

# Señales visuales urbanas en algunos cruces viales de Cali, Colombia

Estudio de la deontología en el espacio público a través de los usos sociales de las señales visuales urbanas.

Visual urban signs in some intersections of Santiago de Cali, Colombia

**Marco Alexis Salcedo - Silvia Cristina Caicedo**

---

## Resumen

El siguiente artículo corresponde a un análisis e informe de resultados de una investigación empírica realizada en dos cruces urbanos que van a ser impactados por las obras del SITM-MIO de la ciudad de Cali. El informe responde a dos preguntas generales: 1) ¿qué tipos de señales visuales integran el espacio público en los cruces viales de la Calle 5 con Carrera 66 y Calle 36 con Carrera 46, de la ciudad de Cali?, y 2) ¿qué usos consideran los ciudadanos tienen y han tenido las señales visuales presentes en los dos cruces viales seleccionados de la ciudad de Cali? El estudio de la señalectica visual fue una de las estrategias que implementó el grupo de investigadores, autores del presente escrito, para abordar el tema de la educación sentimental en el espacio público.

**Palabras clave:** Espacio público, señales visuales urbanas, educación política, cruces viales, usos sociales.

• Fecha de recepción del artículo: agosto de 2007 • Fecha de aceptación: noviembre de 2007.

---

## Summary

The following article corresponds to an analysis and a report of results of an empiric investigation performed at two intersections that will be impacted by the public works of SITM-MIO in Cali. The report answers two general questions: 1) What type of traffic signals govern the public space in the intersections of 5th Street and 66th Avenue, and 36th Street and 46th Avenue in Cali?, and 2) What do citizens think about the way traffic signals in these two intersections have been used? The study of traffic signals was one of the strategies implemented by the group of researchers, who are the authors of this article, in order to discuss the raising of consciousness of the use of public space.

**Key words:** Public space, visual urban signs, political education, intersections, societal use.

---

**MARCO ALEXIS SALCEDO.** Psicólogo, licenciado de Filosofía. Candidato a grado, Maestría en Filosofía de la Ciencia de la Universidad del Valle. Profesor medio tiempo, Facultad de Psicología, Universidad de San Buenaventura-Cali. [masalced@usbcali.edu.co](mailto:masalced@usbcali.edu.co). **SILVIA CRISTINA CAICEDO.** Psicóloga de la Universidad de San Buenaventura Cali. [silvicm@hotmail.com](mailto:silvicm@hotmail.com)

## Introducción

El presente artículo es un informe que corresponde a la presentación de resultados de una primera investigación sobre las señales visuales urbanas y su relación con los usos sociales del espacio público en dos cruces viales de la ciudad de Santiago de Cali (Calle 5 con carrera 66, y Calle 36 con Carrera 46) que serán impactados por el proyecto de transporte público masivo –MÍO-. La temática fue planteada a partir de una pregunta general, que ha determinado, para este grupo de investigación, la adopción de diversas líneas de estudio sobre las problemáticas urbanas del espacio público. Nuestra pregunta central ha sido: ¿cómo educa la ciudad? De este modo, la realización de esta indagación exploratoria sobre las señales visuales que existen en dos cruces viales constituye una de las respuestas posibles al interrogante mencionado.

Estas investigaciones se han realizado desde las directrices generales establecidas por el construccionismo social, junto con algunos desarrollos conceptuales y teóricos de campos del conocimiento como la educación, la semiótica aplicada y la sociología urbana. La perspectiva teórica empleada es imprescindible subrayarla desde el principio porque determinó la manera de organizar, de recolectar información, de analizar y de concluir en esta investigación. Nuestra temática de trasfondo es “la ciudad como agente educador”. Y aquí pretendemos ser consecuentes con una forma de pensamiento teórico/epistemológico que haga posible afirmar y concebir una ciudad que determina el ethos ciudadano.

El construccionismo social es precisamente una de las perspectivas con la cual se puede pensar este tipo de tópico; su punto de vista es pragmático, y por ello, enfatiza en los procesos mediante los que se concretan, se mantienen y se transforman las realidades que se observan cotidianamente. Este marco teórico, además, nos permitió comprender la fenomenología social como una construcción, una obra difusa y dispersa, efecto de los acontecimientos que vivencia, sufre o crea una comunidad, y efecto del conjunto de acciones mancomunadas que dichos acontecimientos

motivan en las personas, hacia diversas direcciones, por diferentes razones, con propósitos múltiples, muchos de ellos antagónicos y expuestos en una situación de competencia permanente. Por lo tanto, basados en autores como Kennett Gergen, Michel Foucault, Henri Lefebvre, Charles Pierce y Theodor Adorno, creemos encontrar claves teóricas con las cuales pensar tópicos de ciudad, de tal modo que no queden excluidos de las tramas históricas y acontecimientos sociales que los han hecho factibles.

El presente ensayo es resultado de la información recolectada para responder a estas dos preguntas generales: 1) ¿Qué tipos de señales visuales integran el espacio público en los cruces viales de la Calle 5 con Carrera 66 y, Calle 36 con Carrera 46, de la ciudad de Cali? 2) ¿Qué usos consideran los ciudadanos tienen y han tenido las señales visuales presentes en los dos cruces viales seleccionados de la ciudad de Cali? (¿para qué sirven las señales visuales urbanas?).

La principal razón por la cual se decidió realizar este estudio de la señalética de los dos cruces mencionados, era establecer, a través de los usos sociales que se le confieren y se le han conferido a las señales visuales, la deontología presente en estos escenarios específicos seleccionados. Las señales urbanas son memoria del pasado, pero también del presente y del futuro de los usos sociales del espacio público. Nos informa de las expectativas morales de nuestra sociedad, al decirnos cuáles son las acciones que se esperan se realicen; nos explican las actividades que un registro observacional describe; y nos informan de algunas de las cadenas de acontecimientos que han ocurrido, no sólo ahí, sino también en otros lugares, quizás hasta muy distantes en tiempo y en espacio.

Se espera que los resultados de esta investigación se constituyan en alguna medida en información pertinente para el desarrollo de políticas válidas en cultura ciudadana para el espacio público, resaltando la relación existente entre el espacio urbano y los modos de comportamiento de los sujetos que se registran como usos sociales y apropiaciones

de las condiciones urbanísticas de los cruces viales.

## Las señales urbanas como objeto de estudio

El estudio de un fenómeno urbano, como el de las señales visuales, puede predisponer a los lectores a esperar, de cualquier investigación que se interesa por esa temática, la apelación al recurso de las más representativas y reconocidas perspectivas de análisis de la ciencia de los signos. En tal sentido, las elucubraciones semióticas de tipo estructuralista o funcional podrían ser las primeras en ser consideradas. El trabajo de Roland Barthes, que propuso y promovió la aplicación de la semiótica estructuralista en el campo de las problemáticas urbanas (Barthes, 1993), podría ser un ejemplo a seguir. También se encuentra la propuesta de Umberto Eco, que ofrece un análisis centrado en el caso de la arquitectura (Eco, 1984). Y cabe, igualmente, recordar los desarrollos de Max Bense y Elisabeth Walther, en Stuttgart Alemania, (Walther, 1994), dedicados a trabajar las aplicaciones de la semiótica de Charles Peirce, en diversos contextos como los urbanos.

Sin embargo, ese no fue el caso de esta investigación. Aunque algunas consideraciones básicas de la semiótica fueron empleadas para la conceptualización de la problemática tratada, no se favoreció un análisis que se refiriera al campo de las estructuras significantes, pues lo que se adoptó fue una lectura política de los signos. Es decir, se consideraron las señales visuales como recursos ideológicos cuya presencia en un contexto determinado era estratégica. Las señales fueron tomadas como reguladores morales de la acción de los ciudadanos en el espacio público, sin importar que el mensaje denotado en la señal se refiera a una prescripción explícita del comportamiento (por ejemplo, prohibido parquear), o a la descripción de una realidad física (salida a Popayán). Esta visión, imposible de apreciar para el lector que no abandona la perspectiva tradicional de la ciencia de los signos, es la que permitió que tales hechos de la realidad social se constituyeran en tema para tratar, ante la pregunta

por la educación sentimental que imparte el espacio público. Si esta esfera política de la ciudad opera con un poder educativo sobre los sujetos es porque en la fenomenología que se produce en la ciudad, como la de las señales urbanas, se inscriben las coordenadas de un mundo intersubjetivo: *“orienta, regula y transforma los modos de correspondencia entre los sujetos, además de servir a la objetivización de las distintas experiencias de la realidad y a la creación y actualización de mundos”* (Berger y Luckman, 1968 pp. 54-64). Si el espacio público educa, es debido a que en los “juegos” que efectúan los ciudadanos se dan actividades reguladas por la autoridad de una institución, que es reconocida como válida al mediar y garantizar la práctica, como también se da la emergencia de nuevas normas que pueden ser empleadas como referencia mediadora para nuevas prácticas, o para nuevas concepciones de las actividades que se realizan en un contexto específico, o en otros completamente diferentes.

