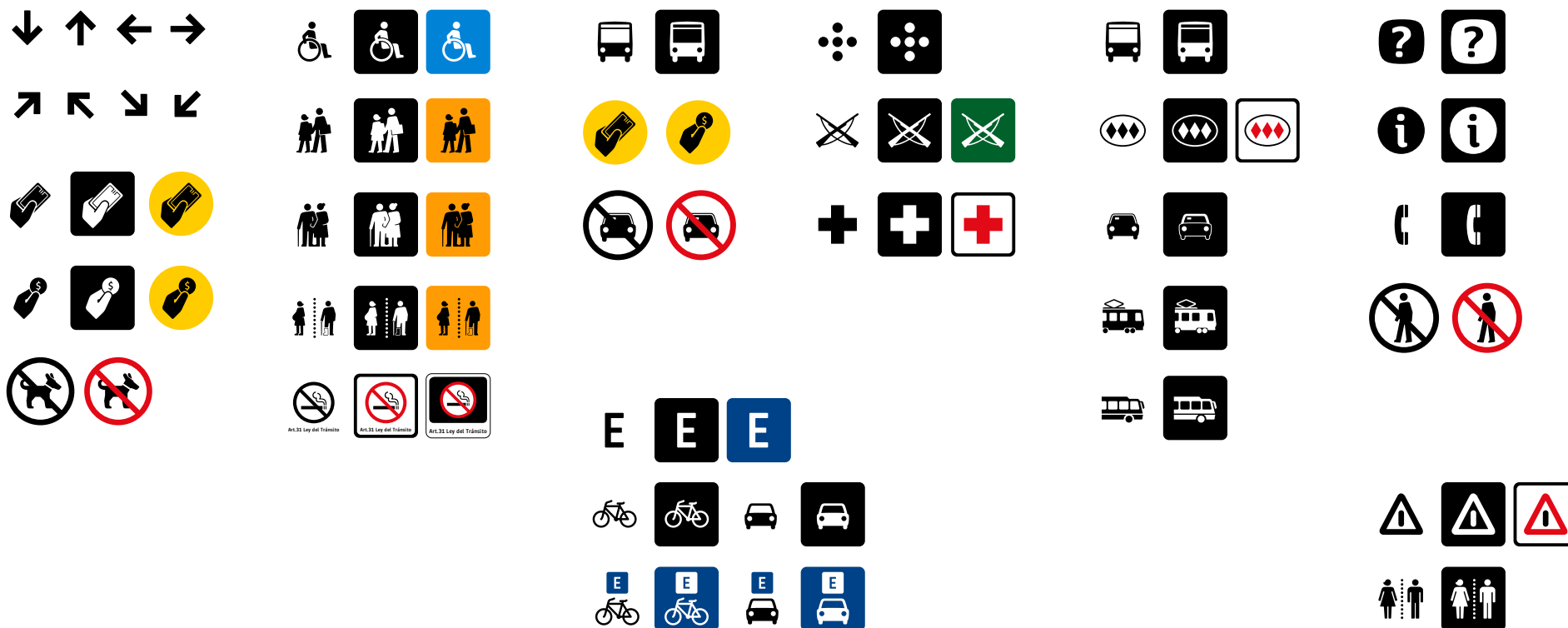
□ TS Zonas



Capítulo 3 : Recursos gráficos del Sistema : Sistema tipográfico TS Picto

TS Picto corresponde a un conjunto de símbolos de uso público, con distintos usos según el contexto y que complementan al diseño tipográfico TS Info y TS Mapa.

→ TS Picto



Capítulo 3 :: Recursos gráficos del Sistema :: Sistema cromático Zonas de servicio

El Subsistema Cromático expresado en este Manual se refiere esencialmente a la codificación por colores de las diez zonas alimentadoras, y de los servicios de buses que en ellas operan.

Al mismo tiempo, dichos colores también actúan como un fondo del soporte informativo, por lo que deben permitir que los textos, mapas e información adicional superpuestos, tengan una legibilidad óptima.

Tabla Sistema Cromático :: Zonas de servicio y Verde Transantiago

A		Blanco Papeles estucados c0 m0 y0 k0 Papeles no estucados c0 m0 y0 k0 Pinturas buses RAL 9016
B		Rojo Papeles estucados PANTONE DS 73-1 C :: c0 m100 y100 k0 Papeles no estucados PANTONE DS 73-1 U :: c0 m100 y100 k0 Pinturas buses RAL 3020
C		Naranja Papeles estucados PANTONE DS 36-1 C :: c0 m60 y100 k0 Papeles no estucados PANTONE DS 32-1 U :: c0 m50 y100 k0 Pinturas buses RAL 2004
D		Amarillo Papeles estucados PANTONE DS 5-2 C :: c0 m15 y100 k0 Papeles no estucados PANTONE DS 5-4 U :: c0 m10 y100 k0 Pinturas buses RAL 1003
E		Celeste Papeles estucados PANTONE DS 225-4 C :: c75 m15 y0 k0 Papeles no estucados PANTONE DS 225-3 U :: c100 m10 y0 k0 Pinturas buses RAL 5012
F		Morado Papeles estucados PANTONE DS 165-3 C :: c35 m70 y0 k10 Papeles no estucados PANTONE DS 164-2 U :: c40 m80 y0 k0 Pinturas buses RAL 4008
G		Azul Papeles estucados PANTONE DS 208-1 C :: c100 m50 y0 k10 Papeles no estucados PANTONE DS 214-1 U :: c100 m40 y0 k0 Pinturas buses RAL 5017
H		Rosado Papeles estucados PANTONE DS 149-2 C :: c0 m85 y0 k10 Papeles no estucados PANTONE DS 152-3 U :: c10 m100 y0 k0 Pinturas buses RAL 4010
I		Verde Papeles estucados PANTONE DS 262-1 C :: c100 m0 y70 k0 Papeles no estucados PANTONE DS 262-1 U :: c100 m0 y10 k0 Pinturas buses RAL 6024
J		Café Papeles estucados PANTONE DS 63-3 C :: c0 m65 y70 k35 Papeles no estucados PANTONE DS 62-3 U :: c0 m65 y70 k10 Pinturas buses RAL8004

Verde Transantiago



Papeles estucados PANTONE 376 C :: c55 m0 y100 k0
Papeles no estucados PANTONE DS 298-1 U :: c40 m0 y100 k0

Notas importantes:

1. Para la aplicación de color en soportes no impresos como autoadhesivos o pinturas, se debe consultar referencias del fabricante.
2. La representación de los colores expuestos en esta ficha puede variar según el sistema de reproducción. Por ello no es necesariamente una representación fidedigna, sino más bien una referencia visual. Para especificar colores debe utilizar las especificaciones RAL, Pantone o de cuatricromía presentadas.

Capítulo 4 :: Aplicación en los componentes del Sistema :: Aspectos generales

En terminos generales, las Normativas para los componentes del sistema de transporte publico contempladas en este manual contienen:

- › Medidas, alturas, formatos
- › Proporciones y tamaños
- › Estilos graficos

Todos ellos optimizados para la reproduccion en medios digitales.

Cada ejemplo incluye un plano esquematico o indicacion, con las medidas proporcionales.

Referenciamiento visual de las comunicaciones.

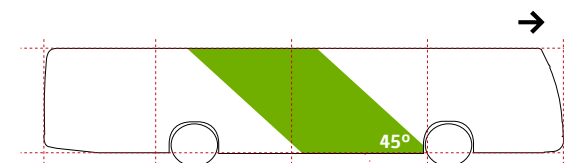
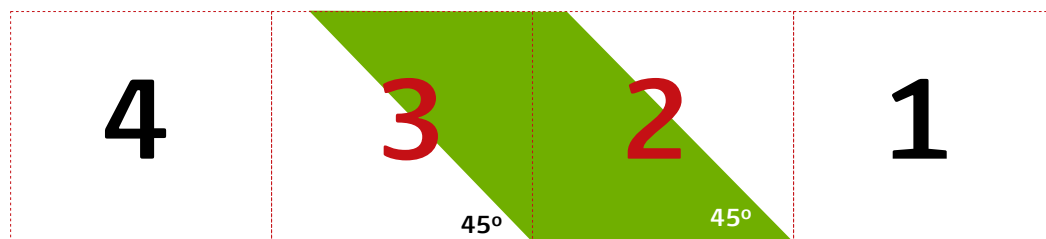
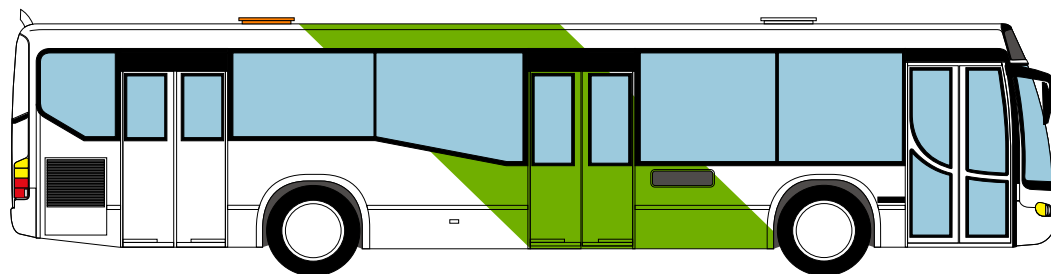
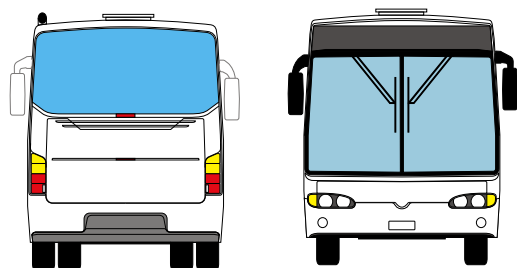
En el contexto de cada evento o elemento comunicacional (mapa, boleto, vehiculo, paradero, etc.), se articulo la transferencia de la imagen de Transantiago con los recursos particulares de diseño concebidos para el Sistema de Informacion al Usuario.

El equipamiento y el Sistema de informacion configuran en si mismo una totalidad. Cada objeto es un gesto, tiene un tono de voz que afecta a la audiencia. Las señales, mapas, refugios, deben ser portadores del espiritu comunicacional del Sistema de informacion del usuario y apuntan a que, aun inmersos en el ambito urbano, cada suceso aporte una referencia sensorial de armonia con Transantiago como sinonimo de servicio publico.

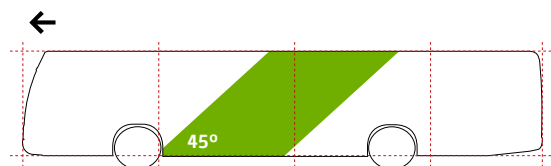
Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Color Exterior Bus Troncal Clase B y Tipos P y M

El color exterior de la carrocería de los buses Clase B y Tipos M y P que presten servicios troncales deberá cumplir las características que se indican a continuación:

- › El color principal de los buses será el blanco.
- › Deberá disponerse una franja inclinada de color Verde Transantiago en las partes laterales del bus. Para lo anterior deberá dividirse el largo del bus en cuatro partes iguales, y los bordes de dicha franja serán dos paralelas que se levantarán en un ángulo 45° , desde la intersección del límite inferior de la carrocería con las líneas imaginarias que separan las partes del bus, como se muestra en la figura.
- › Los parachoques y elementos que se fijan a la carrocería, como soporte de espejos retrovisores, deberán ser del color que corresponde al área de la carrocería en que se encuentran. Solo se exceptúan de esta exigencia los elementos cromados, que podrán mantener el cromado original.



