Palabras clave: Diseño de información, señalización, señalética, nomenclatura urbana, legibilidad, imagen de la ciudad.

SANTIAGO DE CALI, UNA CIUDAD MÁS LEGIBLE E INTELIGIBLE. CARACTERIZACIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL PROGRAMA DE SEÑALES PRESENTE A LO LARGO DEL BULEVAR DEL RÍO Y SU PERÍMETRO DE INFLUENCIA (NOMENCLATURA URBANA)

018

ANA ISABEL MANZANO CASTRO,
Universidad Autónoma de Occidente, Santiago de Cali, Colombia.

https://doi.org/10.53972/RAD.eifd.2018.1.21

RECIBIDO 16/08/2018
ACEPTADO 06/09/2018
APROBADO 28/10/2018

Resumen: Este proyecto buscó realizar una caracterización y descripción de las señales con información de nomenclatura en el ámbito urbano y su emplazamiento en el perímetro de influencia del Bulevar del Río en la ciudad de Santiago de Cali y planteó alternativas de mejora desde el ámbito del diseño de información.

La investigación permitió poner en evidencia el estado actual de la información, y la ausencia de un sistema completo secuencial y previsible de señales de nomenclatura urbana que pueda ser usado por las personas para que sus desplazamientos sean acertados en una zona de gran interés turístico que posee 87 hitos culturales que hacen parte de la historia de la ciudad.

Introducción / presentación del problema (qué y por qué se investiga)

Este proyecto se inscribe en la línea de investigación del grupo Diseño, Mediación, Interacción (IDMI), en la línea diseño y mediación en su plan de caracterizar y describir Cali como una ciudad legible e inteligible, iniciativa que se ha desarrollado durante el último año y a la que se han vinculado otras faces que anteceden el presente trabajo. El primero enfocado en las señales que identifican los hitos históricos del Bulevar de río y su perímetro de influencia adelantado por la estudiante Diana García Ramírez y el segundo se enfoca en las señales viales de la zona de estudio ampliada que corresponde al planteado por las estudiantes Melissa Quintero y Catalina Martínez. El que se presenta a continuación complementa los dos anteriores.

Santiago de Cali es la capital del Valle del Cauca, una ciudad ubicada en el suroccidente colombiano, donde el clima cálido es predominante. Es la tercera ciudad más poblada del país y uno de los principales centros económicos, industriales, urbanos, culturales y deportivos.

Hay lugares en el centro de la ciudad de gran importancia histórica tales como la capilla la Ermita, el Bulevar del Río, el Museo arqueológico Merced, la Plaza de Caycedo, el parque de los Poetas, el puente Ortiz, entre otros, que constituyen el patrimonio de la ciudad y su oferta cultural por los cuales cientos de personas naturales de la zona o extranjeras se movilizan durante el día.

La organización de la ciudad es de importancia fundamental para la eficacia y la supervivencia misma de la vida de libre movimiento. Kevin

Lynch[1] menciona que una ciudad es una organización cambiante y de múltiples propósitos en donde no sólo somos observadores sino que hacemos parte de ella y que muy a menudo nuestra percepción de la ciudad no es continua, sino parcial o fragmentada, lo que convierte en traumáticos los recorridos y las movilizaciones.

> Por esto, "nos apoyamos en la presencia de los demás y en medios específicos de orientación, como mapas, calles numeradas, señales de ruta y letreros en los autobuses, pero si llega a producirse el percance de perderse, la sensación de ansiedad y hasta de terror que lo acompaña nos revela hasta qué punto la movilización está vinculada con el sentido de equilibrio y el bienestar." (Lynch, 2008: 1)

Por lo mencionado anteriormente y revisado el caso de Cali a través de incursiones empíricas a la zona de estudio fue posible constatar la posibilidad que una persona de Cali o un turista pueda encontrar o no alguno de los lugares de interés cultural o patrimonial, los resultados fueron muy escasos, dado que la ciudad no cuenta con una interfaz que relacione los lugares y se presente ante el público para suplir esa necesidad, esto muestra la urgencia que tiene Cali de contar con un programa de señales que le permita a las personas orientarse y desplazarse con facilidad para así reconocer y conocer su ciudad. Para esto, se necesita primero realizar un diagnóstico que permita caracterizar y describir el actual sistema de señales de nomenclatura urbana predial y vial con el que cuenta el Bulevar del Rio y su perímetro de influencia con el fin de conocer el estado actual de la información de esta zona tan recorrida y con tantos hitos culturales para plantear alternativas de mejora –si se necesitan- desde el ámbito del diseño de información.

Metodología (cómo se ha investigado)

Para dar respuesta al gran interrogante ¿Cuáles son las características morfológicas, sintácticas y pragmáticas actuales de las señales con información de nomenclatura y denominación en el ámbito urbano y su emplazamiento a lo largo del Bulevar del Rio y su perímetro de influencia (1KM)? El investigador tuvo que ponerse unas pequeñas metas u objetivos que le darían la información necesaria.

1 LYNCH, Kevin. La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, 2008. p. 10.

- Determinar qué es la nomenclatura urbana e identificar referentes nacionales e internacionales.
- Caracterizar las señales de nomenclatura urbana del Bulevar del Rio y su perímetro de influencia en tanto a la morfología, sintaxis y praxis de dichas señales (1KM).
- Describir la actual división de nomenclatura urbana del Bulevar del Rio y su perímetro de influencia (1KM).
- Determinar alternativas de mejora para la nomenclatura urbana y la denominación de calles, carreras y avenidas en el perímetro de influencia desde el diseño de información.