¿Qué clase de educación sentimental sería entonces la que realiza la ciudad, en el espacio público? La tradición psicoanalítica nos dice que en el seno familiar, ámbito patognomónico de la esfera privada e íntima, los sujetos adquieren una identidad cultural, corporal y sexual, tornándose, también, sujetos de lenguaje y sujetos para la muerte. Por supuesto, la familia lo sería todo, en nuestro contexto cultural, sino hubiera otros aspectos absolutamente fundamentales y definitorios de la vida social del sujeto que constituir. Y ciertamente los hay: la dimensión política, dimensión que hace factible todos esos aspectos que se configuran en el escenario familiar. Si, como señala Aristóteles, la máxima virtud es la justicia, es en el espacio público donde ésta adquiere su pleno sentido. En este espacio se asienta y se manifiesta nítidamente el tipo de deontología que nos gobierna a todos como comunidad: el modo de relación que establecemos con las normas y las leyes jurídicas, las formas de comprensión y de reacción ante la *hybris* individual o colectiva, el poder efectivo del Estado para regular y encausar a sus ciudadanos, las estrategias que se valoran como válidas para reclamar justicia y dignidad, el tipo de reclamos que podemos hacer y a

quiénes, etc. En el espacio público se crea, se cuestiona o se reafirma una serie de disposiciones actitudinales políticas cuyo valor no radica en la forma como se pueden traducir en un enunciado, sino en el hecho en que esas disposiciones habilitan a todo usuario potencial y efectivo del espacio público para habitar en forma adecuada en una ciudad. En otros términos, son disposiciones, estados de ánimo que transfiguran diversos mensajes, plenos de sentido en tanto que están llenos de vida cotidiana. Digamos lo anterior en palabras del célebre etnógrafo Michelle Rosaldo: *“la cultura así interpretada es una cuestión menos relacionada con artefactos y proposiciones, reglas, programas esquemáticos o creencias, que con cadenas asociativas e imágenes que dicen cómo vincularse razonablemente con qué otras cosas; nosotros llegamos a conocerla mediante cuentos colectivos que sugieren el carácter de coherencia, la probabilidad y el sentido dentro del mundo del actor. La cultura, por consiguiente, siempre es más rica que el conjunto de características registradas en los apuntes del etnógrafo, porque su verdad no reside en las formulaciones explícitas de los rituales de la vida diaria sino en las prácticas cotidianas de las personas que, al actuar, dan por supuestas la explicación de quiénes son y la manera de comprender las acciones de sus semejantes”* (Rosaldo, citado por Bruner, 1998, p. 75).

El espacio público es escenario privilegiado de la educación política del sujeto. Por eso llaman algunos la calle como la verdadera universidad, pues es la universidad de la vida, la que muestra con razón la trivialidad en que cae gran parte de los contenidos curriculares que se brindan en las escuelas. Para el caso específico de lo tratado en este escrito, en los usos sociales de las señales visuales se puede ver reflejada la vida política que se teje día tras día en la ciudad de Cali. La relación de los individuos con las señales, el tipo de señales presentes, son unas de las formas de educación que hay sobre el poder, sobre sus estrategias, sobre sus justificaciones, sobre las resistencias que genera y las justificaciones, y sobre lo que se implementa para perpetuar o cuestionar ciertas prácticas.

Por lo anterior, esta lectura política de los signos tiene de base una perspectiva pragmá-

tica del lenguaje. Indudablemente, el estudio de las señales urbanas es una de las mejores muestras de la naturaleza interaccional que tiene el lenguaje. Y este punto de vista se recogió en la manera de conceptualizar las señales visuales urbanas: éstas son un conjunto de objetos significativos, portadores o constituyentes de una variedad de símbolos visuales (imágenes, representaciones gráficas, frases, marcas y rasgos luminosos), dispuestos en el espacio público para organizar u orientar la ejecución de una serie de prácticas en los usuarios/interpretantes de ese escenario.

Esta definición trasciende los límites establecidos por la concepción jurídica de las señales. Según el reglamento del espacio urbano, las señales urbanas se restringen a los siguientes elementos: a) Elementos de nomenclatura domiciliaria o urbana; b) Elementos de señalización vial para prevención, reglamentación e información; c) Elementos de señalización fluvial para prevención, reglamentación, información; especiales, verticales, horizontales y balizaje; d) Elementos de señalización férrea tales como: semáforos eléctricos, discos con vástago o para hincar en la tierra, discos con mango, tableros con vástago para hincar en la tierra, lámparas, linternas de mano y banderas. Y e) Elementos de señalización aérea.

Lejos de esta restrictiva concepción jurídica, las señales urbanas son para nosotros, en síntesis, objetos pragmáticos interactivos; esto es, artefactos portadores de una variedad de símbolos visuales con efectiva o potencial capacidad de incidencia en las prácticas realizadas en los escenarios abordados. Este criterio permitió constituir como señales urbanas una amplia variedad de objetos no concebidos como tales desde la definición jurídica.

Ahora bien, la prevalencia que le otorgamos a la lectura política de los signos determinó que no se emplearan categorías de modelos de análisis de la semiótica, como la pragmática: acciones discursivas o performativas (judicativas ejercitativas, expositivas, etc.); o también, categorías de una semiótica lingüística funcional (referencial, expresiva, etc.). En el análisis de la información reco-

lectada se utilizaron categorías morales para discriminar las prácticas discursivas, o, en términos marxistas, las ideologías relacionadas con los dispositivos y con los artefactos dispuestos en un escenario específico.

A modo de aclaración de lo dicho hasta el momento, precisemos esquemáticamente los presupuestos teóricos adoptados:

### **1. Lectura política de la fenomenología urbana.**

Con esto nos estamos refiriendo al estudio y análisis de los condicionamientos discursivos y materiales de existencia que establecen las posibilidades de ejercicio de los artefactos implementados para controlar, regular y propiciar ciertas prácticas. Explicado en forma más concreta, el signo, en tanto hecho político, está ligado a un ethos, a una actitud hacia la vida, a una manera de vivir la existencia propia, a una forma de materializarse y de presentarse, de juzgar estéticamente la acción propia y de los demás, siempre determinadas en el tiempo y en el espacio. Por tanto, los objetos que integran el espacio público, al estar asociados, por origen o por eventos históricos, a una manera de concebir y vivir la realidad social, se constituyen en actuantes de una organización, de una red de poder, institucionalmente establecida o marginalmente concebida y tramitada. Muestra de ello son los discursos "moralizantes", por parte de los entrevistados, frente al uso inadecuado de la señalética visual que constituye las señales de tránsito.

**2. El análisis del fenómeno urbano seleccionado tiene como horizonte metodológico la acción.** Esto quiere decir que lo que cuenta en este estudio no es tanto qué significan ciertas señales visuales, y a cuáles prácticas se integran como artefactos enunciativos fundamentales. Esta perspectiva pragmática nos libra de hacer un análisis de contenido, que poco o nada contribuye a transformar y comprender las dinámicas urbanas vueltas costumbres en nuestro contexto social. Con esta manera de abordar las señales urbanas nos podemos preguntar qué señales están integradas a las prácticas

que desarrollan los ciudadanos, y qué señales no lo están. O también, identificar qué señales, aun cuando hacen parte del universo referencial que puede utilizar el ciudadano para orientarse, son objetadas pragmáticamente a nivel del enunciado o a nivel de la enunciación. En el primer caso, se comprendería claramente lo denotado por la señal; se reconocería y validaría su pertinencia, sin embargo, se afirmaría que tal comunicación no está dirigida para el ciudadano particular que la lee, pues éste se encontraría en una condición tal que lo eximiría de cumplir y de atender el mensaje comunicado (la prisa que lleva, o el vehículo en que se transporta, etc.); es decir, sería el problema de la falta de respeto a las señales. Y en el segundo caso, se trataría de registrar señales que, al ser socialmente objetadas en el nivel de la enunciación, son tomadas como si no existieran, carentes de pertinencia en la vida cotidiana, aun cuando se insistiera en su presencia o en sus bondades. Serían señales concebidas simplemente como obstáculos dispuestos por la administración municipal o por otro agente social en el espacio público. Por lo tanto, el análisis que estamos realizando del espacio público, lo sitúa como un escenario semióticamente marcado, cuyos signos rigen como ley mediadora y referencia para la acción de los agentes.

### **3. La comprensión social de toda actividad humana.**

La comprensión social es una manera de referir el presupuesto de la construcción pública de toda significación empleada y producida por la acción humana. En ese orden de ideas, los términos usados para comprender el mundo son artefactos sociales, que resultan del intercambio entre los sujetos, históricamente situados. El conocimiento y sentido del mundo está determinado por la cultura, y por la historia; por vicisitudes de los procesos sociales (comunicación, negociación, conflicto, etc.). Las formas de comprensión negociadas están conectadas con otras muchas actividades sociales, y al formar parte de varios modelos socia-

les, sirven para sostener y apoyar ciertos modelos excluyendo otros.