Costado derecho en el sentido de marcha del bus

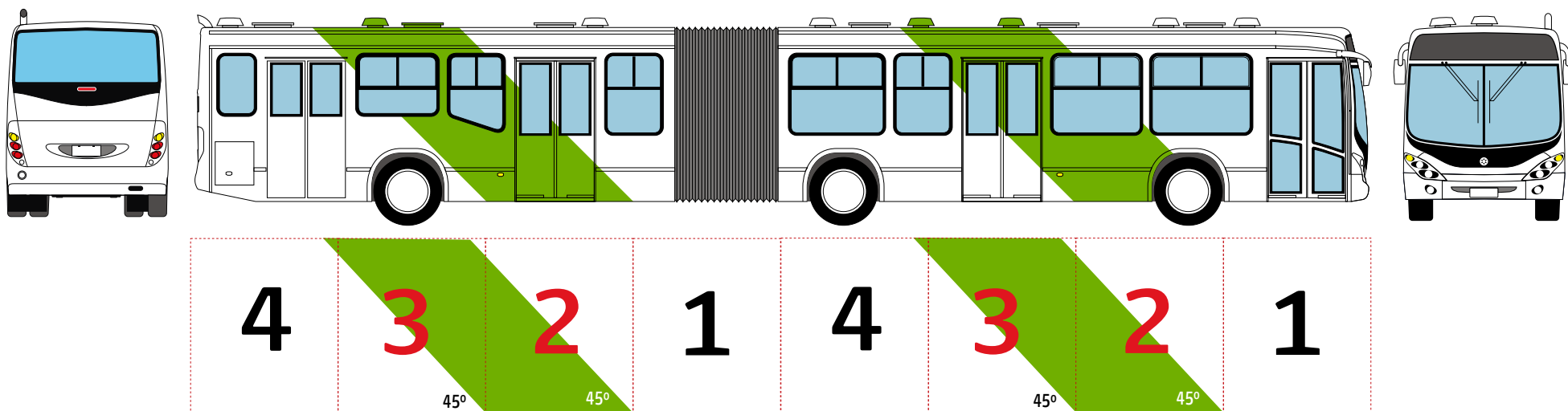
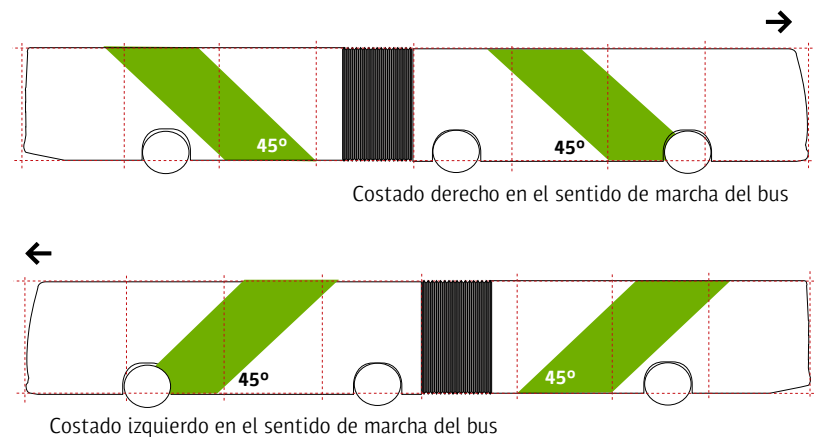


Costado izquierdo en el sentido de marcha del bus

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Color Exterior Bus Troncal Clase C

El color exterior de la carrocería de los buses Clase C que presten servicios troncales deberá cumplir las características que se indican a continuación:

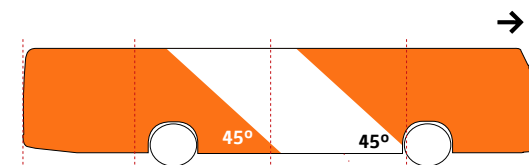
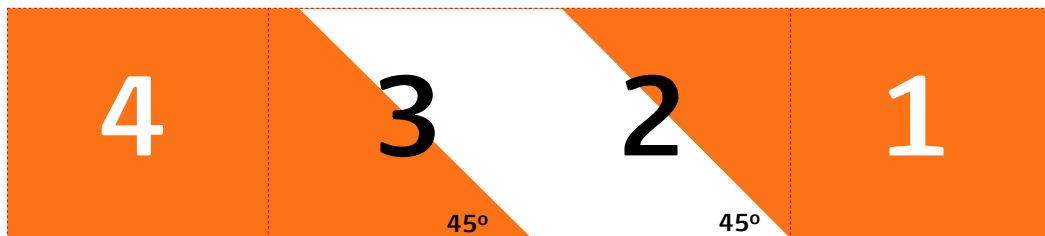
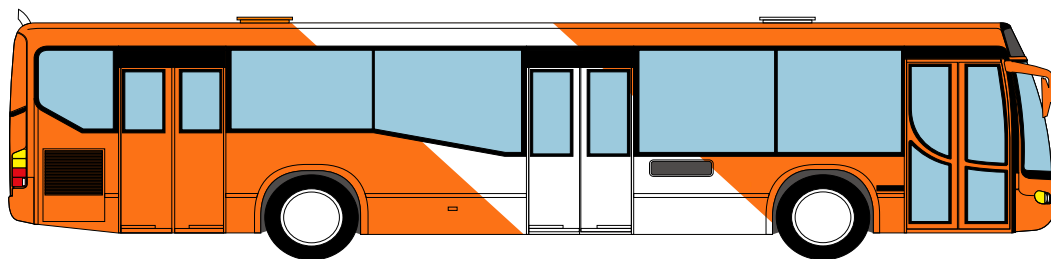
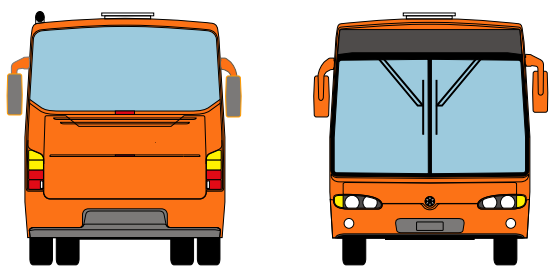
- › El color principal de los buses será el blanco.
- › Deberán disponerse dos franjas inclinadas de color Verde Transantiago en cada una de las partes laterales del bus. Para lo anterior deberá dividirse el largo de cada parte del bus (incluida la articulación) en cuatro partes iguales, y los bordes de dichas franjas serán dos paralelas que se levantarán en un ángulo 45° , desde la intersección del límite inferior de la carrocería con las líneas imaginarias que separan las partes del bus, como se muestra en la figura.
- › Los parachoques y elementos que se fijan a la carrocería, como soporte de espejos retrovisores, deberán ser del color que corresponde al área de la carrocería en que se encuentran. Solo se exceptúan de esta exigencia el fuelle de la articulación y los elementos cromados que podrán mantener el cromado original



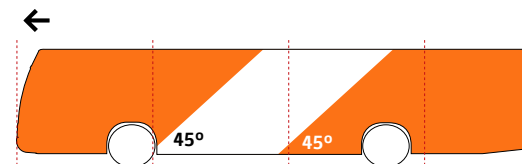
Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Color Exterior Bus Alimentador Clase B y Tipos P y M

El color exterior de la carrocería de los buses Clase B y Tipos M y P que presten servicios alimentadores deberá cumplir las características que se indican a continuación:

- › El color principal de los buses corresponderá al definido para cada zona alimentadora en la ficha 3.6.
- › Deberá disponerse una franja inclinada de color blanco en las partes laterales del bus. Para lo anterior deberá dividirse el largo del bus en cuatro partes iguales, y los bordes de dicha franja serán dos paralelas que se levantarán en un ángulo 45° , desde la intersección del límite inferior de la carrocería con las líneas imaginarias que separan las partes del bus, como se muestra en la figura.
- › Los parachoques y elementos que se fijan a la carrocería, como soporte de espejos retrovisores, deberán ser del color que corresponde al área de la carrocería en que se encuentran. Solo se exceptúan de esta exigencia los elementos cromados, que podrán mantener el cromado original.



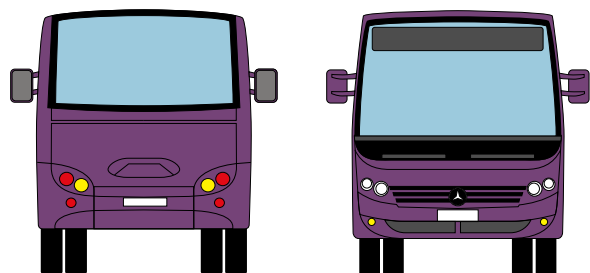
Costado derecho en el sentido de marcha del bus



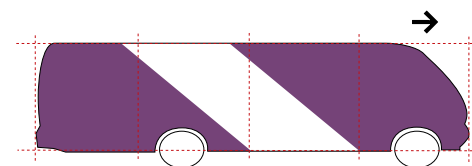
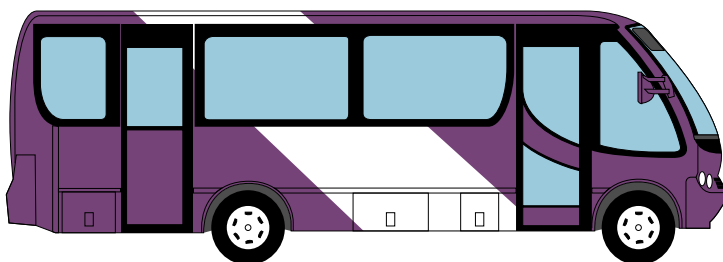
Costado izquierdo en el sentido de marcha del bus

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Color Exterior Bus Alimentador Clase A y Tipo L

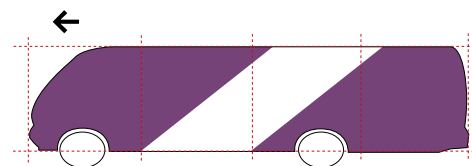
El color exterior de la carrocería de los buses Clase A y Tipo L que presten servicios alimentadores deberá cumplir las características que se indican a continuación:



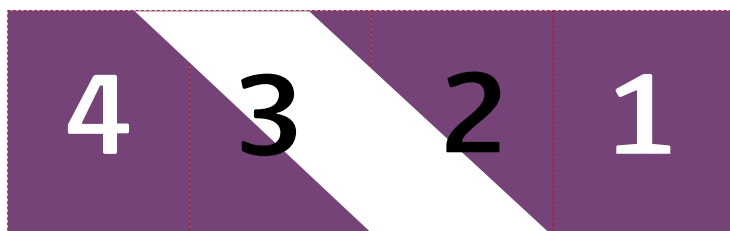
- › El color principal de los buses corresponderá al definido para cada zona alimentadora en la ficha 3.6.
- › Deberá disponerse una franja inclinada de color blanco en las partes laterales del bus. Para lo anterior deberá dividirse el largo del bus en cuatro partes iguales, y los bordes de dicha franja serán dos paralelas que se levantarán en un ángulo 45° , desde la intersección del límite inferior de la carrocería con las líneas imaginarias que separan las partes del bus, como se muestra en la figura. En virtud de lo anterior, el color exterior de la carrocería de los buses de la zona alimentadora **A** será blanco.
- › Los parachoques y elementos que se fijan a la carrocería, como soporte de espejos retrovisores, deberán ser del color que corresponde al área de la carrocería en que se encuentran. Solo se exceptúan de esta exigencia los elementos cromados, que podrán mantener el cromado original.