Entonces, para determinar qué es la nomenclatura urbana (primer objetivo) se consultó en fuentes, bases de datos y se realizaron entrevistas con expertos para lo cual se elaboraron una bitácora de trabajo y una matriz documental con el fin de consignar la información de manera organizada y que pueda ser consultada con facilidad por el investigador.

Por otro lado, para caracterizar las señales de nomenclatura urbana del Bulevar del Rio y su perímetro de influencia en tanto a la morfología, sintaxis y praxis de dichas señales (1KM), (segundo objetivo) se utilizó la técnica propuesta por Uribe[2] llamada estudio empírico en la que se hizo observación directa, posteriormente se usó el instrumento matriz documental con el fin de sistematizar y categorizar la información. El estudio empírico de Uribe plantea tres fases:

> "la primera es reconocer el problema de investigación y sus partes, la segunda es hacer uso del problema de investigación para reflexionar sobre su importancia y la tercera es observar a partir del conocimiento previo para ver lo que otros no ven y lograr identificarlo y delimitarlo" (Uribe, 2016: 3)

Para la realización de la ***primera fase del estudio empírico*** (Estar en/Reconocer que se refiere a reconocer el problema de investigación y sus partes) se realizaron diferentes salidas de campo las cuales se registraron en una bitácora de recorridos.

2 URIBE OROZCO, Mario Fernando. Diseño de información: un herramienta para el uso y apropiación del transporte público. Santiago de Cali: Universidad Autónoma de Occidente, 2016. p. 3

Figura 1. Perímetro de la investigación.

Figura 2. Primera visita al perímetro de la investigación.

En la primera visita se logró recorrer e identificar las vías que quedaban en el perímetro más cercano al Bulevar. Esta salida sirvió para entender cómo se divide el lugar y donde está ubicado.

Figura 3. Segunda visita al perímetro de la investigación.

La segunda visita se pudo observar que la nomenclatura predial es irregular. En el área se encontraron desde las placas dadas por la alcaldía, a las que llamaremos oficiales, pasando por placas hechas de pequeñas lozas muy decorativas, también números en acero sin un soporte o fondo hasta predios sin ninguna identificación numérica

Figura 4. Señal predial oficial.

La nomenclatura vial es un poco más regular pues predomina un estándar en cuanto a tamaño, color, tipografía y ubicación: placa verde, letra blanca, en casa esquinera, acompañada de una placa azul un poco más pequeña la cual indica la comuna donde se encuentra el individuo (placas oficiales), pero también tiene sus variaciones en algunos lugares del perímetro. Es importante mencionar que en

algunas calles la nomenclatura vial está acompañada (generalmente en su parte superior) de una placa de mármol la cual indica el nombre popular de la calle o vía.

Figura 5. Señal vial oficial.

Figura 6. Tercera visita al perímetro de la investigación.

En esta visita, y pensando en la clasificación y conteo de las señales, con ayuda de un mapa impreso se numeraron las manzanas o bloques que conforman el área de estudio así:

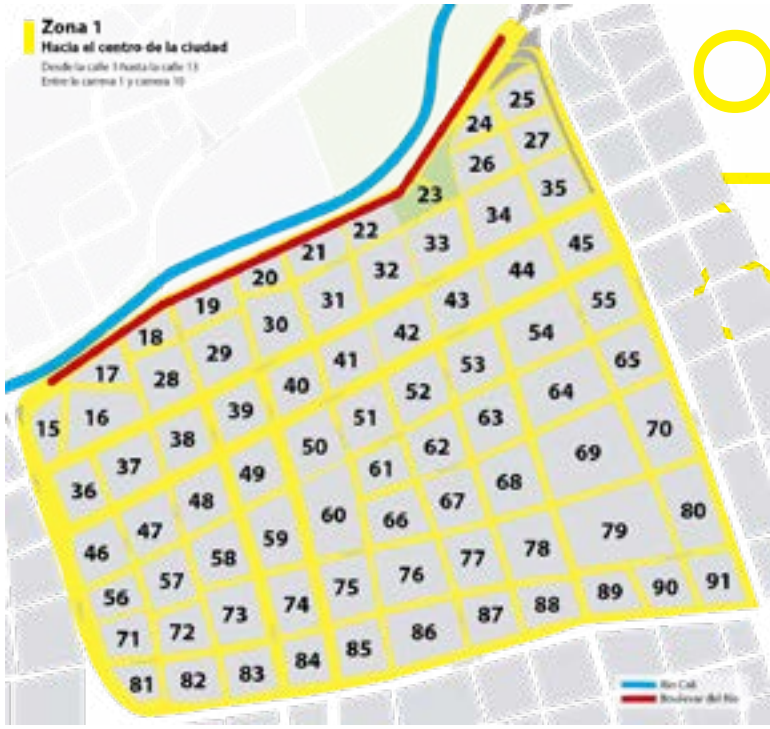

Figura 7. Numeración por manzanas de la zona 1

Figura 8. Numeración por manzanas de la Zona 2

Para un total de 91 manzanas, repartidas así: 14 en la Zona 2 (oeste) y 77 en la Zona 1 (centro). Con el ánimo de clasificar las señales para su descripción, según lo observado en esta visita se plantea que en el perímetro existen:

Figura 9. Clasificación inicial de la nomenclatura predial

Figura 10. Clasificación inicial de la nomenclatura vial

Entendiendo por placas oficiales las asignadas por la alcaldía y el Instituto Agustín Codazzi (Ver Figuras 4 y 5) y placas anómales todas aquellas que se salen del estándar de la forma.