## Caracterización del método

Dada la manera en que se planteó la problemática de investigación, la forma cómo se abordó fue ineluctablemente consecuente con una tradición de investigación cualitativa, que se caracteriza por adoptar una serie de procedimientos y recursos constituyentes de una práctica interpretativa de los hechos analizados.

Específicamente, como orientación metodológica, se empleó la etnometodología. Ésta, además de proponer al investigador no centrarse tanto “en el *qué* de las realidades humanas cotidianas, sino en el *cómo*, es decir, en la modalidad de su ejecución, desenvolvimiento y realización”, afirma que el ejercicio de interpretación de esas modalidades de ejecución deben basarse en las perspectivas de los individuos que están siendo estudiados; lo cual implica penetrar los contextos de significados con los cuales estos individuos operan. La etnometodología reconoce y revela la polifonía de sentidos que constituyen un hecho social. Sin embargo, por ese principio que Michel Foucault denominó en La arqueología del saber como “la ley de rareza”, o la pobreza de sentidos que puede identificar un análisis de las formaciones discursivas en contexto, se esperó encontrar enunciados típicos, significados obvios para los ciudadanos, que explicaran la razón de ser de las señales urbanas integradas a los escenarios estudiados.

Los medios técnicos fueron la observación participante y las entrevistas. En la observación participante se utilizó como instrumento la cámara fotográfica, focalizada en el objeto blanco de estudio. A partir de la observación directa a los escenarios y de los registros fotográficos se elaboró un croquis en el que quedaron consignadas las señales visuales identificadas en los recorridos realizados.

En cuanto a las entrevistas, se efectuaron 35 en total, para los dos cruces. Las personas entrevistadas fueron principalmente peatones que pasaban por el sitio y que aceptaron

voluntariamente colaborar con la investigación. Las entrevistas fueron hechas in situ, descartándose el uso de las fotografías como medio útil para interrogar a los ciudadanos sobre las señales visuales, en un escenario distinto al de las cruces viales. En un primer momento, en entrevistas piloto, se intentó ejecutar ese procedimiento. Sin embargo, algunos de los interrogados, aunque sentían que con respecto a algunas señales podían responder con certeza, con otras, sus respuestas eran vacilantes y expresaban el requerimiento de estar en el sitio para poder dar una respuesta satisfactoria. Tal circunstancia mostró la enorme pertinencia de unos de los principios constituyentes de la etnometodología, el principio de indexicalidad, y, en consecuencia, se optó por aceptar sólo aquellas entrevistas con las que se pudieran emplear expresiones deícticas (¿qué es eso que está allá?). Este criterio implicó aceptar las limitaciones que originaba esta estrategia: las entrevistas fueron de duración variable; algunas fueron más extensas y completas; otras se hicieron con el afán que traía el entrevistado; y finalmente, algunas se realizaron en una atmósfera tensa con el interrogado por la desconfianza que le generaba el entrevistador y sus “reales intenciones”, o por la insistencia en hacer preguntas cuyas respuestas eran figuradas tan obvias que parecería estar haciéndole una broma.

Las entrevistas fueron semiestructuradas y con ellas se pretendió cubrir tres objetivos distintos: 1) Determinar si la señal elegida era comprendida como tal; es decir, como un objeto pragmático interactivo, constituyente o portador de una variedad de símbolos visuales. 2) Establecer el tipo de uso al cual estaba ligada la señal. 3) Fijar la evaluación que los usuarios del espacio público hacían de las señales, en cuanto su pertinencia y eficacia en el contexto analizado.

Las entrevistas eran realizadas a partir de preguntas generales que, de acuerdo con las respuestas de los entrevistados, se complementaban con otras preguntas, en procura de obtener mayor información o mayor claridad con respecto a lo dicho por el ciudadano. En conformidad con lo indicado por la etnometodología, la evaluación de los

usos sociales de la señalética visual tuvo de base las narraciones que los ciudadanos hacían de lo que acontecía en el espacio público, opiniones que seguramente surgían de sus experiencias en estos escenarios, o en lo que el saber popular les señala de cómo se tramita la vida urbana en la calle. Cabe resaltar que no se hicieron registros observacionales sistemáticos de las prácticas implementadas con las señales. Aunque algunos registros fotográficos dan cuenta de éstas, y durante el periodo de recolección de información, muchos de los comentarios de los entrevistados corroboraron lo observado, se privilegió la entrevista porque mediante ella podíamos aprehender algunos usos de difícil reconocimiento visual (ejemplo, el uso de las direcciones), obteniendo, además, un panorama más amplio que permitía comprender las razones que motivaban o justificaban los usos destacados.

## Presentación de resultados

Como se dijo antes, la enorme cantidad de datos recolectados sobre las señales visuales urbanas, presentes en los cruces ya mencionados, iban a ser agrupados analíticamente en un conjunto de categorías ligadas con los usos y apreciaciones que los usuarios entrevistados fijaran alrededor de esas señales. No son, pues, categorías doctas, validadas desde algún modelo semiótico, sociológico, psicológico, o de otra índole académica. Son categorías de la doxa, establecidas a partir de la identificación de algún denominador común en cuanto a las prácticas que la señal urbana regula o promueve.

A continuación se presenta la tipología que expone, en cuatro dominios, el grupo de señales visuales que integran el espacio público de los dos cruces viales estudiados.

### Dominio de la circulación

Conjunto de señales visuales urbanas que regulan el desplazamiento de los sujetos en el espacio. Para los usuarios del espacio público era claro que están orientadas a la realidad extralingüística, es decir, al referente; pues, comunican contenidos objetivos de acuerdo

con referencias explícitas en la señal visual. Es la función característica de la exposición del conocimiento y generalmente aparece en 3ª persona, utilizando la modalidad oracional de la enunciación declarativa o asertiva, o interrogativa afirmativa: directa o indirecta. Las señales de este dominio hacen parte de lo que es conocido como señalización vial; constituye una forma de guía para el individuo en las vías de tránsito, llamando discretamente su atención y dando la información requerida en forma relativamente sencilla, instantánea y universal.

### Indicadores de forma

**Objetivo:** Visibilizar la presencia y las características físicas de ciertos objetos como andenes, semáforos o bolardos. Es decir, delimitan la forma de los objetos (otras señales visuales), resaltando la segmentación del espacio en pequeñas partes reconocibles.

**Características generales:** son de propiedades uniformes. Corresponden a unas marcas de pintura hechas con color negro y amarillo.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** no es una señal visible para la gran mayoría de los usuarios que reportó no haber observado su existencia. Otros señalaron desconocer su función. También fue relacionada con la ornamentación que se





realiza en las calles en las épocas decembrinas. Y algunos otros afirmaron, para el caso de los semáforos, que esas marcas eran los colores para los semáforos; es decir, no era una señal, sino el color típico con que se pintaban los semáforos. No obstante, interrogados con insistencia sobre su finalidad, casi todas las personas concluyeron que servía para hacer más visible el andén o los semáforos.

#### **Marcadores de trayectoria**

**Objetivo:** Umberto Eco los denomina como indicadores del territorio público que



señalan trayectorias para dirigir el tráfico de las migraciones intraurbanas cotidianas. En consecuencia, son señales de orientación que permiten determinar un lugar de salida, accesos, salidas de emergencia, dirección del desplazamientos, etc. Estas señales se emplean como respuesta a esta pregunta: ¿por dónde debo seguir para llegar a...?

**Características generales:** son de cuatro tipos: A) Vectores; B) Marcadores de carril; C) Cebras; y D) Marcadores para sitios externos al cruce. Indican el camino que se debe seguir para llegar a lugares que no se ubican físicamente en el espacio de localización de la señal visual.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** en términos generales, estas señales son de fácil comprensión en el mensaje que comunican, y de relativa visibilidad para los usuarios del espacio público. Se destaca de estos cuatro grupos de señales, las cebras, que son las señales más visibles para los ciudadanos. De hecho, compite con el semáforo en cuanto a la señal más reconocida. Aún más, son “visibles”, aunque no se encuentren pintadas en el asfalto de la calle. Es decir, los peatones saben “por dónde deben pasar”, y muchos efectivamente lo hacen, independientemente de si está presente o no. Las cebras fueron asociadas con la palabra “vida”, en este caso, del peatón. Los vectores eran más bien pocos percibidos, y algunos los declararon como innecesarios, aunque el reconocimiento de su utilidad parece haberse incrementado notablemente a consecuencia de los cambios de circulación promovidos por las obras del sistema masivo de transporte: “Con este despelote en la ciudad, se necesita estar atento a estas señales para saber si se está circulando en las vías cómo se debería”. Por su parte, los marcadores de carril eran interpretados como las menos útiles de las señales. Su efectividad para incidir en el comportamiento de los conductores era reconocida como muy reducida. La forma como circulaban los vehículos no ratificaba su importancia; por ejemplo, cuando los vehículos no seguían su carril, sino que pasaban por todo el centro de calle. Esta circunstancia se atribuía a la presencia material y efectiva de otro vehículo al lado, y no a la señal.