Costado derecho en el sentido de marcha del bus



Costado izquierdo en el sentido de marcha del bus

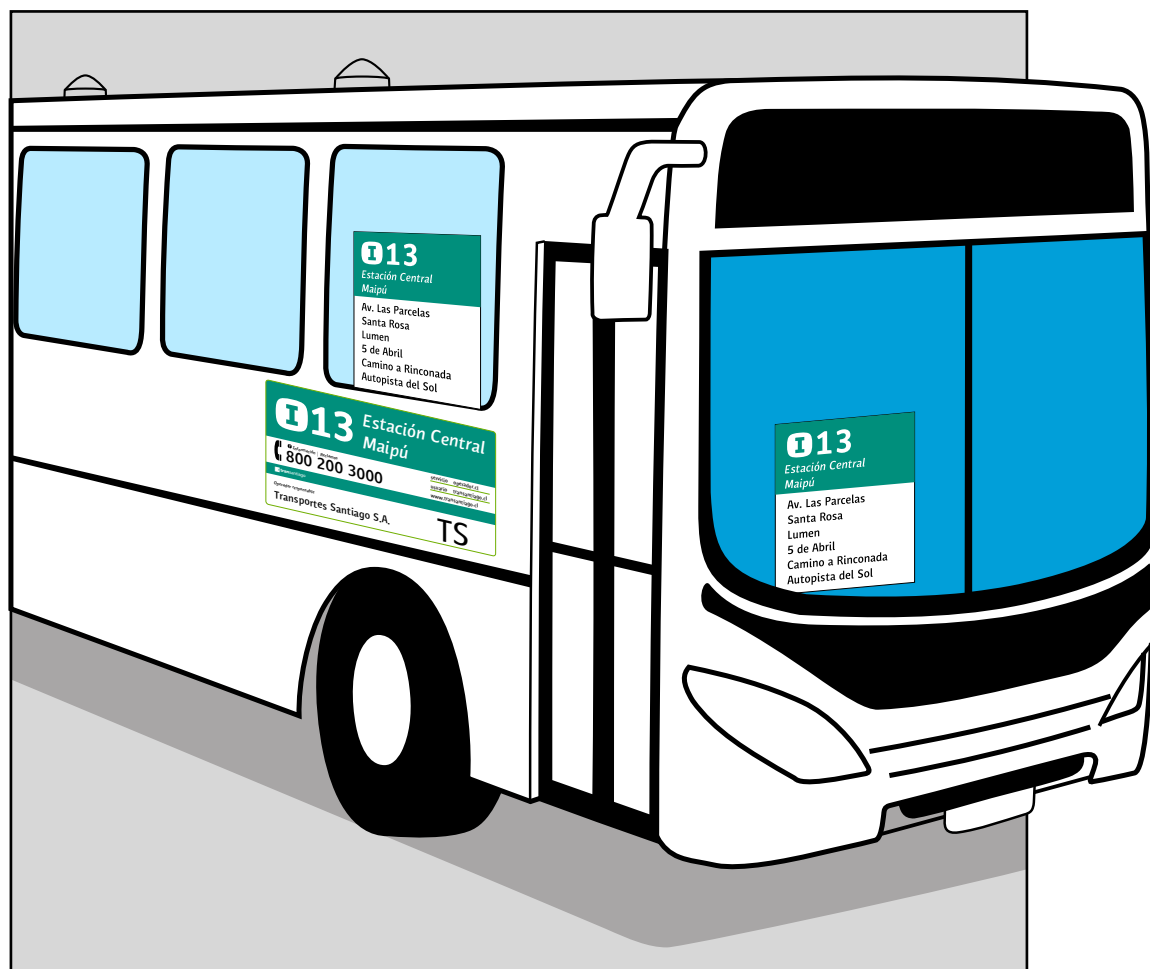


Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Letreros de Cortesía

Tanto los buses de servicios Alimentadores como de Troncales deberán portar un letrero de 45 cm de ancho por 55 cm de alto ubicado en la ventana inmediatamente a la izquierda de la puerta de acceso y en el área inferior izquierda del parabrisas del vehículo. Cada letrero de cortesía deberá tener 2 modos de uso (uno por cada cara): un modo para el trayecto de ida y otro modo para el trayecto de regreso. Este cambio de modo afectará la información y su secuencia en relación a su origen : destino.

Los letreros deben estar fijados en una estructura que permita su fácil reemplazo, su aseo, su iluminación nocturna y no genere ruido por vibraciones y/o roce.

De igual modo, tanto los buses de servicios Alimentadores como de Troncales, deberán portar un letrero debajo de la (o las) ventana(s) inmediatamente a la izquierda de la(s) puerta(s) de acceso. Este letrero, junto con identificar el servicio en el que opera el bus, entrega información pública relativa a la empresa concesionaria del servicio de transporte y al teléfono y correos electrónicos en donde los usuarios pueden hacer sus consultas y reclamos.



Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Letrero de cortesía servicio alimentador

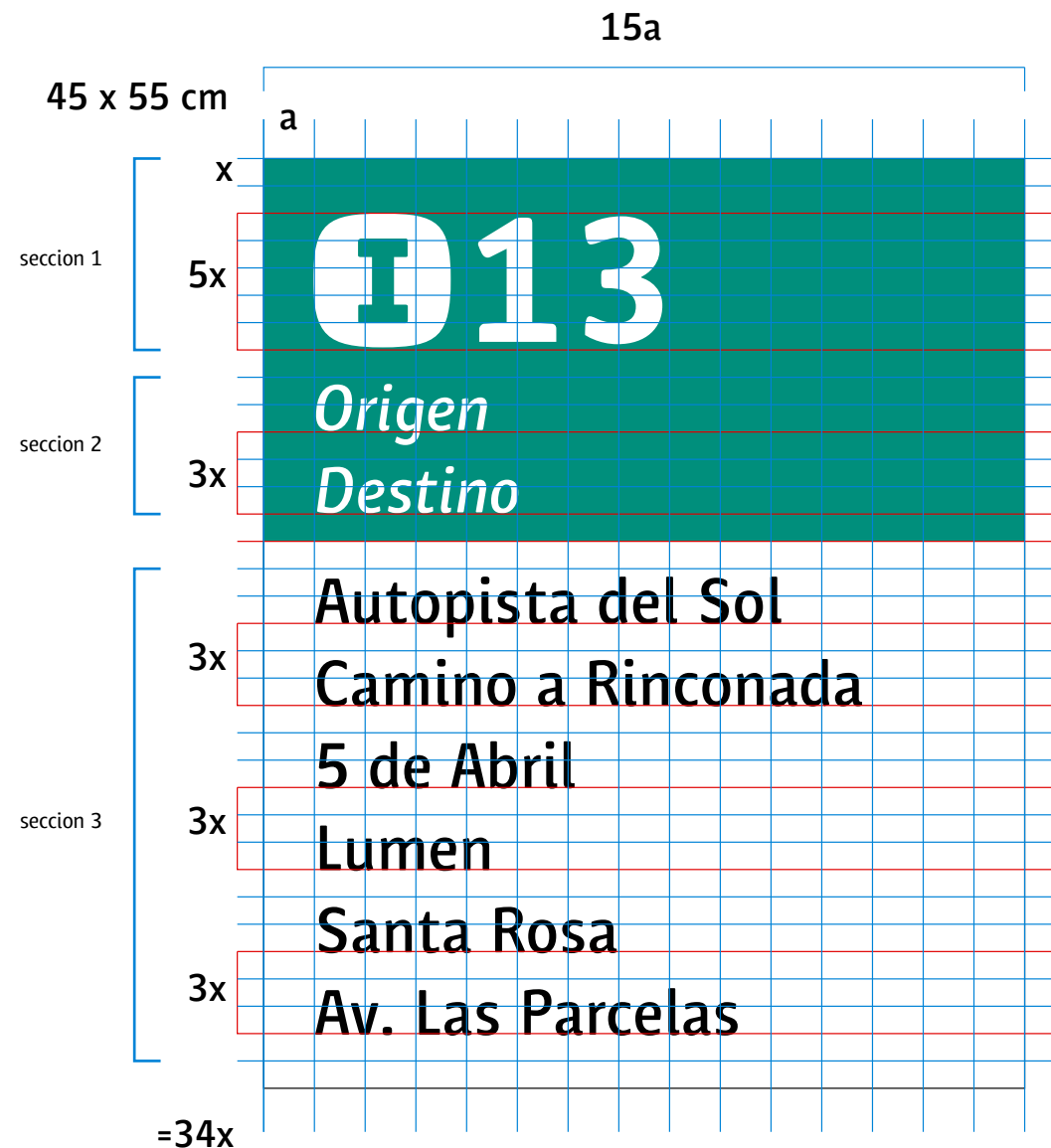
El letrero de cortesía de los buses de servicios Alimentadores estará compuesto por 3 secciones:

La primera ubicada en la parte superior del mismo, que contendrá el código alfanumérico del servicio (Letra de la zona y Número a un tamaño de 330 pts).

La segunda corresponde al Origen : Destino del servicio, y el tamaño de los textos es de 120 pts. El color de fondo de ambas secciones corresponderá al asignado a la zona que pertenece el servicio (ver ficha 3.6) y los textos serán de color blanco con la excepción de aquellos correspondientes a las zonas **A** y **D**, que deberán ser negros para lograr mayor contraste entre los textos y el fondo.

La tercera sección ubicada bajo la segunda, contendrá un listado de los 6 hitos más relevantes del recorrido y no deben incluir el Origen ni el Destino (sección 2). El fondo de esta sección es Blanco y los textos deben ser de color Negro a un tamaño de 120 pts.

Para el recorrido de regreso deberá considerarse, en el reverso del letrero, la misma información, cuando corresponda, invirtiendo su orden.



Ejemplo Ida



Textos simulados

Ejemplo Regreso



Textos simulados

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Letrero de cortesía servicio troncal

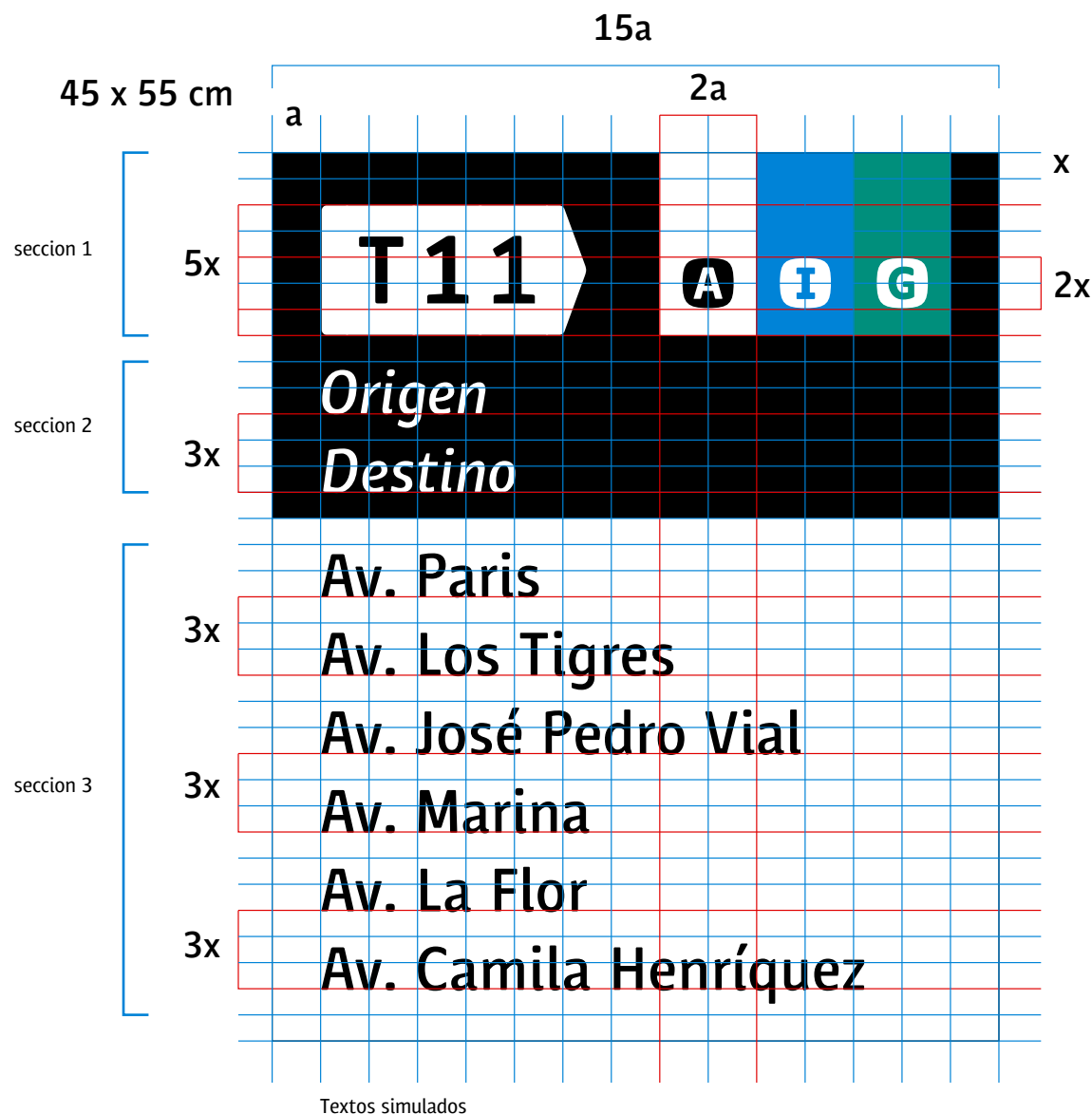
El letrero de cortesía de los buses de servicios Troncales estará compuesto por 3 secciones:

La primera, ubicada en la parte superior del mismo, que contendrá el código alfanumérico del servicio (Letra T y Número en 233 pts) y por franjas de colores que identifican el cada una de las zonas que recorre el servicio. La cantidad de franjas y su secuencia corresponderá a la cantidad y orden de zonas alimentadoras que el servicio recorre, ya sea en su trayecto de ida o de regreso.