Figura 11. Cuarta visita al perímetro de investigación

En esta visita se observó lo que Shakespear[3] denomina Migas de pan de Hansel y Gretel, pues en algunas esquinas existen señales empotradas en tubo al andén, con nombre de calles y carreras; y aunque estas señales no son objeto de esta investigación es importante mencionarlas ya que permiten ir de la generalidad (la vía) a lo particular (el predio) por medio de señales que poco a poco van dirigiendo a usuario hasta llevarlo a su destino.

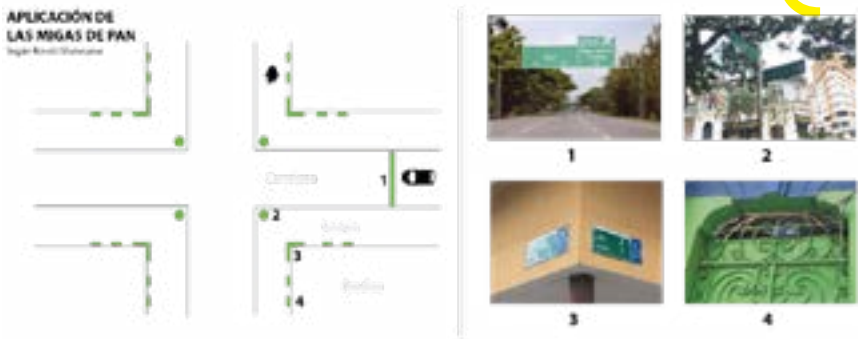

Figura 12. Proceso de las migas de pan de Hansel y Gretel

Se pasó entonce a la ***segunda fase del estudio empírico*** (Habitar/ Usar que hace referencia a hacer uso del problema de investigación para reflexionar sobre las partes del objeto de estudio y determinar sobre su importancia), Aquí se caraterizaron las señales, Shakespear s[4]stiene que para que el usuario reduzca el esfuerzo en el momento de ubicarse es necesario que un sistema de señalización tenga dos aspectos fundamentales: secuencialidad y previsibilidad, esto se refiere a que es necesario que las características de las placas sean iguales, creando una secuencia y siendo previsibles para el usuario en cuanto a su ubicación, pues su emplazamiento debe ser constante, por lo tanto esta investigación analizó las señales prediales/viales oficiales de la zona estudiada en la totalidad de las 91 manzanas, ya que es lo que más se acerca a un sistema como lo describe el autor. También se tuvieron en cuenta las señales anómalas pero en calidad de muestra, pues su existencia y características son importantes a la hora de realizar las conclusiones y las recomendaciones. Para

3 SHAKESPEAR, Ronald. El diseño como catalizador. En: FRASCARA, Jorge. ¿Qué es el diseño de información?. Buenos Aires: infinito, 2011. p. 102.
4 Ibíd., p. 104.

determinar el tamaño de la muestra de las señales anómalas se utilizó la ecuación estadística para proporciones poblacionales así:

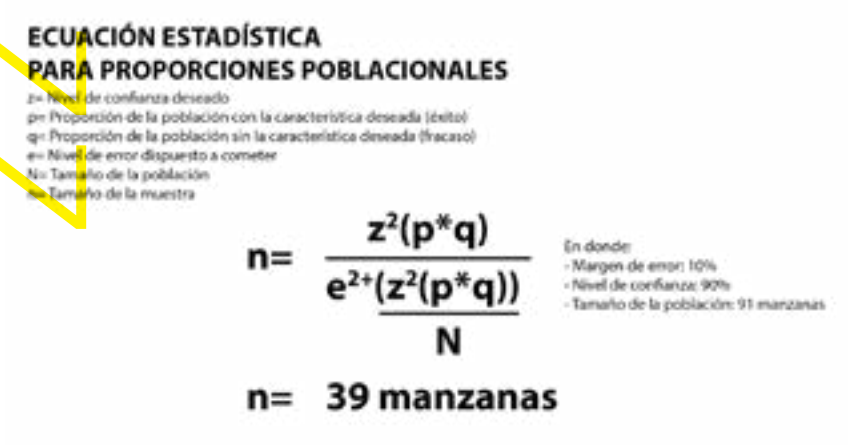

Figura 13. Ecuación determinante de la muestra.

Por lo tanto, en cuanto a placas anómalas, se recopiló la información presente en 39 manzanas del perímetro de la investigación.

Para la caracterización y análisis de la señales prediales/oficiales se contruyó una ficha de recolección de datos con el fin de registrar la información de manera organizada y que posteriormente pudiera ser analizada. Las categorías en la contrucción de la ficha coresponden a los subsistemas que Shakespear[5] manciona para medir la eficacia de un sistema de información.

Figura 14. Ficha final de caracterización de señales prediales oficiales.

5 Ibíd., p. 100.

Figura15. Ficha final de caracterización de señales viales.

En ambas fichas, se utilizó una escala de 1 a 3 para identificar el nivel de alteración y distancia en la placa. En el nivel 1 es poca la alteración, es decir, está presente pero aún así la placa es legible. En el nivel 2 la alteración está un poco más extendida, casi ocupa la mitad del área de la placa y por tanto dificulta la lectura, el usuario debe esforzarse más para entender la información allí consignada, por último en el nivel 3 la alteración se toma el total de la placa haciéndola ilegible. En cuanto a la distancia se tomó como referencia el usuario y el andén, si la placa está al lado del paso peatonal se considera de nivel 1. Si está en una puerta inmediatamente después de una reja o cerca es nivel 2 y si está en una puerta lejana a la cerca/ reja y al andén corresponde al nivel 3.