Finalmente, en cuanto a los marcadores para sitios externos al cruce, su contenido era muy fácilmente comprendido, mas no su presencia electiva. Esto es, no suponían una justificación puntual que favoreciera un contenido en vez de otro: por qué se había escogido una señal para indicar por dónde se debía seguir para llegar a un hospital o para salir de Cali, y no otra con otro contenido para indicar otro lugar (Unicentro, la Universidad del Valle, por ejemplo). Esta última señal era también poco percibida por los usuarios del espacio público.

### Direcciones

**Objetivo:** señalar información sobre calles, carreras y diagonales, y, en ocasiones, el nombre del barrio o el número de la placa. De las entrevistas se infirieron dos funciones de estas señales. Sirven, a su vez, como indicadores contextuales del ciudadano y como marcadores de trayectoria. Predomina su función de indicador de sitio: “estoy en tal sitio y estará en tal parte tal cosa”.

**Características generales:** las direcciones corresponden a un sistema numérico, expuesto en el espacio público de diversas maneras. Algunos son letreros colgantes, de un fondo color azul o verde, acompañado de letras en color blanco; o placas localizadas sobre los marcos de entrada a las casas o locales. Y otros, están hechos de cemento.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** las direcciones eran percibidas como muy útiles para orientarse. Las direcciones consideradas más sencillas eran las que referían específicamente a una calle o una carrera. Las que indicaban un lugar, como una casa o un local, no eran bien comprendidas en todos sus componentes. Estaban las personas que no atribuían un orden en esas direcciones, y las que sólo la identificaban en el número inicial, mas no en el número final. La capacidad de descifrar la dirección de un local era concebida como una competencia asociada con los números (“yo soy mala con los números, por eso no entiendo eso”), y se atribuía a los hombres, especialmente a los taxistas, los que mejor tenían desarrollada esa competencia. Ese orden parece funcionar como un marcador



de trayectoria latente e invisible que indica por dónde debe circular un usuario si quiere llegar a un sitio determinado. Se consideraron como usuarios de las direcciones en sistema numérico, aquellas personas que desconocían en dónde se encontraban, o que necesitaban ubicar el lugar exacto de un sitio determinado. En cambio, los usuarios conocedores de la zona señalaban no utilizar en forma preferente el sistema numérico para orientarse o para orientar, pero sí el nombre de los locales que funcionaban como publi-





ciudad, especialmente para acordar con otras personas lugares de encuentro, o para referenciar más fácilmente a los que no conocían el sitio. Este sistema era denominado como “dirección de pueblo”.

### Reguladores de conducta

**Objetivo:** normalizar (o controlar) la conducta en un campo determinado para evitar que –la conducta no regulada– provoque conflictos. Así, su función consiste en la designación de roles a cada actor y al esta-



blecimiento de reglamentos de prohibición y obligación acordes con el sistema que las comprende. Es de resaltar que éstas tienden a sustituir a la autoridad competente (por ejemplo, el agente de tránsito).

**Características generales:** son de varios tipos. A) *Semáforos.* B) *Cebraz.* Funcionan como reguladores de conducta, las que se encuentran inmediatamente antes de un semáforo, no las que vienen después. Van acompañadas de una línea blanca adicional que va desde el inicio de las marcas de la cebra, hasta su final. C) *Señales de máxima velocidad permitida.* D) *Señales de habilitación de circulación.* Contienen un vector que indica el giro que puede hacer el conductor de un vehículo, acompañada de una frase que explicita el mensaje que pretende comunicar la señal. E) *Señales “prohibido girar a la izquierda”.*

**Evaluaciones de los usuarios:** son señales asociadas insistentemente con la palabra “respeto”; también, el no cumplimiento de lo que la señal muestra: “la falta de respeto que hay en la gente; todo el mundo quiere hacer lo que le da la gana”; o también, el desinterés por el bien común. Con respecto a lo que afirmaban en cuanto a estas señales, estas fueron algunas de las impresiones. Los semáforos quedaron registrados como la señal reina de todo el escenario. La utiliza, la referencia y la conoce casi todo usuario de este escenario del espacio público. Se exige su adecuado funcionamiento, pues cuando no cumple el cometido esperado, la impresión inmediata es de caos. Su importancia radica en el ritmo que le confiere a las prácticas que se desarrollan en el cruce. De hecho, hablar de normalidad en la vía es presuponer la regularidad que le imprime esta señal al tránsito en la zona. El no seguimiento de lo que los rasgos luminosos denotaban era, enfáticamente interpretado, por todos los entrevistados, como falta de respeto, aunque había circunstancias que, en ocasiones, hacía justificable esta práctica: ciclos muy cortos para la circulación de los vehículos por la vía en horas pico, o el permiso que se le debía conceder a una ambulancia. Otras razones para “pasarse en rojo el semáforo” eran mal evaluadas, siendo la causa de los

malestares que deben sufrir quienes viven en una ciudad: “las guerras del centavo” de los transportadores públicos (taxistas y buses urbanos), el “afán en que andan las personas”, “la falta de respeto por los demás”. Es de destacar que, de acuerdo con varios de los entrevistados, el acatamiento al semáforo parece haberse incrementado por las elevadas sanciones económicas que las autoridades de tránsito están haciendo a quienes incumplen con esta norma. Igualmente, que el semáforo no parece constituirse en una señal dirigida a ciclistas y peatones. El paso por la vía de estos usuarios del espacio público es juzgado como discrecional, esperándose de ellos prudencia cuando pasan el cruce vial. Por su parte, las cebras adquieren el carácter de regulador de conducta en tanto estén acompañadas de la presencia inmediata de un semáforo. Es tan decisivo el acompañamiento de un semáforo, que el mensaje que comunica la cebra sólo es efectivo en las partes finales de la vía, no en las iniciales, donde no están respaldadas por el semáforo, sino, todo lo contrario, objetadas por el ritmo que establecen. Es decir, si mientras en una vía, que va en una dirección, el semáforo indica la posibilidad de pasar por la cebra, en la misma calle, continuando el tránsito por la cebra, en la vía que va en dirección contraria, la circulación de los vehículos permitida por el semáforo que está en el otro lado del cruce, inhabilita y hace peligroso que el ciudadano siga su camino por este marcador de trayectoria peatonal. Llegando al separador vial, la cebra parece decir: “desde aquí en adelante, siga como pueda”. Ese parece ser el mensaje. La interrelación cebr-semáforo se evidencia también en el requerimiento de saber colocar este último en el lugar correcto, para que los autos puedan dejar el espacio para la circulación de los peatones. Esta es una anotación que hizo uno de los entrevistados. Cuando el semáforo estaba después de la cebra, los vehículos invadían el espacio peatonal. Cuando estaba en medio de la cebra, o antes de ésta, era más frecuente que ese espacio no fuera invadido por ellos. La cebra es, entonces, espacio de prelación para el peatón, ámbito donde los peatones, refirió un entrevistado, “no podían ser pisados”. En síntesis, el semáforo es la señal de



los vehículos; la cebra, respaldada por el rojo del semáforo, es la señal por excelencia del derecho a la calle del peatón. Por otra parte, las señales de máxima velocidad permitida tienen una particularidad con respecto a las otras señales. Basándonos en las respuestas que brindaron los interrogados sobre esta señal, las mismas parecen constituirse en unos simples objetos que han sido colocados en el cruce. Es decir, su mensaje denotado era pragmáticamente objetado a nivel de





la enunciación. En primer lugar, porque el mensaje denotado no era comprendido por todos. Algunos no sabían qué se quiere decir o cuál es el objetivo del número registrado dentro del círculo. Y en segundo lugar, porque cuando se atinaba a entender su finalidad, no era validada su presencia en el lugar, pues los conductores de los vehículos “van a la velocidad que quieren”. En otras palabras, los peatones afirmaban que los conductores no tomaban en cuenta la señal, así la perci-