La segunda sección define el Origen : Destino del servicio y su tamaño es de 120 pts. El color de fondo de ambas secciones es negro y los textos blancos.

La tercera sección ubicada bajo las anteriores, contendrá un listado de los 6 hitos más relevantes del servicio y no deben incluir el Origen o el Destino. El fondo de esta sección es Blanco y los textos deben ser de color Negro a un tamaño de 120 pts.

Para el recorrido de regreso deberá considerarse, en el reverso del letrero, la misma información, cuando corresponda, invirtiendo su orden.



Ejemplo Ida



Textos simulados

Ejemplo Regreso



Textos simulados

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Letrero lateral servicio troncal

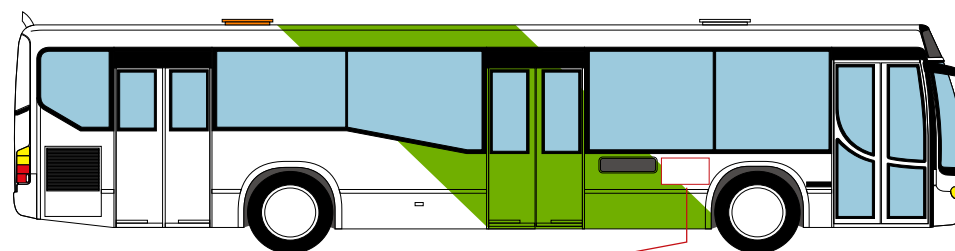
El letrero lateral de los buses de servicios Troncales estara compuesto por 4 secciones:

La primera, de fondo Verde Transantiago, ubicada en la parte superior del mismo, contiene el codigo alfanumerico del servicio (en letras blancas sobre fondo negro) y el Origen : Destino en texto negro.

La segunda, de texto de color negro sobre fondo blanco, contiene el numero de telefono unico y los correos electronicos en donde los usuarios puede hacer sus consultas y reclamos.

La tercera seccion, ubicada bajo las anteriores, de fondo Verde Transantiago y texto blanco, es una franja de separacion en la que se lee Transantiago.

La cuarta y ultima seccion, de fondo Blanco y textos de color negro, esta destinada a que los operadores se identifiquen con su nombre y/o su logotipo e isotipo.



T 12		<i>Origen Destino</i>	
 800 200 3000		servicio operador.cl usuario transantiago.cl www.transantiago.cl	
transantiago			
Operador responsable Transportes Santiago S.A.		TS	

Textos simulados

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Letrero lateral servicio alimentador

El letrero lateral de los buses de servicios Alimentadores estara compuesto por 4 secciones:

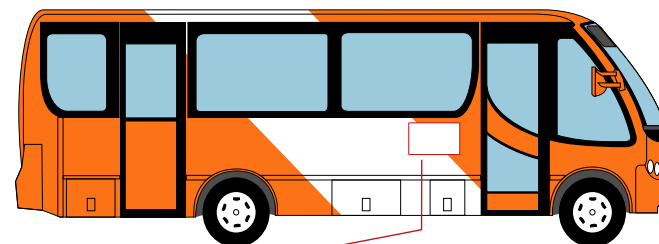
La primera, ubicada en la parte superior del mismo, contiene el codigo alfanumerico del servicio y el Origen : Destino. El color del texto es blanco y el color de fondo de esta seccion corresponde al asignado a la zona alimentadora que pertenece el servicio (ver ficha 3.6).

La segunda, de texto de color negro sobre fondo blanco, contiene el numero de telefono unico y los correos electronicos en donde los usuarios puede hacer sus consultas y reclamo.

La tercera seccion, ubicada bajo las anteriores, de texto blanco y fondo del color asignado a la zona alimentadora que pertenece el servicio, es una franja de separacion en la que se lee Transantiago.

La cuarta y ultima seccion, de fondo blanco y textos de color negro, esta destinada a que los operadores se identifiquen con su nombre y/o su logotipo e isotipo.

Cuando se trate de servicios correspondientes a las zonas alimentadoras **A** y **D**, los textos de las secciones primera y tercera deben ser negros.



C00		<i>Origen Destino</i>
	800 200 3000	servicio <u>operador.cl</u> usuario <u>transantiago.cl</u> www.transantiago.cl
		
Operador responsable Transportes Santiago S.A.		TS

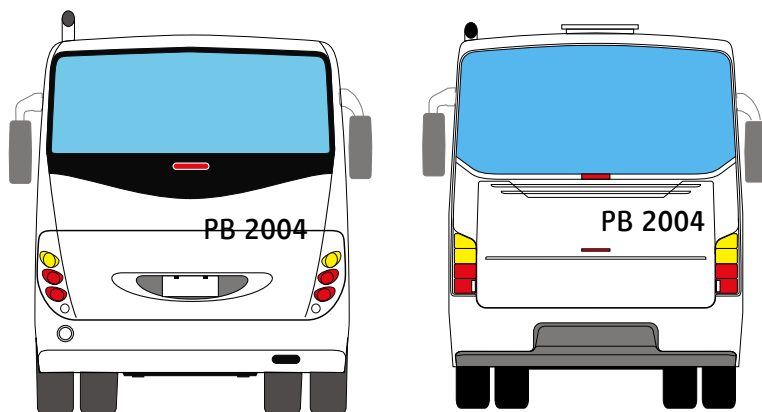
Textos simulados

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Placa Patente

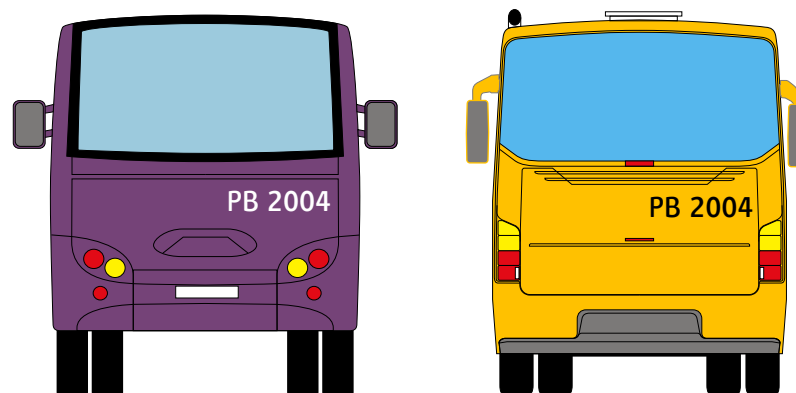
Los buses de servicios troncales y alimentadores deberán exhibir los caracteres alfanumericos correspondientes a la placa patente del vehiculo, sobre la pared exterior trasera de la carroceria, dentro de un rectangulo imaginario con su lado superior ubicado a 20 ± 10 cm del borde inferior de la ventana y su lado derecho a 20 ± 10 cm del borde del costado derecho de la carroceria.

Los caracteres alfanumericos deberan ser del tipo TS Infor Regular de 750 pts. de alto, y su color dependera del tipo de servicio que se trate:

- › Cuando se trate de buses de servicios troncales, los textos seran de color negro.
- › En el caso de buses de servicios alimentadores, el color del texto sera el blanco, salvo cuando se trate de buses que operen en las zonas alimentadoras **A** y **D**, en cuyo caso los textos seran de color negro.



Ejemplo de buses de servicios troncales o alimentadores de la zona A



Ejemplo de buses de servicios alimentadores

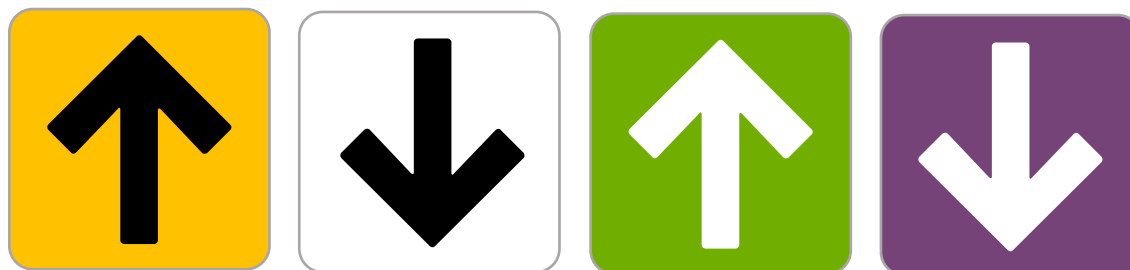
Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Señalización Reglamentaria

Señales de subida y bajada

Inmediatamente a la izquierda de la o las puertas de acceso, por el exterior, los buses deberán portar un autoadhesivo transparente de 25 cm por lado, con su borde superior localizado a 10 ± 5 cm del borde inferior de las ventanas, el que contendrá una flecha dibujada en forma ascendente, como señal de acceso, que se inscribira en un cuadrado imaginario centrado de 600 pts. por lado.

A su vez, respecto de la o las puertas de descenso, en la misma ubicación relativa respecto de ella, se instalará un autoadhesivo de las mismas características señaladas precedentemente, con la salvedad que la o las flechas serán dibujadas en forma descendente, como señal de bajada.

El color de la flecha será negro cuando el color de la carrocería sea blanco o amarillo. El color de la flecha será blanco cuando el color de la carrocería sea distinto a los antes mencionados.

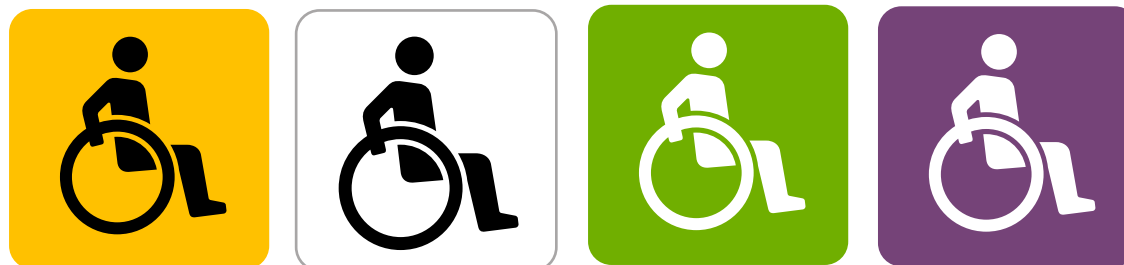


Ejemplos de señales de subida y bajada sobre distintos fondos

Señal de acceso de discapacitados

Inmediatamente debajo de la señal de subida, en las puertas que contemplen facilidades para el acceso de discapacitados, los buses deberán portar un autoadhesivo transparente de 25 cm por lado, con su borde superior localizado a 5 cm del borde inferior de la señal de subida, el que contendrá la imagen específica incorporada en la tipografía TS Picto, la que se inscribira en un cuadrado imaginario centrado de 600 pts. por lado.