Figura 16. Parámetros de escalas para las fichas de caracterización.

Además de las dos fichas anteriores se agregó una tercera para recolectar información de la muestra de placas prediales anómalas de 39 manzanas del sector. En cuanto a las viales, la ficha ya establecida (Ver Figura 15) sirve para consignar la información tanto de oficiales como anómalas así que para estas no fue necesario desarrollar una nueva ficha.

FICHA: CARACTERIZACIÓN DE SEÑALES- NOMENCLATURA PREDIAL ANÓMALA

Boulevar del Río y su perímetro de influencia

SUBSISTEMA GRÁFICO							
Forma:							
Contenedor ✓ X							
Tamaño:							
1.< 2. Regular 3.>							
SUBSISTEMA TIPOGRÁFICO							
Puntaje:							
1.< 2. Regular 3.>							
Clasificación:							
1. Serif 4. Bold 2. Sans Serif 5. Light 3. Condensada 6. Italica							
SUBSISTEMA CROMÁTICO							
Color de fondo:							
Color tipográfico:							
SUBSISTEMA TECNOLÓGICO							
Material:							
1. Plastico 2. Metálico 3. Otro ¿cual?							

Figura 17. Ficha final de caracterización de las señales prediales anómalas.

Figura 18. Quinta visita al perímetro de investigación.

Figura 19. Sexta visita al perímetro de investigación.

En la sexta visita se utilizaron las fichas finales de recolección de datos, corroborando la eficiencia y pertinencia de las mismas.

Después de estas seis visitas, la utilización de la fichas para la recolección de datos sobre las placas y de la exposición por horas al tema de investigación se pasó entonces a la tercera fase del estudio empírico (Vivir/Observar que hace referencia a familiarizarse, reconocer, identificar y demilitar el objeto de estudio), con la realización de una matriz de datos, en la cual se consignó toda la información recogida en las fichas correspondiente a las características de las placas de nomenclatura prediales y viales del perímetro de estudio. Con esta matriz fue posible cruzar algunas categorías para determinar la legibilidad de las señales encontradas, por este aspecto también fueron contabilizadas. La información registrada permitió concretar una clasificación final de las placas viales y predial.

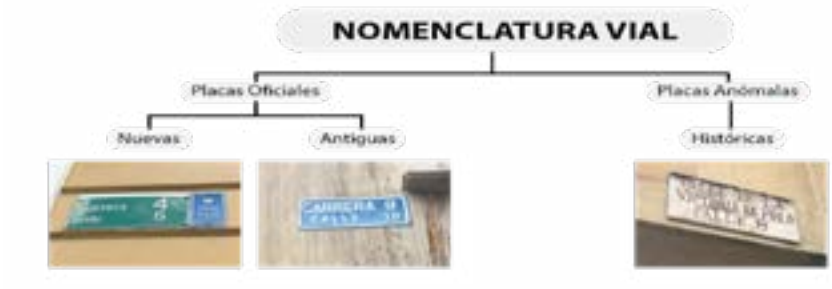

Figura 20. Clasificación final de la nomenclatura vial

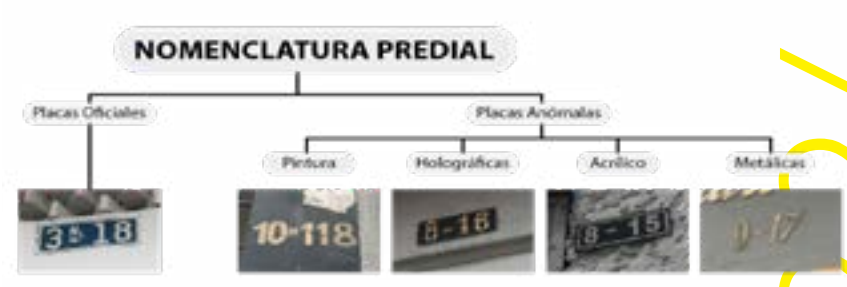

Figura21. Clasificación final de la nomenclatura predial

Para describir la actual división de nomenclatura urbana del Bulevar del Rio y su perímetro de influencia (Tercer objetivo) se tomó la información recolectada en la matriz, las fotografías y se comparó con la información oficial dada por la Alcaldía de Cali, esto se consigna en los resultados de la investigación

En cuanto a las alternativas de mejora para la nomenclatura y la denominación de calles desde el diseño de información (Cuarto objetivo) se tomaron las descripciones actuales de las señales que nos deja la etapa anterior y se compararon con las fuentes o autores que son autoridad en el tema, de esta forma se pudo plantear alternativas de mejora, las cuales se presentan más adelante en las conclusiones y recomendaciones del proyecto.

Resultados

La investigación permitió entender el papel del diseño como facilitador entre la ciudad y sus habitantes, y cómo hace posible reducir el esfuerzo cognitivo del usuario para tener una experiencia más placentera en sus movilizaciones por la ciudad de Cali, generando así un sentido de pertenencia hacia la misma.

Esta investigación logró realizar una caracterización de las señales de nomenclatura predial y vial de 91 manzanas, es decir, 364 cuadras correspondientes al perímetro de influencia del Bulevar del Rio esto con la intención que al futuro esta información pueda ser utilizada en la realización de un sistema de información señalética de mayor cobertura que sea la solución a los problemas de movilidad y desplazamiento para cualquier tipo usuario en la zona investigada.