bieran y la comprendieran en lo que pretende regular. De las respuestas obtenidas se puede concluir que el concepto de una deontología para la velocidad de los vehículos pareciera sólo aplicable de un modo general para andar en la ciudad. Según lo relatado por los usuarios, aunque se reconoce que hay un tope máximo de velocidad, su cumplimiento pareciera estar más determinado por las consecuencias materiales directas de incumplir con esta norma (accidentes latentes, daños en el vehículo), y por las imposibilidades físicas de poder circular a grandes velocidades en las maltrechas vías de la ciudad, interpretación que deja abierta la posibilidad de predecir que, ante mejores vías y con trayectos en los que no se encuentran grandes peligros para transitar, los casos de alta velocidad se pueden multiplicar. En cuanto a las señales de habilitación de circulación, son evaluadas de una manera ambigua. Dos de los entrevistados las destacaban como señales necesarias para evitar la congestión en la vía. De este modo, terminan siendo un sustituto de una forma urbanística-arquitectónica específica de la vía, como el caso del cruce de Puerto Rellena. Un entrevistado agregaba que lamentaba que algunos conductores no observaran esta señal; consideraba que no era una opción auxiliarlos indicando su existencia, para que no interrumpieran su tránsito cuando parecían que iban a girar a la derecha. El simple hecho de informar a otro que desconozca dónde se encuentra esta señal, podía ser mal tomado por el común de las personas, y recibir a cambio una respuesta airada: “problema mío, no sea lambón”. Sin embargo, otros entrevistados las declaraban como contradictorias con el semáforo: si la luz roja del semáforo indicaba detenerse, ¿por qué colocar un aviso que autoriza seguir, así sea por otra vía? Por tanto, no la consideraban un sustituto válido de la forma urbanística-arquitectónica que debería haber ahí. Finalmente, las señales de “prohibido girar hacia la izquierda” de Puerto Rellena, son aceptadas, pero a regañadientes, por parte de algunos de los conductores. Con un taxista se tuvo la oportunidad de dialogar sobre esta señal, e indicó que él la seguía de día, porque “por ahí podía estar el guardia, y las multas están ahora muy caras”.

Aun así, algunos pasajeros, decía el taxista, se molestaban porque seguía por la vía en busca del retorno para girar por la 44. De noche, agregaba, sí le tocaba seguir por la 44, pasaba el cruce con cuidado, pendiente de que por “ahí no estuviera el guardia”. La señal, según parece, es un poco impopular, a consecuencia de la concepción de economía de tiempo y recorrido con que se evalúan los trayectos. Ciertamente, la señal obliga a hacer un desplazamiento mayor que no se hacía antes. Por eso la resistencia a aceptarla, y el requerimiento de una acción punitiva para hacerla respetar.

### Señales de advertencia y recomendación

**Objetivo:** son señales que sirven para anunciar al usuario del espacio público una práctica social o un objeto existente metros más adelante, esperando producir en éste un estado de alerta o de atención que le permitirá evitar circunstancias desagradables. También, son señales que están muy ligadas a la idea de evitar una imprudencia.

**Características generales:** exceptuando un solo tipo, son típicamente señales de tránsito estandarizadas. Se identificaron de varias clases. A) *La señal de pare.* Es de dos tipos: una señal con una placa de color rojo con la palabra pare; y una escritura de color blanco sobre el asfalto de la vía, igualmente con la palabra pare. B) *Señales de advertencia de los usos de la vía.* también de dos tipos, ciclovia y vía vehicular. C) *Señal de advertencia de semáforo.* Contiene un diagrama de un semáforo. D) *Aviso de sugerencia de vía.* Esta no es propiamente una señal de tránsito, es un aviso que sugiere a los conductores por dónde dirigirse para seguir un camino más expedito, dados los trabajos que se están haciendo en la vía.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** el mensaje comunicado por estas señales era fácilmente comprendido y percibido como obvio. Pragmáticamente tienden a ser juzgadas, en ocasiones, como innecesarias, exceptuando el aviso de vía alterna, y redundantes. Es decir, los usuarios indicaban que no se requería necesariamente tomarla en cuenta para adoptar la conducta que sugiere la señal. La mera y atenta ob-



servancia de las condiciones contextuales en que se encuentra el usuario del espacio público se considera que debería bastar. El consumidor de la señal fue visto por dos de los entrevistados como un despistado o desatento de lo que ocurre a su alrededor, o un imprudente que requería que le repitan lo obvio para atender a las precauciones que se deben tomar en la circulación en las calles. Esto, en relación con el pare, y para alguien que desconoce la ciudad y sus calles. Es de destacar que para algunos de los entrevistados la denotación de la señal del pare se traduce, en este enunciado, como “pare o se mata”. La señal de advertencia de semáforo fue evaluada como superflua.

### Dominio comercial

Con este nombre se agrupa un conjunto de señales que se caracterizan por ser interpretadas, por los usuarios del espacio público, como intermediarias o propiciadoras de prácticas comerciales, dentro o fuera de los escenarios estudiados en esta investigación. Señales publicitarias o propaganda serían expresiones igualmente válidas y precisas para referirse a los contenidos que aquí se van a mencionar. Basándonos en las respuestas de los ciudadanos entrevistados, este dominio estaría compuesto de dos subcategorías:



publicidad no aceptable y publicidad aceptable. Con respecto a estas subcategorías debe advertirse que inicialmente se creyó factible establecer otros tipos de clasificaciones en este dominio. Por ejemplo, crear categorías de acuerdo con la clase de mensaje publicitario que se brindaba (informativo, persuasivo, etc.), el lenguaje que empleaba (gráfico, textual, etc.) y hasta en la manera como se presentaba (afiches, pasacalles, avisos luminosos, vallas, etc.). Sin embargo, conforme avanzaron las entrevistas se llegó a la conclusión de que para las personas entrevistadas la publicidad era simplemente eso, publicidad. Sobre este dominio, los ciudadanos eran muy reticentes a brindar amplios comentarios. Pareciera una temática sobre la que no cabe discutir mucho. Esta única diferencia clara que se pudo establecer se basó en las reacciones que tenían las personas hacia ciertas formas de anuncios, carteles publicitarios o maneras de presentación de la publicidad, los cuales eran percibidos como necesarios, aceptables y hasta elogiados, en contraste con otras señales publicitarias que eran vistas como “cualquier cosa que colocan para anunciar” o hechos de la vida cotidiana en la ciudad en las que “las autoridades debería hacer algo para no permitirlos”. La diferenciación señalada se reduce entonces a la simple distinción entre lo que resulta estéticamente aceptable y aquello que tiende

a generar disgusto o rechazo, por tanto, tiene como criterio fundamental la estética.

### Publicidad aceptable

**Objetivo:** señales que tienen como finalidad informar, persuadir o promocionar un producto, un servicio o una marca comercial. Tiene principalmente una función informativa. Sirve para indicar que allí donde se encuentra la publicidad se ofrece un servicio o un producto.

**Características generales:** el grupo de señales que fueron clasificados como publicidad aceptable corresponde a la gran mayoría de la oferta publicitaria presente en los escenarios. No existió un tipo particular de medio, material o contenido que definiera lo que era una publicidad aceptable. Si se pudiera emplear un criterio para diferenciar este tipo de señales, sería la solvencia económica del agente que realiza la publicidad. En ese sentido, estarían la *propaganda de los rebuscadores* -“de gente que no tiene”, fue la expresión que se escuchó- que suele ser de muy baja calidad en presentación, con contenido simple y directo; *la publicidad de los dueños de locales*, de formas mucho más organizadas, implican avisos y letreros hechos usualmente por especialistas, que informan el nombre del local y el tipo de servicio que brindan. Y finalmente, *la publicidad de las*





*grandes empresas*, que tienden a ofertar, más que un producto, la marca comercial. La visibilidad de esta publicidad es notoria, además de ser muy reconocida por las personas.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** como ya se anticipó, estas señales visuales son juzgadas, ante todo, desde la dimensión estética. Cognitivamente eran de fácil aprehensión en su intencionalidad primordial. Muy pocos y extraños casos se prestaron para dudar si se constituían en publicidad o no. La multifuncionalidad de estas señales era uno de los aspectos que motivaba mejores valoraciones. Es decir, si además del sentido obvio que tenía, brindaba un servicio adicional. La publicidad mejor valorada se caracteriza no solo por el lugar en que se encuentra, o por la creatividad con que transmite su contenido, sino también por la doble funcionalidad a la que sirve. Por ejemplo, el de servir como punto de referencia para la dirección de pueblo (caso de Foto Japón), o el de brindar información útil para todos los que pasaban por el cruce (caso del reloj, del aviso de Cerveza Brava). En cuanto a la propaganda de los rebuscadores, dispuesta en zonas públicas no permitidas para esos usos, aunque estéticamente no era bien vista, era aceptada porque propiciaba un intercambio comercial que colindaba con la idea de un servicio social. En estos casos, la relación señal visual y los usos del espacio público

era directa; aceptar o rechazar esa publicidad era, en cierto modo, “negarle la posibilidad de trabajo a las personas que lo necesitaban”. En términos generales, la valoración estética de la publicidad no se reducía a la manera como ésta se presentaba individualmente, sino al modo como se integraba e incidía en su entorno inmediato. Se “veía bien un cartel” si contribuía a reducir la impresión de saturación perceptual.

### Publicidad no aceptable

**Objetivo:** tiene el mismo objetivo de las señales de la publicidad aceptable. Son señales que tienen como finalidad informar, persuadir o promocionar un producto, un servicio o una marca comercial.