El color de la imagen será negro cuando el color de la carrocería sea blanco o amarillo. El color de la imagen será blanco cuando el color de la carrocería sea distinto a los antes mencionados.



Ejemplos de señales de acceso de discapacitados sobre distintos fondos

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Señalización Reglamentaria (continuación)

Señal de asiento para personas con discapacidad

En los buses de servicios troncales y alimentadores se aseguraran asientos de facil acceso para ser usados por personas con discapacidad. El numero de asientos preferete sera de a lo menos uno por cada diez. Los asientos se señalizaran con autoadhesivo transparente de 25 cm por lado, ubicado en el costado lateral interno de la carroceriacon, en el lugar correspondiente a dichos asientos, con su borde superior a 5 cm del borde inferior de la ventana y la imagen especifica incorporada en la tipografia TS Picto, la que se inscribira en un cuadrado imaginario centrado de 600 Pts. por lado.

El simbolo sera de color blanco sobre fondo azul y se señalizara con la Leyenda "ASIENTO PREFERENTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD" "CÉDALO. LEY 19.284", como se muestra en la figura.

En los pasamanos superiores del vehiculo y en la zona ubicada frente a los asientos para uso preferente de personas con discapacidad, deberan instalarse elementos que al tacto indiquen a un no vidente, que se encuentra frente a dichos asientos. Los elementos, consistentes en pequeñas protuberancias y de forma tal que no provoquen daño a las manos como remaches solidos o huecos, de cabeza esferica o concava, debidamente redondeados en sus bordes, se instalaran uniformemente distribuidos sobre el manto del tubo, en toda su periferia y en una longitud de aproximadamente 10 cm.



Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Letreros exteriores de mensaje electrónico en Buses Clase A, B y C

Los buses de clase A, B y C deberán contar al menos con 3 letreros electronicos hacia el exterior: Uno frontal, uno lateral derecho y uno posterior. Indistintamente de la tecnologia de los letreros, estos deberan ser de textos amarillos (Galve o Amber) sobre fondo negro.

Características Letrero Frontal Superior

De acuerdo a las recomendaciones del APTA (American Public Transport Association), y con pleno respeto a las normas para personas con discapacidad visual indicadas en el ADA (American with Disabilities Act), las características del letrero frontal superior del bus debe cumplir con lo siguiente:

1. Estar ubicado en la parte frontal superior de bus.
2. Estar conformado como minimo por una matriz de 16 filas por 105 columnas de pixeles (1680 pixeles).
3. La relacion en el tamaño de caracteres debe estar entre 3:5 y 1:1.
4. La separacion entre caracteres debe ser 1/16 del alto del caracter.
5. El tamaño de caracteres debe ser de 9.8 pulgadas (aproximadamente 25 centimetros).
6. Las tecnologias permitidas son: LCD, LED o Split Flap.
7. Las condiciones de brillo y contraste (mayor que 70%) deben permitir una optima legibilidad de los mensajes. Para mayores antecedentes se puede consultar la referencia 49 CFR parte 38,39 del ADA.

Contenidos Letrero Frontal Superior

El letrero frontal superior debe tener al menos 2 modos de informacion:

1. **Modo Destino:** En este modo, el letrero frontal debe señalar el numero del servicio y su destino final. Por ejemplo, si el servicio Troncal "**T50** San Pablo : Los Dominicos" se dirige a hacia San Pablo, entonces la pantalla debe indicar: T50 San Pablo. De igual modo, si el servicio Alimentador "**012** Estacion Central : Maipu" se dirige hacia Estacion Central, la pantalla deberia indicar: **012** Estacion Central. Mientras que el texto que identifica el "Destino" debe ser de color amarillo sobre fondo negro, el codigo alfanumerico, en el caso de los servicios troncales, y la letra que identifica la zona, en el caso de los servicios alimentadores, debe tener sus colores invertidos, es decir, el texto en negro sobre una caja amarilla.

2. **Modo Fuera de Servicio:** De existir algun desperfecto en el bus, o si este no se encuentra prestando servicio, el letrero frontal debera señalar: Fuera de Servicio.

3. **Modo de Auxilio (Opcional):** Este modo opcional opera en aquellos sistemas que consideran una consola de control cercana a la cabina del conductor. Consiste en la programacion de un llamado de auxilio que podra ser accionado por el conductor en casos de emergencia. En estos casos la pantalla podra indicar: Emergencia Llamar al 133.



Pantalla electronica de servicio alimentador



Pantalla electronica de servicio troncal

Desde el punto de vista operativo, se recomienda que el letrero electrónico disponga de memoria local y una interfaz serial para comunicarse con un computador o consola externa, a través de la cual se permita la grabación de los mensajes de destino.

En caso de letreros con tecnología Split Flap, se debe enfatizar en el sellado hermético del letrero, para evitar que el smog afecte la operación de los pixeles.

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Letreros exteriores de mensaje electrónico en Buses Clase A, B y C (continuación)

Características Letreros lateral derecho y posterior

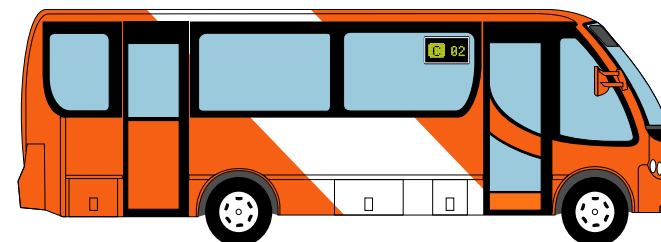
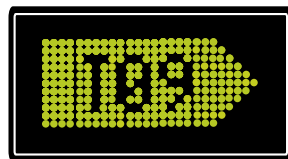
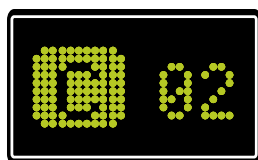
De acuerdo a las recomendaciones del APTA (American Public Transport Association), y con pleno respeto a las normas para personas con discapacidad visual indicadas en el ADA (American with Disabilities Act), las características que los letreros electrónicos lateral derecho y posterior del bus deben cumplir son las siguientes:

1. Estar ubicados en el interior de los buses, de manera de entregar la información hacia el exterior de estos.
2. El letrero lateral deberá estar ubicado en la parte superior del bus, inmediatamente a la izquierda de la primera puerta de acceso, con su borde superior localizado a 10 ± 10 cm debajo del borde superior de las ventanas. El letrero posterior del bus deberá estar ubicado detrás de la ventana trasera con su borde superior ubicado a 10 ± 10 cm del borde superior de la ventana y su borde derecho ubicado a 20 ± 10 cm del borde del costado derecho de la carrocería.
3. Estar conformado como mínimo por una matriz de 16 filas por 35 columnas de píxeles (1680 píxeles).
4. La relación en el tamaño de caracteres debe estar entre 3:5 y 1:1.
5. La separación entre caracteres debe ser 1/16 del alto del carácter.
6. El tamaño de caracteres debe ser de 9.8 pulgadas (aproximadamente 25 centímetros).
7. Las tecnologías permitidas son: LCD, LED o Split Flap.
8. Las condiciones de brillo y contraste (mayor que 70%) deben permitir una óptima legibilidad de los mensajes. Para mayores antecedentes se puede consultar la referencia 49 CFR parte 38,39 del ADA.
9. Estar ubicados en el interior de los buses, de manera de entregar la información hacia el exterior de estos.

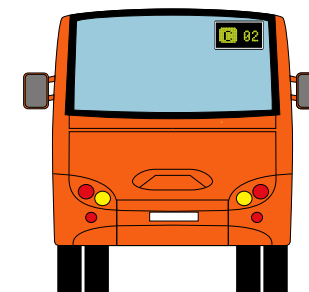
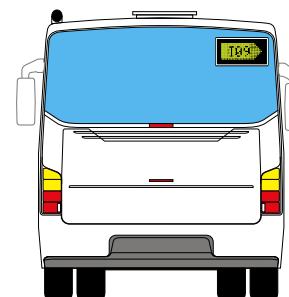
Contenidos Letreros Lateral derecho y Posterior

Los letreros lateral derecho y posterior el código alfanumérico del servicio. Por ejemplo, si se trata de un bus prestando el servicio troncal "T50 San Pablo : Los Dominicos" las pantallas deberán indicar: T50. De igual modo, si un bus presta el servicio alimentador "012 Estación Central : Maipú", la pantalla debería indicar: "012".

El código alfanumérico en el caso de los servicios troncales, y la letra que identifica la zona en el caso de los servicios alimentadores, deben ir con sus colores invertidos, es decir el texto en negro sobre una caja amarilla.



Ejemplo de letrero lateral en buses de servicios alimentadores



Ejemplo de letreros traseros en buses de servicios troncales o alimentadores

Desde el punto de vista operativo, se recomienda que el letrero electrónico disponga de memoria local y una interfaz serial para comunicarse con un computador o consola externa, a través de la cual se permita la grabación de los mensajes de destino.

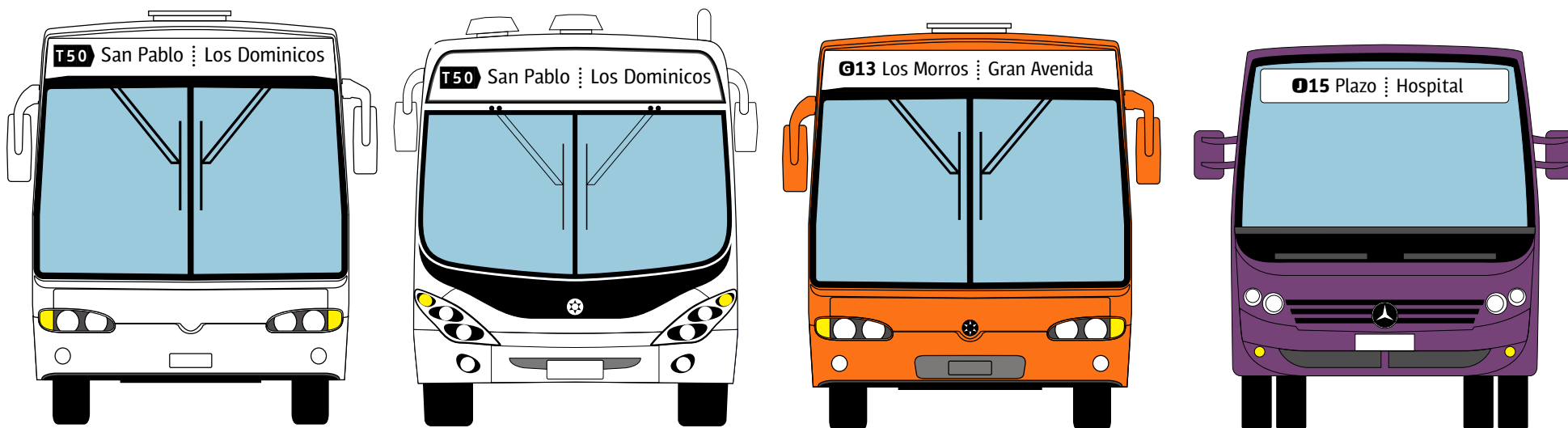
En caso de letreros con tecnología Split Flap, se debe enfatizar en el sellado hermético del letrero, para evitar que el smog afecte la operación de los píxeles.

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Letrero frontal exterior en buses tipo L, M y P

Los buses tipo L, M y P deberán portar un letrero en la parte frontal superior, el que siñendose a las especificaciones establecidas en la ficha 4.13.a, podra ser de tecnologías LCD, LED o Split Flap.

En caso contrario, debera ser de 170 ± 20 cm de alto, sin considerar perfiles ni soportes. Asimismo, debera contar con dos seccioens; la primera, a la izquierda del letrero, estara destinada al codigo alfanumerico del servicio. La segunda seccion, constituida por el resto del letrero, estara destinada a una leyenda que señale el destino del servicio segun sentido de marcha del bus. La citada leyenda debera inscribirse manteniendo un margen de 5 cm respecto de los bordes derecho e izquierdo de la seccion. En los buses que no esten dotados con dispositivo que permitan cambiar el letrero de destino, se podra indicar conjuntamente el origen y el destino.