El desarrollo de la metodología y el diseño y la utilización de todas las herramientas planteadas permitieron encontrar que las placas cuentas con las siguientes características:

Figura 22. Características de las placas viales oficiales nuevas del perímetro

Figura 23. Características de las placas viales oficiales antiguas del perímetro

Figura 24. Características de las placas viales anómalas históricas del perímetro

Figura 25. Placas viales en la zona 2

Figura 26. Placas viales en la zona 1

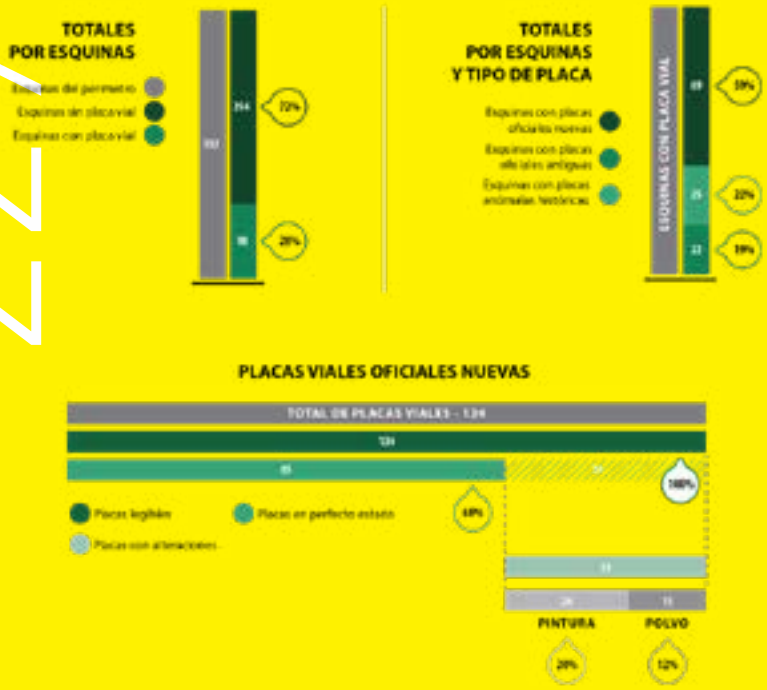

Figura 27. Totales nomenclatura vial

Figura 28. Características de las placas prediales oficiales.