**Características generales:** la baja calidad de las señales, en materiales o presentación, es un aspecto relativamente secundario para definir la pertenencia de una señal a esta categoría. Otros dos aspectos sí son más decisivos: ubicación y saturación, siendo este último el principal. La publicidad no aceptada es aquella que produce, en conjunto con otras, un efecto global estéticamente desagradable en el escenario. El contenido es sobre servicios de fontanería, conciertos musicales y propaganda política.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** para referirse a



estas señales, los entrevistados utilizaron reiterativamente la expresión “no debería” y reclamaron la acción de una autoridad para evitar su presencia. En ese sentido, algunos precisaron: “no deberían colocar tanto... es que se riegan a colocar carteles...”. El predominio del criterio saturación sobre otros posibles criterios que pudieran determinar lo no aceptable de la señal, es quizás debido a que la publicidad parece ser un aspecto de la vida cotidiana de la ciudad a la cual no se le presta mayor atención, a no ser que se esté buscando un tipo de producto o servicio en el sector. Se tiene más presente el efecto global, la suma de todas las propagandas acumuladas en una zona específica, que lo particular de cada una de ellas.

### Dominio social

Con este nombre se agrupan las señales visuales cuyo emisario no es un agente comercial. Tampoco es el municipio pretendiendo generar regulaciones de circulación en el cruce. Los emisarios son agentes particulares o colectivos que enuncian a los usuarios del espacio público un mensaje con objetivos concretos, pero diversos entre ellos, no comerciales, no de tránsito. Sus intencionalidades se enmarcan en la lógica de servicio a la comunidad o defensa de los valores e intereses comunes de cierta colectividad.



Serían parte de este dominio las siguientes señales visuales:

### Indicadores de lugar y de servicios

**Objetivo:** corresponden a una serie de señales que informan a la comunidad sobre sitios o servicios específicos que pueden llegar a requerir en algún momento (aseo o servicio telefónico).

**Características generales:** dos de estos indicadores son textos simples y directos. El otro, es un símbolo estandarizado de servicio telefónico.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** estas fueron señales bien evaluadas en cuanto su utilidad, porque son empleadas por personas que desconocen en dónde se encuentra un lugar específico. De acuerdo con uno de los entrevistados, el letrero referente al aseo posee una connotación que las otras tres señales no tendrían: el de recordarle a las personas que compran algún producto en el quiosco dónde está el tarro de aseo, la necesidad de no botar la basura en cualquier lugar. Es decir, el letrero denota el objeto que sirve como tarro de basura, pero connota “sea aseado; no tire la basura al piso”.

### Reguladores de conducta

**Objetivo:** son señales producidas por los administradores de conjuntos residenciales cuya intencionalidad atribuida es defender derechos de los propietarios, evitando de ese modo conflictos con personas externas a la unidad o entre las personas que habitan ese sitio.

**Características:** estas señales son letreros que contienen un símbolo (prohibido parquear) o textos que detallan cierta información (Para permitir su ingreso, favor anunciarse en portería. Gracias), y cierta exigencia (Maneje despacio. Niños en el parqueadero). Implican un estilo narrativo prescriptivo.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** fueron evaluadas como autoritarias, y excluyentes. Sin embargo, eran percibidas como necesarias, pues evitaban problemas entre las personas que podían desencadenar hechos de sangre.





fuente de problemas, porque provocaban al grupo contrario: si los integrantes de la barra brava del “Barón Rojo Sur” veían los graffittis del “Frente Radical Verde”, no les iba a gustar y de pronto querían también hacer sus propias marcas; y viceversa, alimentando de ese modo, entre ellos, rencillas.

### Dominio institucional

Son señales institucionales para la identificación de objetos, relativamente frecuentes, cuyo emisor es el único consumidor posible del mensaje. Se reconoció sólo una clase de señales para este dominio:

### Graffittis

**Objetivo:** a través de manifestaciones gráficas se busca formar actitudes en los interlocutores, de acuerdo con algunos sentimientos y emociones.

**Características generales:** son señales hechas con aerosol, en distintos colores, por agentes anónimos, pero identificables en cuanto al grupo al que pertenecen.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** no fueron bien percibidas. Se les consideró como propias de “revoltosos”, “dañinos”, “inadaptados”, “desocupados” y “ociosos”. Las que generaron peores comentarios fueron las realizadas en la Quinta. Además de producir un efecto estético de desagrado, señalaron casi todos los entrevistados, que perjudicaban a los dueños de los negocios que funcionan en esos locales. Las señales hechas en Puerto Rellena, las consideró uno de los entrevistados como

### Indicadores de inventario

**Objetivo:** señales cuyo objetivo atribuido es inventariar y, posiblemente, nominalizar objetos estandarizados dispuestos en serie en el espacio público. En palabras de uno de los entrevistados, “es la cédula de los postes”.

**Características:** corresponde a una numeración visible para alguien cercano, hechas en color blanco. Las dispuestas en los postes tienen un trasfondo de color negro, quizás para hacerlas más perceptibles. Estas señales serían de dos clases. Una, las realizadas sobre los postes de energía, y cuyo autor sería las empresas de servicios públicos. Y las otras, las realizadas sobre algunos de los quioscos instalados en la zona.

**Evaluación de los usuarios del espacio de la señal visual:** a pesar de ser abundantes las señales dispuestas en los postes, son relativamente invisibles para la gran mayoría de las personas. Los entrevistados desconocían





su presencia (“no me había dado cuenta que eso estaba ahí”). Sin embargo, una utilidad era rápidamente asignada: “seguramente eso lo colocan los de las empresas municipales para saber qué poste está en este sitio”. Se consideró que deben tener una importancia, pero únicamente para las instituciones mencionadas y para quienes trabajan con ellos.

## Discusión de resultados

Los resultados presentados en esta investigación son la respuesta directa a dos preguntas mencionadas al inicio de este escrito: ¿qué tipos de señales visuales integran el espacio público de dos cruces viales seleccionados de la ciudad de Cali? y ¿qué usos consideran los ciudadanos tienen y han tenido las señales



visuales presentes en los dos cruces viales seleccionados de la ciudad de Cali? Este último interrogante se respondió apelando a las narrativas que distintos usuarios del espacio público elaboraron sobre las prácticas implementadas alrededor de las señales visuales urbanas.

Ahora bien, simplemente responder a estas dos preguntas no constituía el objetivo primordial de esta investigación. El objetivo primario se centraba en la problemática de la educación que imparte la ciudad en su espacio público. El estudio de la señalética visual fue entonces una manera de abordar esta inquietud, originada desde la hipótesis de que las características de cada sujeto no constituían meros efectos de las experiencias sentimentales que vivencia en la familia o en las otras instituciones sociales que intentan homologarla. En la ciudad, en sus espacios abiertos y expuestos a los ojos de todos, también operaría una sustancial educación sentimental, tanto por las organizaciones físicas u objetos dispuestos en su espacio, como por la función educadora que sus habitantes cumplirían a través de las prácticas comunes que desarrollan, o de las narrativas que elaboran para conferirle sentido a esos actos.

En este escrito en particular, el tema de la educación sentimental en el espacio público se abordó a partir de la identificación de la deontología que imparte este escenario para la vida en comunidad. Por tanto, a continuación se presenta la caracterización de ese contenido determinante en los modos sociales de relación ciudadana.

## La norma y sus casos de excepción

En el ejercicio de una norma, los casos de excepción se refieren a la serie de circunstancias en las cuales se puede válidamente, por lo menos desde cierto punto de vista, excluirse un ciudadano de cumplir con la reglamentación públicamente conocida. Las entrevistas realizadas revelaron que en el orden jurídico-político que opera cotidianamente en el espacio público, se contemplan múltiples casos de excepción como opciones “naturales” y permanentes a las que pueden recurrir discrecionalmente los ciudadanos.

Fijemos la discusión con el caso del semáforo. Estas serían algunas de las circunstancias que se constituyen en estados de excepción para el cumplimiento de la norma (hacer el pare cuando el semáforo se encuentre en rojo):

- Si hay la oportunidad para hacerlo, sin ser sancionado y sin producir algún accidente (excepción instigada por la inteligencia práctica).
- Si se moviliza el ciudadano en bicicleta (excepción instigada por el supuesto de la carencia de pertinencia de la norma para ciertos usuarios del espacio).
- Si se tiene prisa para llegar a algún lugar (excepción instigada por la angustia o desespero).
- Si el ritmo que establece el semáforo favorece los “trancones”, especialmente en las horas pico (excepción instigada por la solidaridad con los demás).
- Si se lleva mucho tiempo esperando pasar por el cruce, a causa de una lenta velocidad de circulación en la vía vehicular (excepción instigada por la impaciencia e inteligencia práctica).
- Si en la calle hay pocos vehículos, especialmente en altas horas de la noche o en los días festivos (excepción instigada por la inteligencia práctica).
- Si se transita por algún lugar peligroso (excepción adoptada como estrategia de prevención ante imaginarios de inseguridad, robos y agresiones en la ciudad; inteligencia práctica).
- Si atrás suena la sirena de una ambulancia, que pide camino para transitar por la vía (excepción instigada por la solidaridad con el necesitado).