Mientras que el texto que identifica el "Destino" debe ser de color negro sobre fondo blanco, el codigo alfanumerico en el caso de los servicios troncales, y la letra que identifica la zona en el caso de los servicios alimentadores, debe tener sus colores invertidos, es decir, el texto en blanco sobre una caja negra. Los textos deben ser de al menos 530 pts. de alto y deben asegurarse condiciones de brillo y alto contraste (mayor que 70%) que permitan la legibilidad de los mensajes.



Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Publicidad exterior de los buses

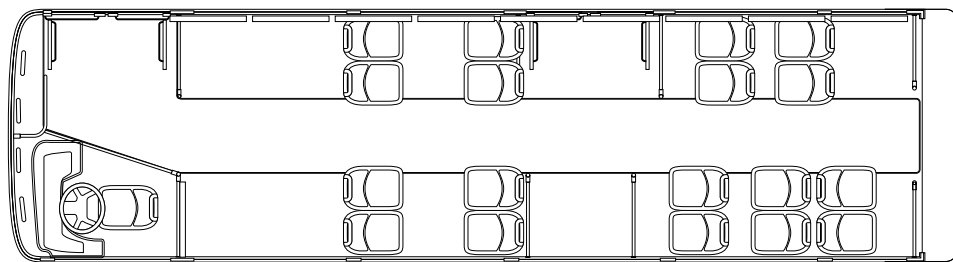
El Sistema concebido plantea la necesidad de dedicar espacios predeterminados a información y otros a publicidad, privilegiando los primeros y contextualizando ambos estímulos con soportes específicos. Es decir, detectar tamaños, formatos, emplazamientos y porcentajes de cada tipo de mensaje de modo que la convivencia sea justa y eficiente y acorde a los requerimientos de financiamiento económicos que se le requieren a este tipo de asuntos, tanto sobre los buses como en terreno.

Los espacios portadores de publicidad concilian su diseño, estructura, tamaño, emplazamiento y frecuencia de aparición, con los cánones visuales determinados para el Sistema de Información al Usuario, evitando así una proliferación de la polución visual. La dignificación de los soportes publicitarios, es bien sabido, hace más apetecibles los espacios para los avisadores. Del mismo modo, el mantenimiento del entorno (limpieza, iluminación, etc.) completa la creación de un marco ideal para la óptima percepción de los mensajes a por los destinatarios. El mismo principio aplica al Sistema de Información al Usuario.

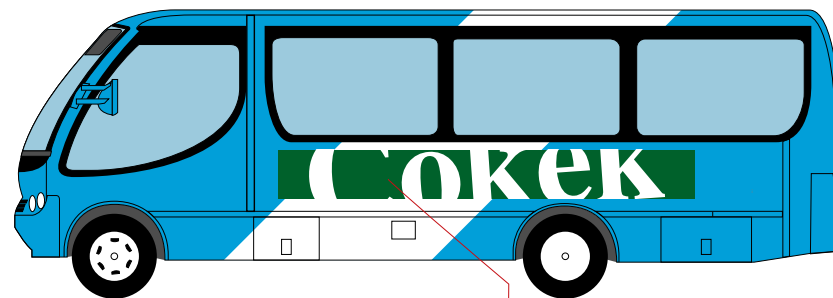
Publicidad Lateral

Los buses podrán exhibir en el exterior de su carrocería avisos publicitarios, los que deberán inscribirse exclusivamente en el área central de su costado izquierdo, bajo las ventanas, dentro de un rectángulo imaginario de dimensiones máximas de 300 cm de ancho y 60 cm de alto, cuyo borde superior deberá estar a 25 ± 5 cm del borde inferior de las ventanas.

Para el caso de buses articulados, dichos avisos publicitarios deberán ajustarse a lo señalado precedentemente, pudiendo inscribirse en cada una de sus secciones rígidas.



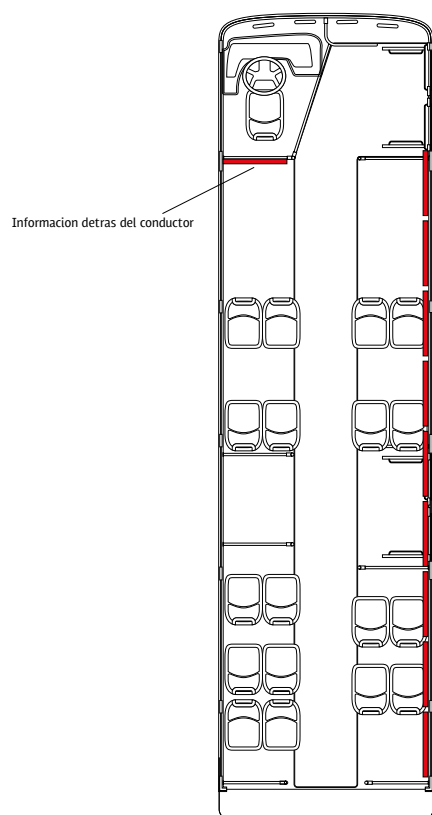
Espacio para la implementación de publicidad exterior en los buses



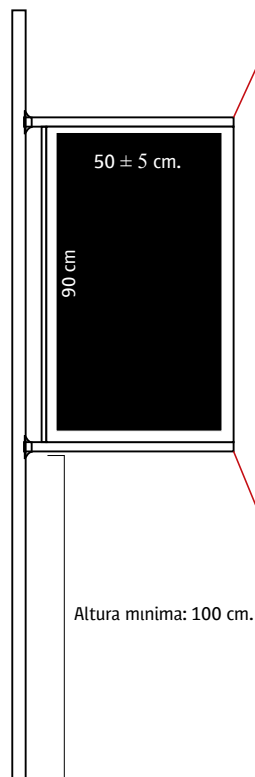
Ejemplo de publicidad exterior en buses

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Panel de información interior de los buses

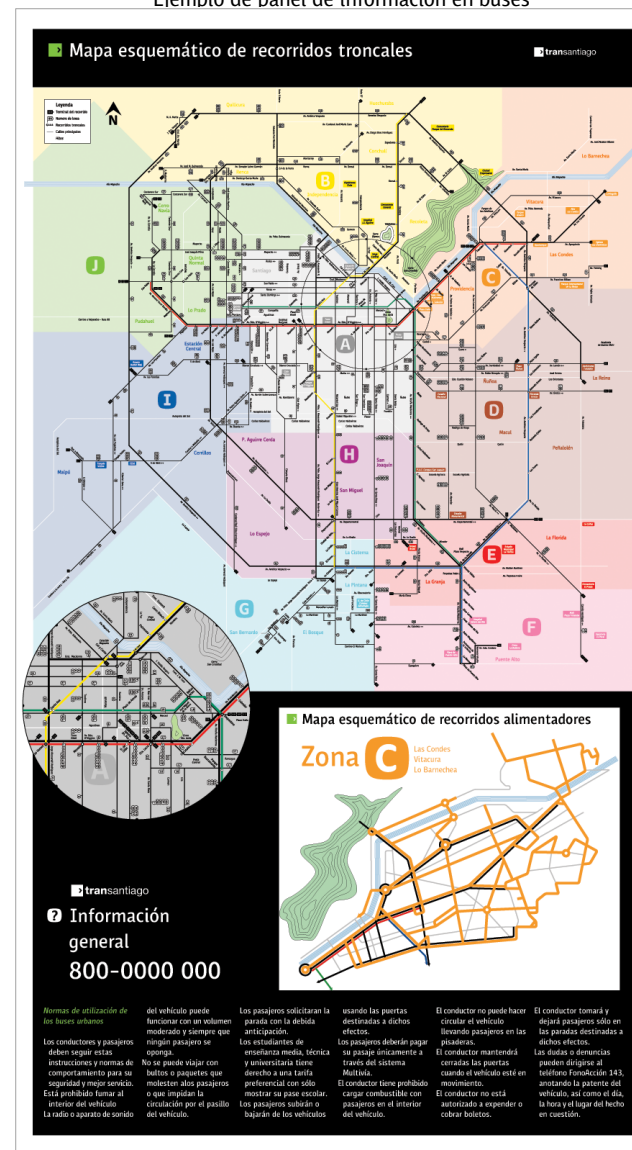
Será obligatoria la presentación de información actualizada relativa al sistema de transporte público en la parte posterior del panel ubicado detrás del puesto del conductor del bus, mediante un aviso de 50 ± 5 centímetros de ancho, por 80 ± 5 centímetros de alto, a una altura mínima de 100 centímetros.



Panel Informativo (vertical)
Posterior al Conductor
Tamaño del Impreso:
 50 ± 5 cm. x 80 ± 5 cm.

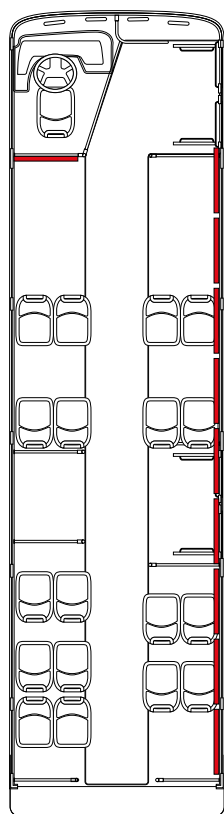


Ejemplo de panel de información en buses



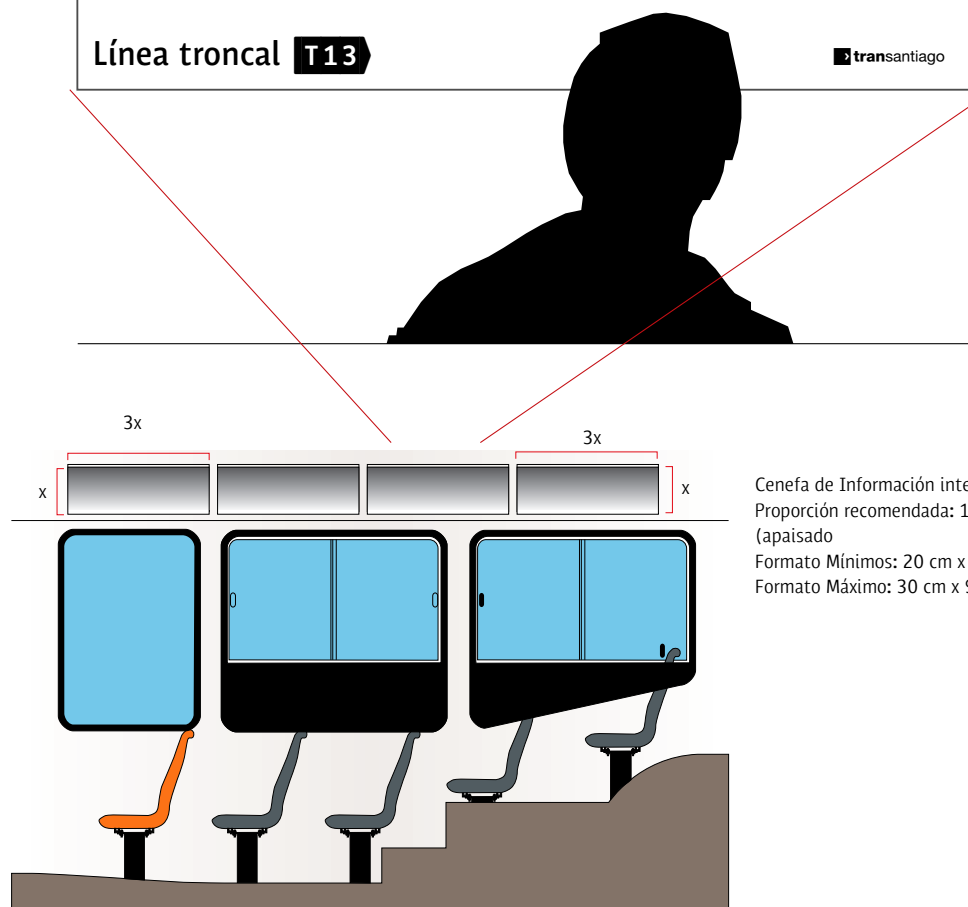
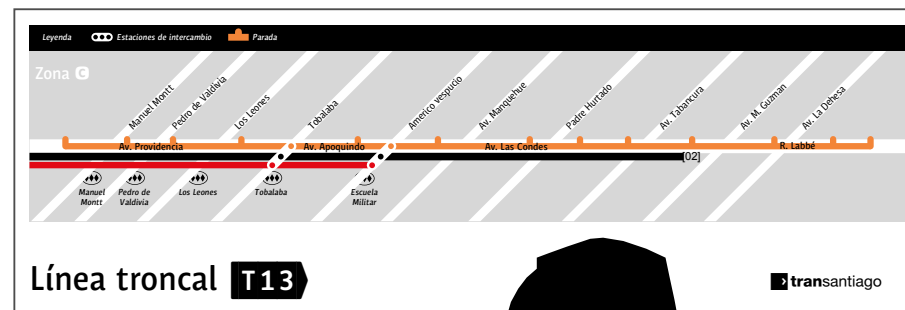
Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Cenefa de información interior de los buses

Sera obligatoria la presentacion de informacion actualizada relativa al sistema de transporte publico al lado derecho del bus, respecto del sentido de marcha de este, en soportes tales como letreros electricos o cenefas (con o sin retroiluminacion) ubicados sobre la parte superior de las ventanas, de una altura de 25 ± 5 centimetros.