Figura 29. Características de las placas prediales anómalas en pintura

Figura 30. Características de las placas prediales anómalas holográficas

Figura 31. Características de las placas prediales anómalas en acrílico

Figura 32. Características de las placas prediales anómalas metálicas

Figura 33. Placas prediales oficiales en la zona 2

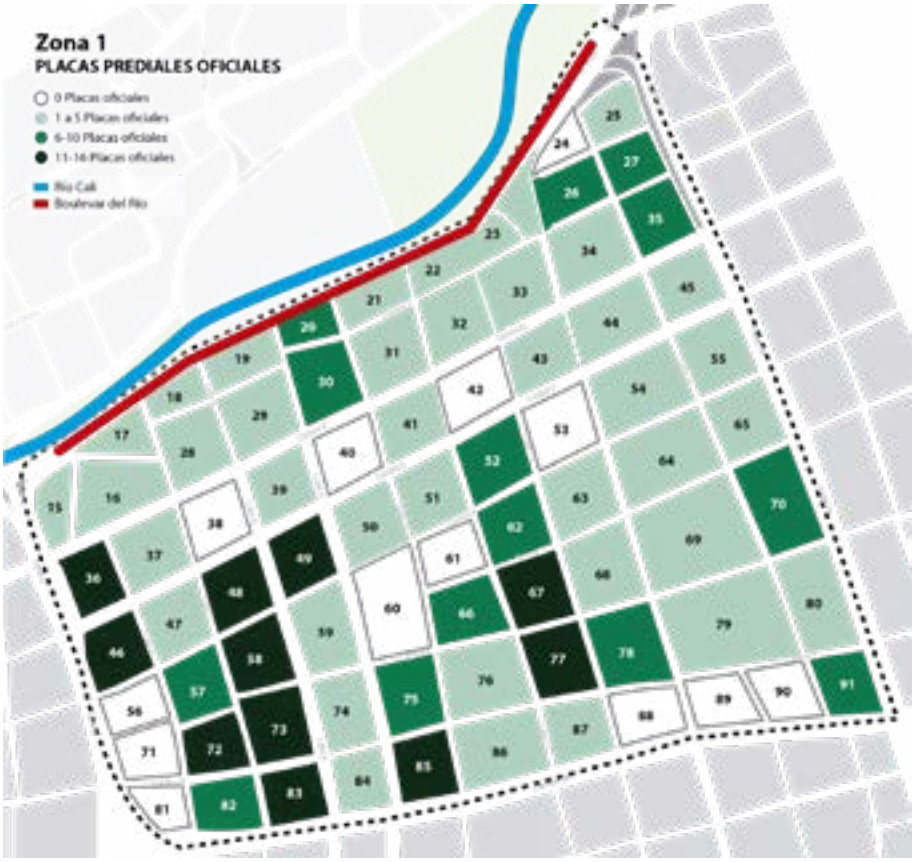

Figura 34. Placas prediales oficiales en la zona 1

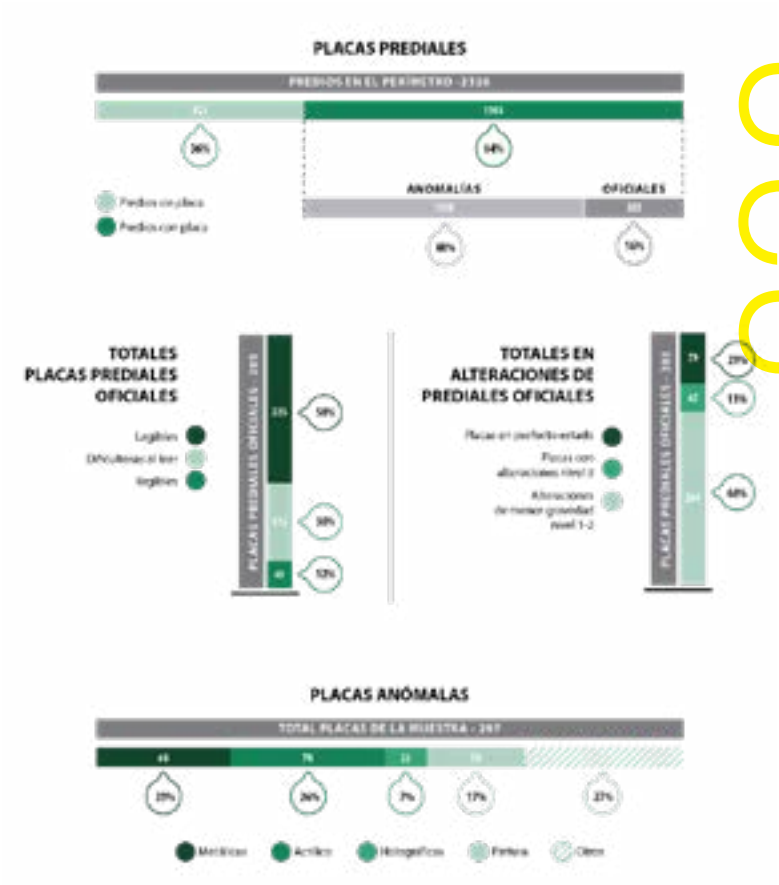

Figura 35. Totales nomenclatura predial

Conclusión (lo que se aprende y futuros trabajos sobre el tema)

Después de aplicar toda la metodología y utilizar los instrumentos diseñados para la investigación se apunta como primera conclusión del proyecto de investigación que la nomenclatura es un sistema de identificación sencillo que crea una línea de comunicación entre las personas y su ciudad, puede llegar a ser fácil de usar cuando el diseño de información interviene como mediador y se encarga de pensarlo centrado en el usuario y logra reducir su esfuerzo cognitivo para que pueda desplazarse sin traumatismos por la ciudad. La nomenclatura urbana abarca las placas emplazadas en cada esquina de una manzana a las que se les llama nomenclatura vial y también incluye las placas que se colocan en cada uno de los predios o viviendas a las que se le llama nomenclatura

Al terminar el estudio se concluye también que la morfología, sintaxis y praxis de la nomenclatura urbana del Bulevar del Río y su perímetro de influencia en cada categoría se caracteriza por:

PLACAS VIALES OFICIALES NUEVAS

MORFOLOGÍA

- Elaboradas en aluminio con laminado reflectivo color blanco y relieve en las letras y números, el fondo está recubierto en color verde esmeralda (RAL 6001) con protección UV en la primera parte y en la segunda con color azul señal (RAL 5005) también con protección UV.

- Sus dimensiones son: Alto 27.3cm y Ancho 45,5cm.

SINTAXIS

Compuestas por dos unidades o contenedores con borde blanco en relieve distribuidos así:

UNIDAD 1:
-Nombre histórico de la calle
-Vía principal en puntaje mayor
-Vía secundaria en puntaje menor
-Barrio

UNIDAD 2:
-Escudo de la Alcaldía de Santiago de Cali
-Numeración de la Comuna.

PRAXIS

- Utilizadas por personas que transitan a pie o en vehículos las vías de la ciudad.

- Son importantes para ubicarse en medio de una ciudad en la que sus calles y carreras ascienden y decrecen dependiendo la orientación del usuario.

- Las 124 placas ubicadas en la zona de estudio son totalmente legibles, es decir que cualquier persona puede acceder a la información que contienen sin nada que las oculte.

Figura 36. Morfología, sintaxis y praxis de las señales viales oficiales nuevas

PLACAS VIALES OFICIALES VIEJAS

MORFOLOGÍA

Elaboradas en aluminio, con letras y números color blanco en relieve, con fondo recubierto en color azul medio.

SINTAXIS

Compuestas por una unidad o contenedor con borde blanco en relieve distribuido así:

-Vía principal en puntaje mayor
-Vía secundaria en puntaje menor

PRAXIS

-Utilizadas por personas que transitan a pie o en vehículos las vías de la ciudad.
-Son importantes para ubicarse en medio de una ciudad en la que sus calles y carreras ascienden y decrecen dependiendo la orientación del usuario.
-Las 27 placas ubicadas en la zona de estudio son poco legibles, es decir que tienen alguna alteración que hace que el usuario no pueda acceder a la información que presentan.

Figura 37. Morfología, sintaxis y praxis de las señales viales oficiales viejas

PLACAS VIALES ANÓMALAS HISTÓRICAS

MORFOLOGÍA	SINTAXIS	PRAXIS
-Elaboradas en mármol, con letras y números tallados en el material de soporte. -Tipografía del mismo color del fondo. -El tamaño de la placa varía dependiendo de el número de líneas que tenga el nombre histórico de la calle.	Compuestas por una unidad o contenedor con: -Nombre histórico de la calle -Vía principal	-Utilizadas por personas que transitan a pie las vías de la ciudad. Son difícilmente visibles para los automovilistas debido a la naturaleza de la tipografía que no tiene un color específico, sino que al ser talladas, tiene el mismo del soporte de la señal. -Son importantes por su contenido histórico y por la apariencia turística y antigua que le dan a la zona donde están ubicadas. -Las 39 placas encontradas en la zona de estudio son poco legibles, es decir, el usuario debe esforzarse por entender la información que presentan.