A lo anterior, súmese otros tipos de circunstancias: competencia económica entre transportadores públicos; la época de cetrina y la flexibilización de las normas; la existencia de un evento cercano en el área; mal funcionamiento atribuido a los semáforos; etc. Algunos de estos casos de excepción quizás resulten comprensibles y aceptables para una gran parte de las personas; otros, sin duda, no lo son. Quizás la mayoría de estos

casos generen sanciones de las autoridades; otros, probablemente no. Sin embargo, lo común en todos ellos es que parten de un mismo principio: que en la aplicación de la norma hay circunstancias en que el mensaje denotado puede ser válidamente ignorado. Esto es lo que el saber popular formula como “no hay norma sin su pero”.

Lo que resulta acuciante con respecto a esto, es que se convirtió dicho principio en un imperativo categórico fundamental en la socialización de la norma. Pareciera no haber manera de aceptar un requerimiento jurídico o moral y promover su cumplimiento a menos que se incluya en el mismo ordenamiento legal un margen de libertad relativamente amplio para no cumplirla.

No es difícil especular sobre las posibles razones que explicarían tal situación. Esta actitud ciudadana puede haberse asentado en nuestro contexto cultural a partir de las prácticas de los “doctores”, sujetos naturales de exclusión de las normas: no hacen fila, no se les sanciona por la infracción de las normas, se les flexibiliza las condiciones que deben cumplir otros, etc. En últimas, halla su validez en la revelación cotidiana de que “la norma sólo es para los de ruana”. Además, las instituciones gubernamentales centrales dispusieron durante un largo tiempo de la opción de los “estados de sitio” como mecanismo jurídico corriente para enfrentar las situaciones que amenazaban la seguridad del Estado, de modo tal que el estado de excepción llegó a constituirse en la norma constitucional por excelencia. Que se haya generalizado este paradigma jurídico-político a todos los ciudadanos, y que ahora los ciudadanos aspiren a actuar con los privilegios de los doctores, no es sino efecto de la germinación de unas prácticas políticas desde hace mucho tiempo implementadas.

### La moralidad en el espacio público

Si hay alguna persona que presuponga que en la calle no opera ninguna forma de moralidad, se le puede afirmar que las entrevistas realizadas desmienten tal creencia, ilustrando que en ese ámbito hay una típica concepción de lo bueno y de lo malo, distante, hasta

cierto punto, de la moralidad clásica que representa la Iglesia Católica, aunque muy determinada por las formas de valoración de la realidad social y humana promovidas en una sociedad capitalista con una concepción liberal del Estado. El grado de dominancia de esta moralidad y los otros tipos de versiones comprensivas con las que compete, no son aspectos que se puedan precisar con la información recolectada. Sin embargo, es factible asegurar la predominancia de una visión heroica de la vida (en alusión al ethos que existió en las sociedades guerreras, de las épocas arcaicas) en el espacio público. Lo bueno se decide en torno a las posibilidades de articulación semántica del verbo tener, ya sea por la obtención victoriosa de un objeto anhelado, o por el sostenimiento en el tiempo de un objeto o de una condición escasa y deseada por casi todos los miembros de una sociedad; lo malo es simplemente perder, lo que se tenía y sostenía o lo que se quiso obtener y nunca llegó.

Esta moralidad se reflejó en la modalidad de enunciados que se escucharon en los entrevistados para explicar algunas de las situaciones que ocurrían alrededor de las señales visuales: con las entrevistas se podía “perder tiempo”, al igual que con la obstrucción del tráfico vehicular; la infracción de una norma de tránsito, como las implicaciones de los accidentes e incidentes que ocurren en la calle, conllevan a “perder dinero”; con la construcción del transporte masivo urbano, decía un taxista, el “que *perdía* era el pueblo”; “se *pierde* la vida” cuando los conductores no son precavidos en la conducción de sus automóviles en las vías, aunque se “*puede ganar* algunos minutos” si se pasa al semáforo recién puesto en rojo; “si *no se tiene* trabajo ni oportunidades” es válido salir a la calle a rebuscarse el pan diario, o realizar prácticas cuestionables para la estética de la ciudad; Hay “gente que *no tiene* nada” y por eso roban; hay otros que “*no tienen* vergüenza” con quienes los observan; los que “*tienen* plata”, quieren hacer lo que les place, o “quieren *ganar más*”, sin importarle los demás; los que “*tienen* un buen vehículo” les gusta exhibirlo; “la *guerra* del centavo” de los transportadores urbanos es una de las “*guerras* diarias que se

da en la ciudad”; la intolerancia de la gente es porque “a nadie le gusta *perder*”; y con la “prisa *nada se gana*”.

Además de las narrativas recolectadas, dos hechos de la realidad urbana podrían ratificar la preeminencia de esta forma de moralidad en la calle.

### La relación entre poder y dignidad social

Aunque esta relación requeriría de mayores referentes empíricos para poder afirmarse como un hecho innegable de la realidad social, los datos obtenidos dejan entrever que el respeto y el reconocimiento a los sujetos no es una forma de regulación moral universal, aplicable en igual medida a todos, por su mera condición de humanos. Es primordialmente un privilegio que se le otorga, ante todo, a quien ostente emblemas de poder. Y ciertamente, en una sociedad capitalista, se representa como poderoso a quien se presenta como poseedor de un amplio recurso económico. En ese sentido, en la calle, al “rebuscador” se le observa con notable frecuencia sometido a prácticas denigrantes de su dignidad: rechazo abierto; palabras injuriosas, etc. Al peatón, característicamente un sujeto que no tiene dinero para comprar un automóvil, también se le ve expuesto a situaciones de peligro al no poder competir en fuerza con el automóvil, objeto representativo de quien tiene dinero. En cambio, el sujeto que parece poderoso, alguien con poder adquisitivo para comprar objetos lujosos y tener un arma, se le teme, se le respeta y se le busca para ofrecer productos: son a los conductores de vehículos lujosos a quienes buscan, en primer lugar, los rebuscadores; son las señales de regulación de conductas de los conjuntos residenciales de estrato 5 las que se obedecen; son a los conductores de vehículos particulares los que se les trata, con mayor probabilidad, cortésmente, no así a los conductores pobres (los que manejan buses o taxis). De este modo, tras el reconocimiento de esta relación entre el poder y dignidad social, se corrobora un ideal heroico, la arete, la virtud en su acepción más arcaica en la cultura occidental. Es decir, se reconoce socialmente, no a quien despliega un modo de ser adecuado ligado a la bondad

de los actos, sino a quien manifiesta en su manera de estar o habitar el espacio público, en su manera de actuar o de decir, un poder efectivo o potencial para controlar, doblegar o influenciar a los otros.

### **El carácter económico que tiene la infracción a la norma**

A juzgar por la insistencia de la mención de este aspecto en los datos recolectados en las entrevistas, tanto por los que afirmaban conducir algún automotor, como por los transeúntes corrientes, se podría aseverar que la cultura que se constituye en el espacio público hace de la sanción económica un evento más temido que la censura social al sujeto que comete algún tipo de práctica contraria al interés común. Sírvase de ejemplo los siguientes dos casos: en primer lugar, desde el momento en que el valor económico de los partes de tránsito se incrementaron, se fortaleció notablemente la pretensión de no cometer infracciones. Y en aquellas circunstancias en las que no se observaba una relación directa entre determinados actos y una sanción pecuniaria (por ejemplo, la invasión del espacio público, la colocación de afiches y carteles en lugares prohibidos, etc.), la posibilidad para inhibir usos inapropiados del espacio público aparecía como reducida. En segundo lugar, la representación de las personas entrevistadas de “hacer algo” por parte de las autoridades en contra de las personas que realizaban usos inapropiados en el espacio público, consistía en la imposición de una sanción económica al infractor de las normas.

En síntesis, en lo que respecta a ciertos usos del espacio público, se teme, más que a la mirada de otro que moralmente podría reprobador la actuación de alguien, a la vigilancia punitiva de los agentes gubernamentales (policía, agentes de tránsito) que dispondrían de la facultad para cuantificar en términos económicos la acción realizada por un sujeto. Si lo anterior es como se menciona, si la mirada del ciudadano común que cuestiona moralmente tiene poca influencia en los aspectos que se señalan, no en cambio la mirada de los agentes sociales que pueden afectar económicamente al

usuario, se entenderá que se afirma que esta situación se deba a la mayor disposición que tiene la sanción pecuniaria de restarle valor, fuerza efectiva al sujeto, en una sociedad capitalista, a diferencia del simple mal mirar de los otros. Entonces, nuevamente se trata de lo mismo: el erotismo de la calle gira en torno al tener que emblemática el poder. Y la moralidad que de ahí se deriva adopta como bueno lo que acrecienta o ratifique modelos constituidos de poder; y lo malo, aquello que lo representa en su carencia. A favor de esta concepción de la infracción opera la visión comercial con que parece ser percibido predominantemente el espacio público. El caso de los panfletos comerciales colocados en gran cantidad en sitios no autorizados, ni esperados, así lo corroboran, pues aunque se rechazaban por su efecto estético global sobre el escenario, se terminaban justificando por ser medios de trabajo para otras personas. En otros términos, los usos comerciales del espacio público que beneficien, especialmente a los necesitados, genera una disposición a tolerar situaciones que de otra manera serían radicalmente rechazadas.

