

SEÑALES EFÍMERAS

RESIGNIFICACIÓN PICTOGRÁFICA
DE SEÑALES DE TRÁNSITO EN ESPACIO PÚBLICO

ALEJANDRA ASTORQUIZA YANGUAS

UNIVERSIDAD DEL VALLE
FACULTAD DE ARTES INTEGRADAS
PROGRAMA DE LICENCIATURA EN ARTES VISUALES
SANTIAGO DE CALI
2020



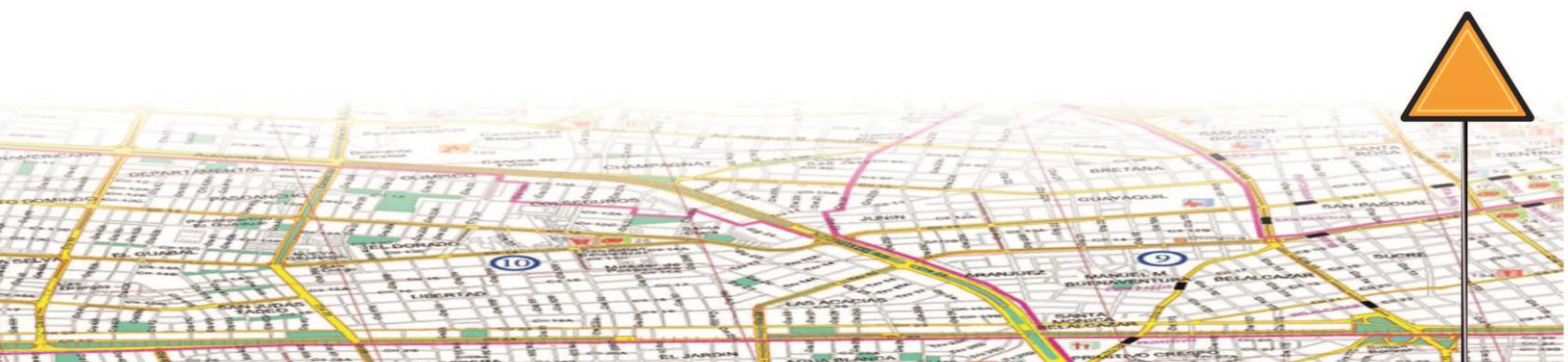
Agradecimientos

Primeramente, a Dios quien da todo en la vida

A mis Padres que estuvieron en el largo proceso de estudio

A mis compañeros por su motivación y ayuda constante durante la carrera

A todos aquellos que aportaron lo mejor de sí para que realizara este trabajo

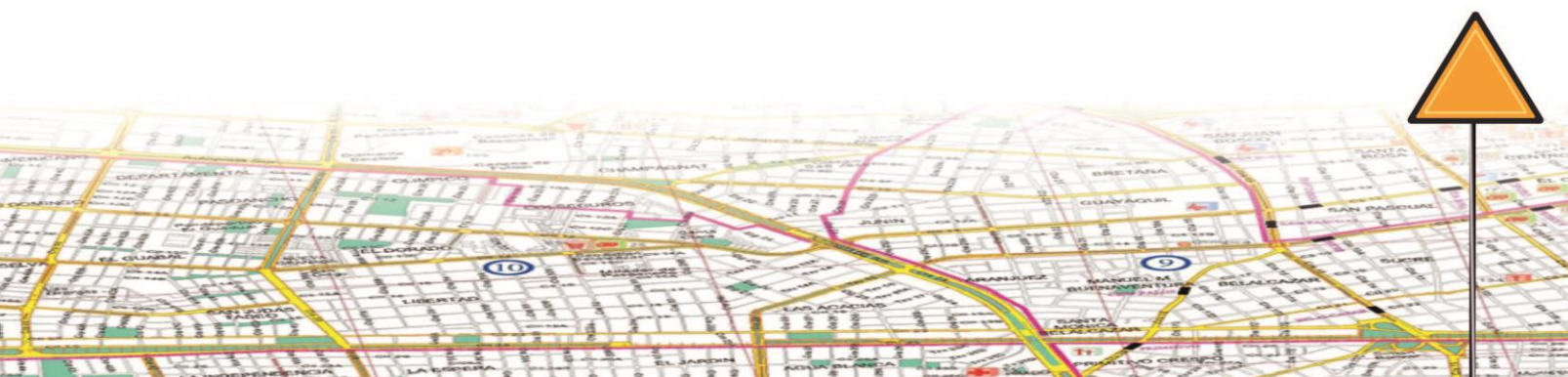


Introducción

Este es un proyecto de investigación para optar el título de Licenciatura en Artes Visuales y Estética de la facultad de Artes Integradas de la Universidad del Valle, sede Meléndez de Santiago de Cali, Valle del cauca, Colombia, denominado *Señales Efímeras (resignificación pictográfica de señales de tránsito en espacio público)*, parte de mi experiencia como usuaria motorizada que vivencia circunstancias cotidianas de accidentalidad, confrontamientos y siniestros viales, lo que motiva a abordar este tema y aportar propuestas gráficas al tema en el área urbana de Santiago de Cali.