Figura 38. Morfología, sintaxis y praxis de las señales viales anómalas históricas.

PLACAS PREDIALES OFICIALES

MORFOLOGÍA	SINTAXIS	PRAXIS
- Elaboradas en aluminio con laminado reflectivo color blanco y relieve en la numeración, el fondo está recubierto en color azul señal (RAL 5005) con protección UV dejando descubierto el relieve con el retroreflectivo blanco. - Sus dimensiones son: Alto 9.5cm y Ancho 22 o 25 cm dependiendo de la extensión del número del predio.	Compuestas por una unidad o contenedor con borde blanco en relieve distribuido así: -Número de la vía secundaria de ubicación del predio seguida por un guión y por último el número de metros desde la puerta hasta la vía secundaria	- Utilizadas por personas que transitan a pie o en vehículos las vías de la ciudad. - Son importantes para ubicar con precisión el predio o vivienda que se busca. Facilitan la prestación de servicios como ambulancias, domicilios y la ubicación exacta para la instalación y seguimiento de los servicios públicos. - De las 385 placas ubicadas en la zona de estudio sólo 225 son totalmente legibles, es decir que sólo en esas 225 cualquier persona puede acceder a la información que contienen sin nada que oculte la información.

Figura 39. Morfología, sintaxis y praxis de las señales prediales oficiales.

PLACAS PREDIALES ANÓMALAS PINTADAS

MORFOLOGÍA	SINTAXIS	PRAXIS
- Elaboradas en pintura, sin contenedor. Su soporte generalmente es la pared de la puerta del predio. -Color de fondo y tipográfico variado, generalmente son pintadas a mano alzada. - Sus dimensiones no tienen un estándar, varían dependiendo el tamaño de la tipografía utilizada.	No tienen contenedor y se distribuyen así: -Número de la vía secundaria de ubicación del predio seguida por un guión y por último el número de metros desde la puerta hasta la vía secundaria	- Utilizadas por personas que transitan a pie o en vehículos las vías de la ciudad. - Son importantes para ubicar con precisión el predio o vivienda que se busca. Facilitan la prestación de servicios como ambulancias, domicilios y la ubicación exacta para la instalación y seguimiento de los servicios publicos. - De la muestra tomada la mayoría son difíciles de leer debido a que los colores utilizados no son muy contrastantes o la tipografía es manuscrita.

Figura 40. Morfología, sintaxis y praxis de las señales prediales anómalas pintadas.

PLACAS PREDIALES ANÓMALAS HOLOGRÁFICAS

MORFOLOGÍA	SINTAXIS	PRAXIS
- Su soporte o contenedor es plástico de color negro. La tipografía es mecana de material holográfico o también llamado Cast and cure de color dorado o plateado. - Sus dimensiones no tienen un estándar, varían dependiendo el tamaño de la tipografía utilizada.	Compuestas por una unidad o contenedor con borde holográfico distribuido así: -Número de la vía secundaria de ubicación del predio seguida por un guión y por último el número de metros desde la puerta hasta la vía secundaria	- Utilizadas por personas que transitan a pie o en vehículos las vías de la ciudad. - Son importantes para ubicar con precisión el predio o vivienda que se busca. Facilitan la prestación de servicios como ambulancias, domicilios y la ubicación exacta para la instalación y seguimiento de los servicios publicos. - De la muestra tomada la mayoría son fáciles de leer debido a que los colores utilizados contrastan y el material holográfico hace destacar la numeración.

Figura 41. Morfología, sintaxis y praxis de las señales prediales anómalas holográficas.

PLACAS PREDIALES ANÓMALAS ACRÍLICAS

MORFOLOGÍA	SINTAXIS	PRAXIS
- Su soporte o contenedor es acrílico de color negro, azul medio o rojo. La tipografía es pegada con adhesivo o impresa en el soporte en color blanco - Sus dimensiones no tienen un estándar, varían dependiendo el tamaño de la tipografía utilizada.	Compuestas por una unidad o contenedor en algunos casos con borde blanco distribuido así: -Número de la vía secundaria de ubicación del predio seguida por un guión y por último el número de metros desde la puerta hasta la vía secundaria	- Utilizadas por personas que transitan a pie o en vehículos las vías de la ciudad. - Son importantes para ubicar con precisión el predio o vivienda que se busca. Facilitan la prestación de servicios como ambulancias, domicilios y la ubicación exacta para la instalación y seguimiento de los servicios publicos. - De la muestra tomada la mayoría son fáciles de leer debido a que los colores utilizados contrastan.

Figura 42. Morfología, sintaxis y praxis de las señales prediales anómalas acrílicas.

PLACAS PREDIALES ANÓMALAS METÁLICAS

MORFOLOGÍA	SINTAXIS	PRAXIS
- Elaboradas en acero o bronce, sin contenedor. Su soporte generalmente es la pared de la puerta del predio. -Color de fondo variado y el tipográfico es dorado, bronce o plateado. - Sus dimensiones no tienen un estándar, varían dependiendo el tamaño de la tipografía utilizada.	No tienen contenedor y se distribuyen así: -Número de la vía secundaria de ubicación del predio seguida por un guión y por último el número de metros desde la puerta hasta la vía secundaria	- Utilizadas por personas que transitan a pie o en vehículos las vías de la ciudad. - Son importantes para ubicar con precisión el predio o vivienda que se busca. Facilitan la prestación de servicios como ambulancias, domicilios y la ubicación exacta para la instalación y seguimiento de los servicios publicos. - De la muestra tomada la mayoría son fáciles de leer por el tamaño de la tipografía y por el efecto metálico de los números.