### **La máxima virtud en el espacio público**

Si hay una moralidad en el espacio público, debe existir un conjunto de valores que la constituyen; y probablemente, alguno en especial que se destaque sobre los otros, y que pueda ser punto de confluencia de las perspectivas que utilizan los individuos habitantes en nuestro contexto social para juzgar las acciones propias y de los demás, o también, ser elemento clave para resolver adecuadamente las situaciones que se crean en este ámbito social. Ese valor que se destaca es la inteligencia práctica, entendida como la capacidad del sujeto para resolver en forma adecuada una situación problemática, o para evitar un incidente de gravedad variable que puede perjudicarlo. Supone competencias cognitivas para evaluar rápidamente las circunstancias; incluye un modo de percibir la realidad flexible y adaptada a los acontecimientos; contiene además ciertos conocimientos básicos y pertinentes para la realidad social que se genera en nuestro

contexto, y algunas pericias motrices o sociales del sujeto.

De varias maneras encontramos referencias que ilustran el predominio de esta virtud. En primer lugar, algunas de las razones que justificaban cierta toma de decisiones, como las que se explicaron antes para el caso del no respeto de la luz roja del semáforo, o las que se indicaron en la presentación de resultados relacionados con las señales de “prohibido girar hacia la izquierda” de Puerto Rellena y su no seguimiento en las noches. La carencia de inteligencia práctica se denotaría en la inhabilidad que tendría el sujeto para resolver situaciones de un modo favorable para él y para los demás, no necesariamente por no poseer una capacidad intelectual para hacerlo, sino a causa de que utiliza, en los juicios que elabora, preceptos o valores inadecuados, como el del apego excesivo a las normas. Y en segundo lugar, estaba la evidente carga emotiva que contenía la palabra “bruto” en comparación con cualquier otro epíteto escuchado en las entrevistas. “Es que hay gente que es bruta”, dijo un entrevistado, a propósito de las personas que no son prudentes en los tránsitos que hacen en las vías de la ciudad. Por ejemplo, no reducir la velocidad cuando un conductor va a girar en una esquina, o cuando un ciclista se acerca al cruce. Igualmente es aplicable el enunciado, con fuerte acento en la palabra “bruto”, cuando un usuario realiza una acción que innecesariamente puede perjudicar a alguien, pero, especialmente, cuando esa acción puede tener un efecto boomerang negativo sobre quien la realizó. Esta última sería la mayor “estupidez” posible que pudiera efectuar alguien, mucho más cuando no logra conseguir el objetivo que se había planteado. Al final de cuentas, en la calle ser caballeroso no importa tanto; ser acusado explícita o implícitamente de bruto, sí.

De este modo, a la inteligencia práctica se le debe mucho del funcionamiento activo que opera en la calle. Esta virtud nos conminaría a sopesar los pro y los contras que tendría la realización de una acción y enarbolaría la prudencia como un precepto fundamental en la vida en sociedad. Permitiría además que la pericia, y no el azar, gobierne y explique

los resultados obtenidos con nuestros actos. Sin embargo, podría ser también una de las causas de la serie de inconvenientes que se observan en las calles. Con muchísima prudencia, sin que nadie se perjudique, se puede pasar un semáforo en rojo. La inteligencia práctica nos dice, asimismo, que “el camino más corto siempre es el mejor”, que “ahorrar esfuerzo, siempre es conveniente”, o “ser decidido a resolver situaciones sin esperar mediaciones de terceros es necesario”, preceptos que pueden resultar muy útiles en muchas circunstancias, pero perjudiciales en otras, al no disponerse de otros valores que puedan relativizarlos en su aplicación.

Finalizamos este informe señalando otros elementos de esta educación política que se cultiva en el espacio público, que quedan pendientes de desarrollo, ante la falta de suficientes elementos empíricos para afirmarlos. Sin embargo, los mencionaremos porque parecen tener visos de validez, esperando otras investigaciones para evaluarlos en su justo valor y realidad.

- *La intolerancia supuesta de los otros.*
- *La actitud pasiva del ciudadano corriente ante el desborde individual o colectivo.*
- *El reconocimiento del papel mediador que debe tener el Estado en las prácticas que se realizan en la sociedad, y el subsiguiente cuestionamiento a éste por el no cumplimiento eficaz de esa labor que se le atribuye.*

## Bibliografía

- ALEMÁN, Jorge. (2002). “Lacan, Foucault: el debate sobre el ‘construccionismo’”. En *La iniciativa de comunicación*. <http://www.comminit.com/la/teoriasdecambio/lacth/lasld-244.html>
- BARTHES, Roland. (1993). *La aventura semiológica*. Ediciones Paidós España. Segunda edición.
- BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. (1997). *La construcción social de la realidad*. Amorrortu Editores. Buenos Aires, Argentina. Única edición en español.
- BERNSTEIN, Richard. (1971). *Praxis y acción*. Alianza editorial. Madrid.

- BETTIN, Gianfranco. (1982). *Los sociólogos de la ciudad*. Colección Arquitectura/perspectivas. Editorial Gustavo Gill, S. A. Barcelona, España.
- BONILLA ÁLVAREZ, Sebastián. “Objetos pragmáticos, espacio público e información interactiva”. (1990). En *Investigaciones semióticas IV*. Actas del IV Simposio internacional de la asociación española de semiótica. Celebrado en Sevilla (3-5 de diciembre 1990). Describir, inventar, transcribir el mundo. Volumen 1. pp. 292-298. Universidad de Barcelona. Visor Libros. Impreso en España, Madrid. Biblioteca Filológica Hispana.
- BONILLA Sandoval, Ramiro. (1999). *El espacio público en Cali. El caso de las áreas de rehabilitación*. Vicerrectoría de Investigaciones de la Universidad del Valle. Santiago de Cali.
- \_\_\_\_\_. (2000). “Tramas viales y morfología urbanística en Cali”. *Revista Citce* - Universidad del Valle – Arquitectura Cuaderno CITCE – Serie investigaciones No. 1 – Diciembre 2000, publicación semestral.
- BORJA, Jordi y MUXI, Zaida. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa, Grupo Editor.
- BRUNER, Jerome. (1998). *Realidad mental y mundos posibles*. Gedisa Editorial. Cuarta reimpresión. Barcelona, España.
- CASTELLS Manuel. (1985). *La cuestión urbana*. Siglo XXI Editores. Décima edición.
- CEICOS. (1998). *El cruce. Usos y comportamiento ciudadano. Cuadernos de investigación, estudios monográficos*. Corporación Centro de Estudios, Investigación y Comunicación Social CEICOS. Observatorio de Cultura Ciudadana, Santa Fe de Bogotá. Colombia.
- ECO, Umberto. (1984). “Función y signo: la semiótica de la arquitectura”. Capítulo del texto *El lenguaje de la arquitectura*. Editorial Limusa. México.
- ELKAIM, Mony. (1996). “Ecología de las ideas. Constructivismo, construccionismo social y narraciones ¿En los límites de la sistémica?” En <http://www.redsistemica.com.ar/articulo42-1.htm>. Este artículo fue publicado en el Nro. 42- Julio- Agosto. Perspectivas sistémicas.
- FOUCAULT, Michel. (2004). Michel Foucault. *Un diálogo sobre el poder y otras conversaciones*. Alianza Editorial. España. Primera reimpresión.
- GERGEN, Kenneth. (1996). *Relaciones y relaciones. Aproximaciones a la construcción social*. Ediciones Paidós. España. Primera edición.
- MAGARIÑOS de Morentin, Juan. (1983). *El signo. Las fuentes teóricas de la semiología: Saussure, Peirce, Morris*. Buenos Aires: Edicial.
- MUÑOZ, Blanca. “Ideología y dominación simbólica en el modelo cultural post-industrial: para un proyecto teórico y temático de semiología crítica”. *Revista Anthropos* No. 186, 57- 72 pp.
- VARGAS Ávalos, Pedro. (1990). “Una epistemología social, un dominio de saber, una realidad”. En: *Construccionismo, constructivismo y terapia sistémica*. F.E.S. Zaragoza.
- WALTHER, Elisabeth. (1994). *Teoría general de lo signos. Introducción a los fundamentos de la semiótica*. Dolmen Ediciones. Chile.