El contenido de este trabajo se sustenta teóricamente a partir de los antecedentes históricos, cronológicos y conceptuales de autores especializados en temas que relacionan la percepción del signo con las señales de tránsito y su influencia a nivel universal (lingüística, señalética y la semiótica) como temas centrales de la propuesta. Así mismo, contiene referentes normativos y campañas de seguridad vial de las organizaciones nacionales e internacionales encargadas de la regulación normativa y promoción de seguridad vial, dando a conocer las estrategias y propuestas que se elaboran entorno al tema.

A partir de la disciplina estudiada en Artes Visuales y Estética, se realiza el diseño de pictogramas y resignificación de señales de tránsito, concertando de esta manera una obra socializada con la ciudadanía, para ser instalada como punto de referencia en el área urbana de la ciudad de Santiago de Cali, Valle del Cauca, Colombia.



Resumen

Señales efímeras (resignificación pictográfica de señales de tránsito en espacio público), es una propuesta de trabajo de grado para optar el título de licenciatura en Artes visuales de la Facultad de Artes Integradas de la Universidad del Valle sede Meléndez, del año 2020.

El contenido de este trabajo está enmarcado en teorías y conceptos de autores especializados en lingüística, señalética, semiótica y la relación que tiene el signo con las señales de tránsito que documentan este trabajo. Así mismo los referentes normativos y campañas de seguridad vial de las organizaciones nacionales e internacionales que permiten documentar la propuesta.

Para Cali, Valle del Cauca, los siniestros de tránsito, constituyen uno de los principales problemas de salud pública, generando afectaciones a cientos de caleños al ser una de las principales causas de muertes en la ciudad.

Aquí se presenta, desde las Artes Visuales, el diseño de pictogramas y resignificación de la señalización vial, concertando de esta manera una obra socializada con la ciudadanía, para ser instalada como punto de referencia en el área urbana de la ciudad de Santiago de Cali, Valle del Cauca, Colombia.

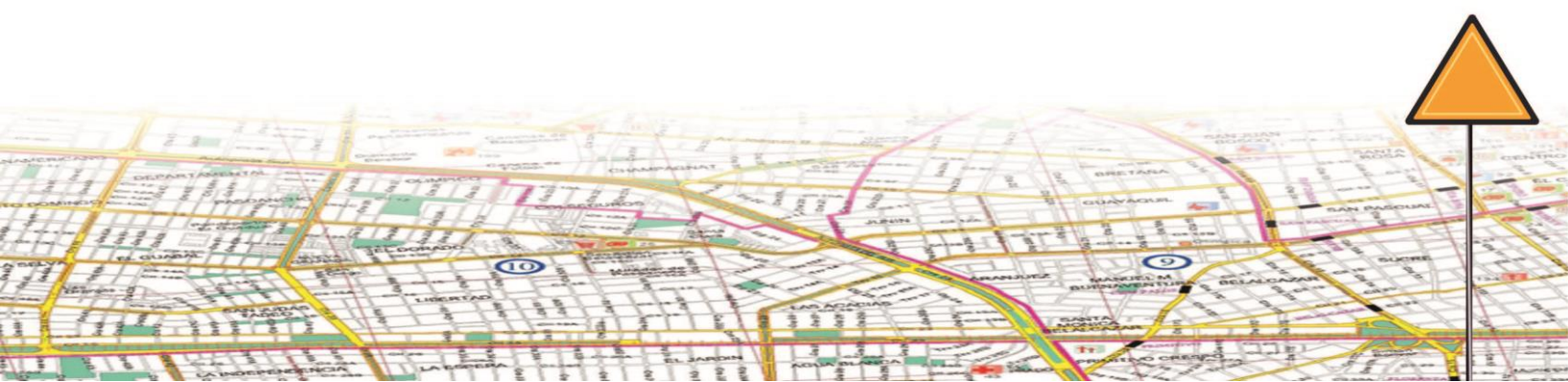
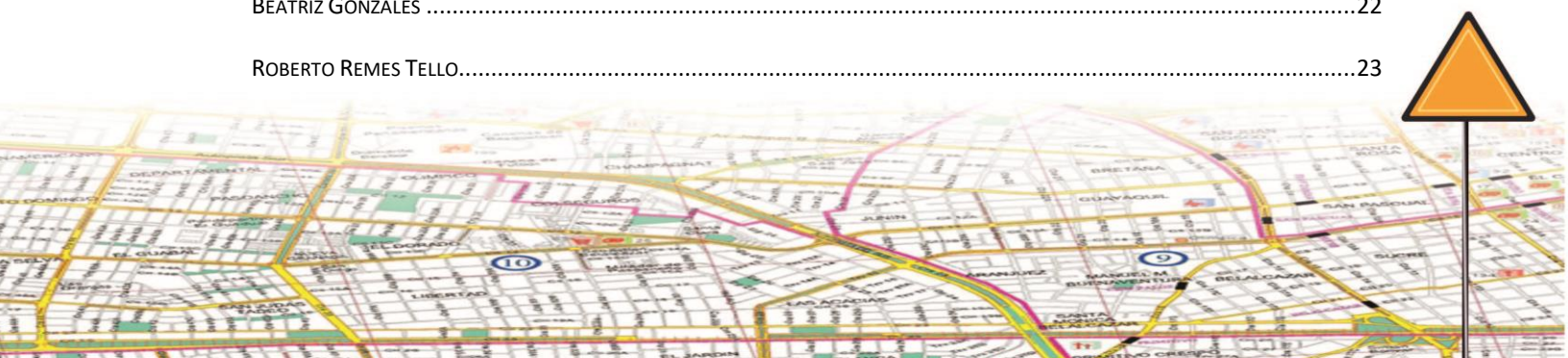