Figura 43. Morfología, sintaxis y praxis de las señales prediales anómalas metálicas.

Otra concusión que responde a la descripción de la actual división de nomenclatura urbana del Bulevar del Río y su perímetro de influencia dicta que el sistema de nomenclatura vial sólo está presente en 98 de las 352 esquinas del perímetro es decir que sólo cubren el 27%. Las señales viales oficiales nuevas del espacio estudiado están en buenas condiciones, el 100% de ellas es legible, lo que les afecta a este tipo de señales es la pintura, pero en su mayoría son sólo gotas que no afectan la legibilidad. Las señales viales antiguas observadas están en muy mal estado con altos grados de oxidación, desgaste de color y pintura. Las anómalas históricas se encuentran alteradas por polvo. Todas las placas están ubicadas en los predios esquineros de cada manzana en paredes contiguas al andén, por lo cual están cerca al peatón o conductor. La altura de su emplazamiento no es fija, esta depende de la altura de el andén y también de la altura de las paredes de la propi

Las placas de nomenclatura vial se concentran en mayor cuantía hacia la carrera 1 y la calle 5. El centro carece de placas viales, esto puede ser por la gran cantidad de establecimientos comerciales, avisos y letreros que hay desde la calle 10 hasta la 5 entre carrera 4 y 10.

Las placas de mármol, o viales históricas se encuentran concentradas hacia los lugares más turísticos del perímetro cercanos a la carrera 1 y la calle 5 como por el ejemplo la Iglesia La Ermita, el teatro Jorge Isaacs, el Museo del Oro del Banco de la República, El museo y la iglesia La Merced entre otros.

En cuanto al sistema de nomenclatura predial, actualmente cubre el 64% de la zona de estudio correspondiente a 1503 placas de 2326 predios contados. Las señales prediales oficiales se ubican en el 16% de las viviendas, el 58% de ellas es legible, el 30% difíciles de leer y el 12% totalmente ilegible, lo que más le afecta a este tipo de placas es es el desgaste de color y la pintura, se concentran en mayor cantidad en el área comprendida desde la calle 5 hasta la calle 10 y desde la carrera 4 hasta la carrera 10. Las señales prediales anómalas observadas cubren el 74% de la zona y lo que más les afecta es el poco contraste entre el fondo de la señal y la tipografía. En ambas categorías (oficiales/anómalas) la mayoría de las placas está ubicada en la parte superior de la puerta principal del predio contiguas al andén, por lo cual están cerca al peatón o conductor. La altura de su emplazamiento generalmente depende de la altura del umbral de la puerta principal de acceso a la propiedad

Después de caracterizar y describir el sistema de placas o señales en el Bulevar del Río es entonces pertinente pasar a la cuarta conclusión para determinar alternativas de mejora de la nomenclatura urbana y denominación de las calles en el perímetro de influencia desde el diseño de información. Primero, se debe extender el sistema de placas oficiales viales y prediales por toda la zona para tener lo que Shakespear llamaría un sistema secuencial y previsible que ase[6] re la legibilidad de todas las señales, pues las anomalías tienden a ser difíciles de leer. En la nomenclatura vial se deben corregir algunos aspectos de la sintaxis para lograr acceder fácilmente a la información de las placas y reducir el esfuerzo cognitivo de las personas.

Figura 44. Mejoras en las placas viales oficiales.

Figura 45. Mejoras en las placas prediales oficiales.

6 SHAKESPEAR, Op. cit. p. 102.

Siendo Santiago de Cali la cuarta ciudad más visitada de Colombia[7] es necesario mitigar la hostilidad que tienen los discursos de la ciudad por medio de este tipo de proyectos de diseño, que actúan como mediadores entre la urbe y los ciudadanos dando un diagnóstico actual de la información, planteando soluciones y propendiendo por la cultura y amor ciudadano cuando las personas logran encontrarse a gusto con la ciudad.

Se considera necesario tener en cuenta los resultados de esta investigación para plantear un sistema de información que de solución a la problemática causada por el nivel y el estado actual de la información en cuanto a señales viales y prediales del área de estudio. Es urgente contar con normativas de emplazamiento y mantenimiento de las señales, pues al momento no existen, también son necesarios manuales con los parámetros de construcción de las placas para que independientemente del proovedor se mantenga la uniformidad en la morfología y la sitaxis, esto se sugiere debido a que en toda la investigación fue muy difícil hallar documentos de fuentes oficiales y los que se encontraron no respondieron a nada de lo anteriormente mencionado.

Referencias

Lynch, K. (2008). La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gilli.

Uribe, M. F. (2016). Diseño de información: una herramienta para el uso y apropiación del transporte público. Santiago de Cali: Universidad Autónoma de Occidente.

7 Cali tiene cosas que contarte [En línea]: El turismo en Cali se fortalece. Op. cit.

Sobre el autor

Ana Isabel Manzano Castro es egresada de la Universidad Autónoma de Occidente con el título de Diseñadora de la Comunicación Gráfica, actualmente se encuentra laborando en el campo de diseño de empaques. La investigación llega a su vida por medio de su trabajo de grado y es allí a través de su proyecto donde puede entender la relevancia de la investigación y del papel del diseño como mediador de discursos entre los objetos/entidades y el usuario.