Informacion a usuarios: lado derecho del conductor

Ejemplo de cenefa de informacion en buses



Cenefa de Información interior
Proporción recomendada: 1:3
(apaisado)
Formato Mínimos: 20 cm x 60 cm
Formato Máximo: 30 cm x 90 cm

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Colores interiores de los buses

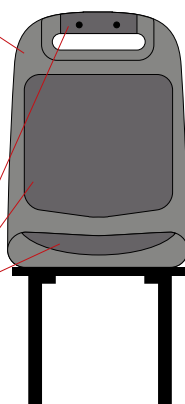
En los buses de clase A, B y C, se debe evitar el uso de tapicería espuma de poliuretano, textiles y otros elementos complementarios que pueden fácilmente desprenderse. Asimismo, los pasamanos de estos buses debe ser de acero inoxidable satinado o de aluminio anodizado.

El color de los asientos, paneles y cielo de los buses antes mencionados debe ser parte del material, y no un tratamiento superficial posterior. Para estos efectos, se entregan las siguientes recomendaciones:

- › Utilizar estructuras monocasco en los asientos corrientes, de colores neutros como Pantone Cool gray 9C y Pantone Cool gray 11C, como se muestra en la figura.
- › Utilizar estructuras monocasco en los asientos destinados a discapacitados, mujeres embarazadas y personas de movilidad reducida, de colores Pantone Orange 021C y Pantone Cool gray 11C, como se muestra en la figura.
- › Utilizar cielos y paneles de colores neutros como Pantone Warm gray 1C.

Igualar al Pantone:
Cool gray 9C

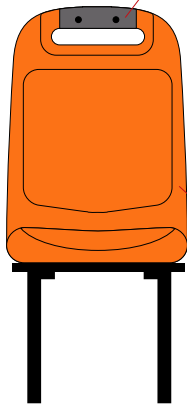
Igualar al Pantone:
Cool gray 11C



Asiento corriente

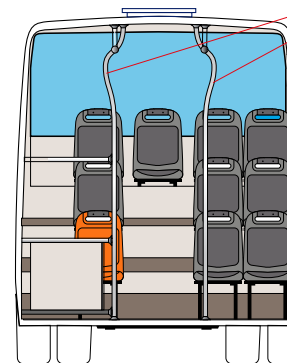
Igualar al Pantone:
Cool gray 11C

Igualar al Pantone:
Orange 021C

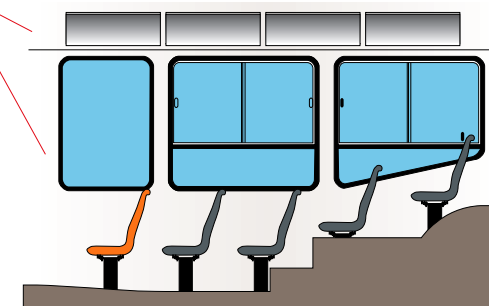


Asientos para discapacitado, mujeres embarazadas,
y personas con movilidad reducida.

Pasamanos de acero inoxidable satinado o
de aluminio anodizado.



Color de paredes interiores y cielos:
Igualar al Pantone Warm gray 1C



Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Mapa esquemático de la red troncal

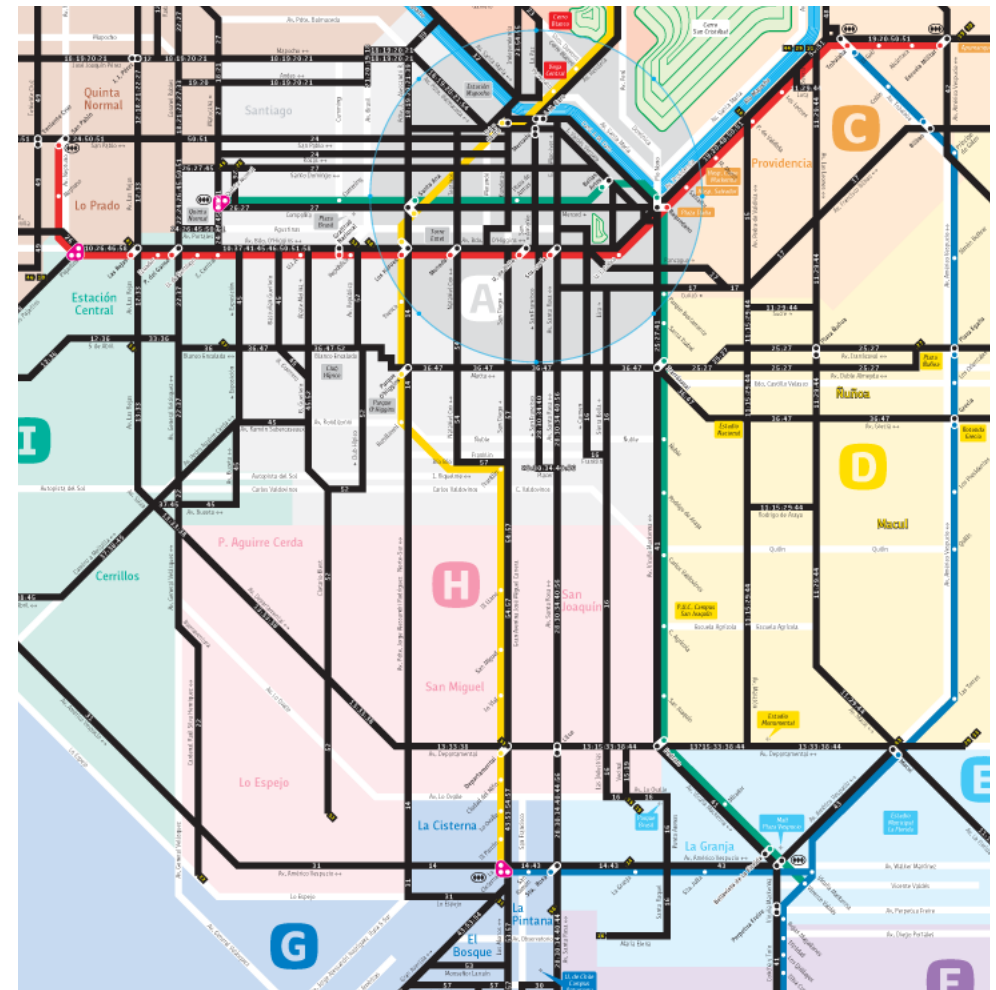
El mapa de la Red Troncal no es una representación geográfica de los servicios, sino un esquema simplificado del sistema global, con los servicios y conexiones (trasbordos) posibles. Incorpora otros modos de transporte (metro), y una serie de hitos urbanos locales, que permiten optimizar el reconocimiento de los sectores aledaños a la red de transporte.

Servicio troncal

Vista general



Linea de Metro



Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Mapa esquemático de la red troncal (continuación)

El Mapa de recorridos troncales se presentara en tres unicos formatos:

- › De bolsillo (50 x 90 cm.)
- › Panel interior de los buses (75 x 45 cm.)
- › Panel exterior (75 x 75 cm.), para su exhibicion en paneles informativos de estaciones de trasbordo, de intercambio modal y paraderos.

Configuración

1. El mapa se configura en base a lineas horizontales, verticales y diagonales en 45 grados. Las calles de Santiago por donde circulan servicios troncales se han modificado para calzar con estas definiciones.
2. Se han agregado calles sin servicios troncales en la medida que constituyan referencias locales importantes.
3. Las lineas que componen la red tienen un grosor de 6.25 Pts. en color negro. Las lineas del Metro tambien tienen un grosor de 6.25 Pts. y su color sera el asignado en la ficha 4.19.c. Las calles de referencia se representan en blanco y en un grosor de 6.25 Pts.
4. Las lineas de Metro se ubican paralelas a las lineas de calles por las que circula, separadas en 6 Pts.
5. Un circulo ha sido dibujado en el centro del Mapa y su contenido ha sido ampliado al 200% y dispuesto en el costado izquierdo, de manera de mostrar la gran cantidad de informacion que se concentra en esta area con mayor claridad. El interior del circulo dibujado en el mapa ha sido rebajado en su opacidad al 50% para indicar al usuario el paso a la ampliacion.
6. Las letras que identifican cada zona y los puntos cardinales se encuentran especificados en la seccion simbologia del mapa.

Edición de Textos

Los textos del Mapa Troncal estan en una variante del sistema tipografico diseñada especialmente para este efecto, (TS Mapa). A continuacion se listan todos los tipos de texto que contiene el mapa, y sus respectivas especificaciones.

- › Nombres comunas: TS Info Regular 12.5 Pts.
- › Nombres calles principales y de referencia : TS Mapa Ligera 6.25 Pts.
- › Nombre Estaciones de transbordo: TS Mapa Gruesa 7 Pts (contorno blanco para destacar: linea 1.5 Pts.).
- › Nombre Estaciones de intercambio modal: TS Mapa Gruesa 6.25 Pts
- › Nombre Estaciones de Metro: TS Mapar Regular 6.25 Pts.
- › Numeros recorridos sobre red troncal: TS Mapa Gruesa 7 Pts.
- › Numeros terminales recorridos: TS Mapa OriDes 6.25 Pts.
- › Nombres de Hitos: Mapa Oblicua 6.25 Pts.
- › Leyenda: TS Mapa Regular en 8 Pts. con interlinea de 12 Pts.
- › Notas: TS Mapa Gruesa y TS Mapa Oblicua en 9 Pts. con interlinea de 10.8 Pts.
- › Instrucciones: TS Mapa Gruesa y TS Mapa Regular de 12 Pts. con interlinea de 14.4 Pts. y TS Mapa Oblicua de 9 Pts. con interlinea de 10.8 Pts.

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Mapa esquemático de la red troncal (continuación)

En el Mapa Troncal, los colores han sido utilizados con dos objetivos principales: Identificar y diferenciar las zonas de alimentación y las líneas del Metro.

Concordante con lo dispuesto en la ficha 3.6, cada zona ha sido asignada con un color definido según su código de catalogación Pantone y su composición CMYK (cyan, magenta, amarillo y negro), para reproducción en cuatricromía.



Zona A: blanco		(0c 0m 0y 0k)	
Zona B: amarillo	Pantone DS 5-4 U	(0c 10m 100y 0k)	
Zona C: naranja	Pantone DS 32-2 U	(0c 40m 80y 0k)	
Zona D: café	Pantone DS 63-4 U	(0c 55m 60y 30k)	
Zona E: rojo	Pantone DS 73-1 U	(0c 100m 100y 0k)	

Zona F: rosado	Pantone DS 141-5 U	(0c 50m 10y 0k)	
Zona G: celeste	Pantone DS 232-4 U	(60c 0m 0y 0k)	
Zona H: morado	Pantone DS 172-4 U	(40c 60m 0y 0k)	
Zona I: azul	Pantone DS 214-1 U	(100c 40m 0y 0k)	
Zona J: verde	Pantone DS 258-2 U	(85c 0m 50y 0k)	

- › Los colores se aplican a un 100% en las letras que identifican cada zona, en los nombres de las comunas que la componen y en los recuadros que contienen los hitos.
- › Los fondos de cada zona irán en los colores asignados, pero en una opacidad del 25%.
- › Las líneas que conforman la red troncal irán en color negro (Pantone 325-1 U / 0c 0m 0y 100k).

Las líneas de Metro deben representarse, al 100%, en el color que corresponde a cada línea, según la siguiente especificación:

Línea 1: Rojo	Pantone DS 56-1	(0c 80m 100y 0k)	
Línea 2: Amarillo	Pantone DS 1-1 U	(0c 5m 100y 0k)	
Línea 4: Azul	Pantone DS 202-1 U	(100c 50m 0y 0k)	
Línea 5: Verde	Pantone DS 262-1 U	(100c 0m 70y 0k)	

Normativas complementarias

1. La impresión de los mapas en tecnología offset y la reproducción de los colores por cuatricromía.
2. El color de las líneas del río Mapocho corresponde al celeste Pantone DS 232-1 U (100c 0m 0y 0k) y los cerros están dibujados con líneas negras (Pantone 325-1 U, 0c 0m 0y 100k) y rellenos en verde Pantone DS 298-5 U (20c 0m 50y 0k).
3. Los textos deben ser color negro, excepto aquellos que corresponden a hitos urbanos, los cuales deben ser blancos sobre el parche de color de la zona en la que se emplacen.

Nota importante: La representación de los colores expuestos en esta ficha puede variar según el sistema de reproducción. Por ello no es necesariamente una representación fidedigna, sino más bien una referencia visual. Para especificar colores debe utilizar las especificaciones Pantone o de cuatricromía presentadas.

Capítulo 4 : Aplicación en las componentes del Sistema : Mapa área alimentadora

Los Mapas de áreas alimentadoras son simplificaciones de mapas topográficos. En su diseño se han omitido algunos detalles y se ha enfatizado o distorsionado ciertos rasgos para la mejor comprensión del sistema por parte del usuario de transporte público.

1. El valor de línea de la red alimentadora, y por ende de los servicios del mismo tipo, es de 5 pts. y su color correspondiera al de su área respectiva, salvo cuando se trate de la zona **A**.

2. El valor de línea de la red troncal es de 3 pts. y su color es negro (100% k). La separación entre las líneas troncal y alimentadora es de 5 pts. (a partir del centro de la línea)

3. El valor de línea de la red de Metro es de 3 pts. y su color corresponde al color de la línea que representa (ver ficha 4.17.c). La separación entre las líneas de Metro y Alimentadora es de 5 pts. a partir del centro de la línea. (5 pts. de "Offset Path").

4. Las estaciones de Metro son representadas con un círculo que tiene un diámetro de 3 pts. Su color es blanco, siempre y cuando no forme parte de una estación de transbordo. En este último caso la estación deberá tener el color correspondiente a la línea Metro a la que pertenezca.

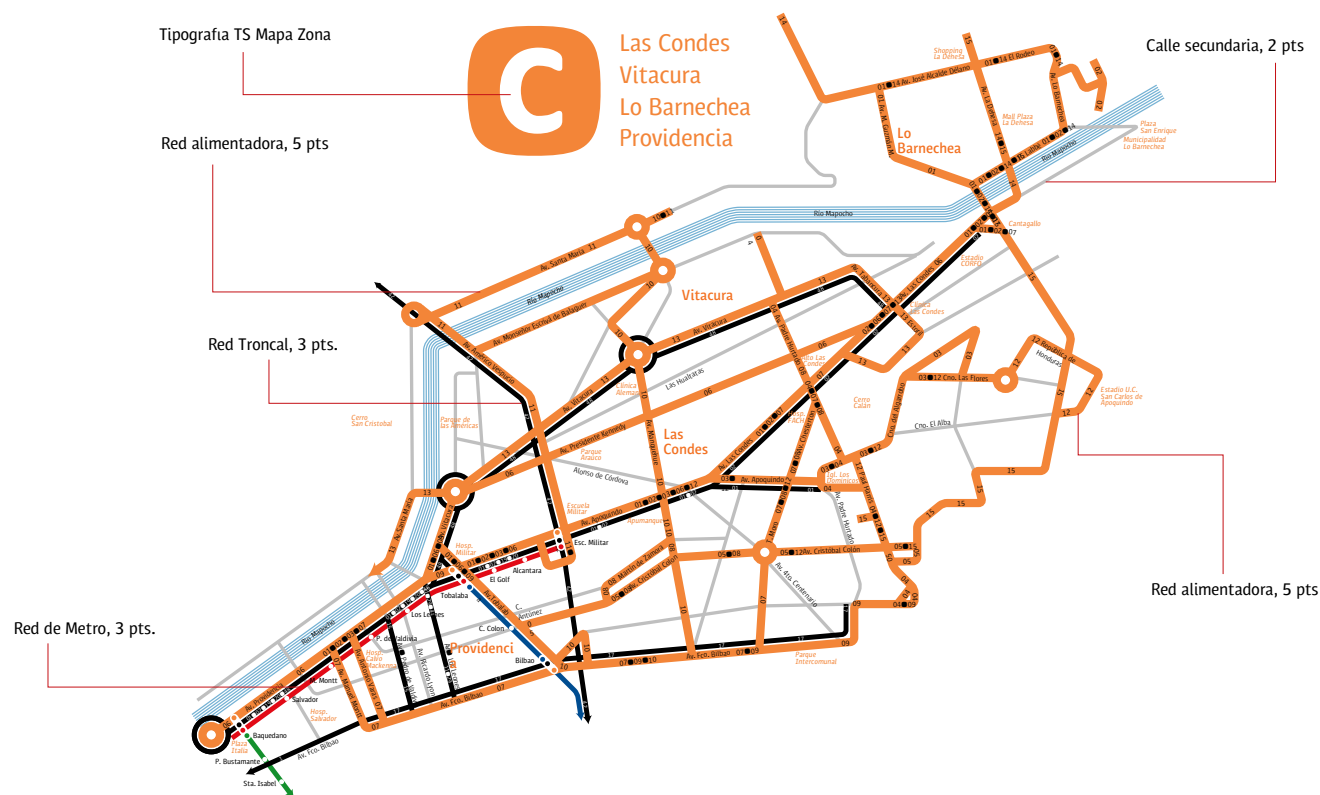
5. Las estaciones de transbordo se representan con una línea blanca con un valor de línea de 3 pts y de terminación redonda. La línea conecta los distintos servicios de transporte (troncal, alimentador, metro) que participan en la estación de transbordo.

6. Se han agregado calles sin servicios troncales en la medida que constituyan referencias locales importantes, las cuales tienen un valor de línea de 2 pts. y su color es gris (25% k).

Los mapas de recorridos Alimentadores fueron diseñados en Adobe Illustrator. Su edición y/o actualización debe llevarse a cabo en esta aplicación.

Los textos de los servicios alimentadores deben estar en la tipografía TS Mapa ligera, a un tamaño de 5 pts., y deben ir inscritos en las líneas de la red alimentadora. Su color variará entre negro y blanco dependiendo del contraste que tenga con el color de la zona.

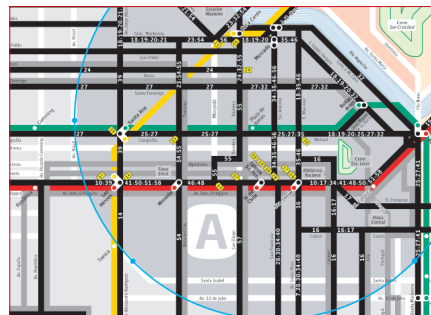
Mapa Ejemplo: Zona C



Capítulo 4 :: Aplicación en las componentes del Sistema :: Mapa área alimentadora (continuación)

7. El río Mapocho esta compuesto por 7 líneas. Las cinco líneas interiores tienen un valor de 0.75 pts y las dos líneas que conforma la orilla tienen un valor de 1 pt.). La separación entre líneas es de 1.5 pts. El color de las líneas es 100% cyan.

8. El río Maipo esta compuesto por nueve líneas. Las siete líneas interiores tienen un valor de 0.75 pts y las líneas que conforman las orilla tienen un valor de 1 pt.). La separación entre líneas es de 1.5 pts. El color de las líneas es 100% cyan.



Zona A



Zona B



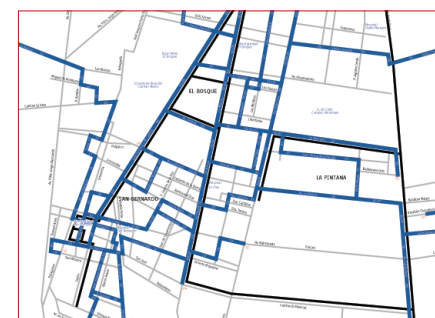
Zona D



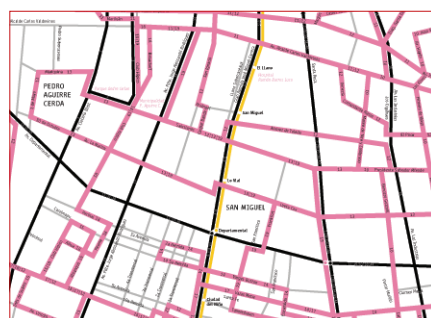
Zona E



Zona F



Zona G



Zona H



Zona I



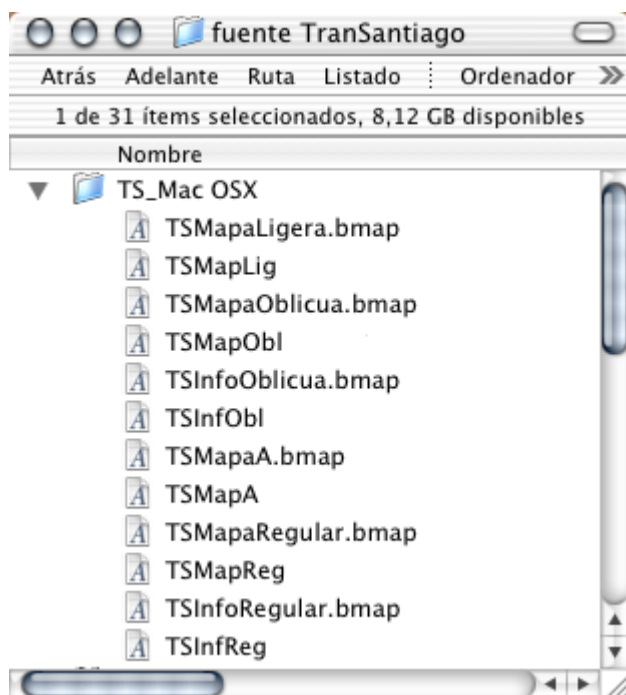
Zona J

En el CD complementario se incluyen las plantillas de edición de los mapas alimentadores para las 10 zonas.

Capítulo 5 :: Criterios para el control de calidad del sistema :: Fuentes tipográficas

El sistema tipográfico TS está diseñado para funcionar tanto en la plataforma Mac como para PC. Los archivos deben instalarse en la carpeta Fuentes (fonts) del sistema operativo.

CD → Fuentes versión Macintosh OS/X



CD → Fuentes versión PC Windows