Tabla de contenido

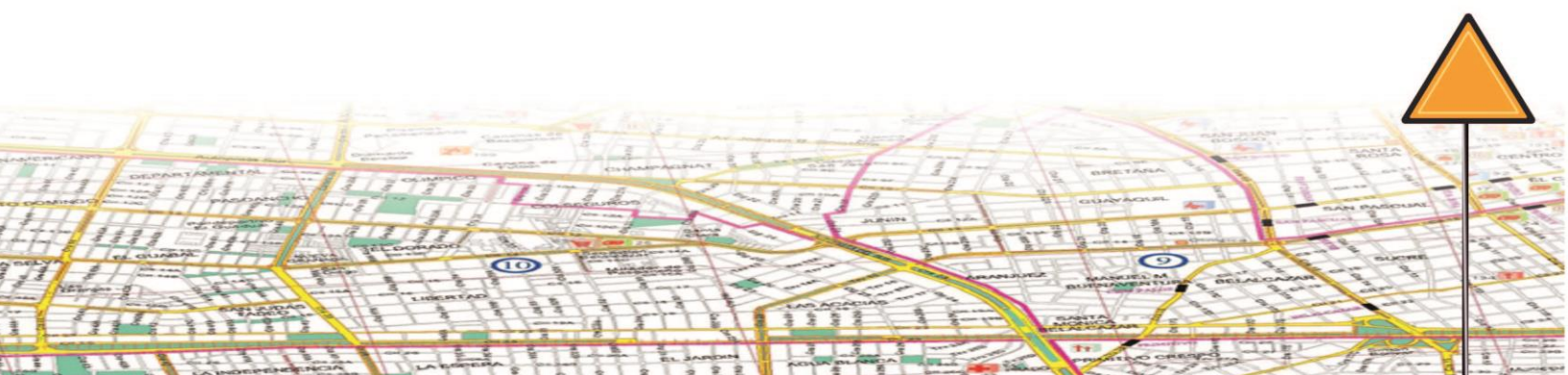
AGRADECIMIENTOS.....	2
INTRODUCCIÓN	3
RESUMEN	4
CAPÍTULO 1	8
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	8
JUSTIFICACIÓN	13
OBJETIVO GENERAL	14
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	14
CAPITULO 2	15
METODOLOGÍA.....	15
ARTES VISUALES Y SEGURIDAD VIAL.....	16
PROGRAMA DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL “TE QUEREMOS CON VIDA”	16
DIÁLOGOS SOBRE EDUCACIÓN VIAL EN LA ERA DIGITAL.....	17
USO DE LENGUAJES EN SISTEMAS DE ORIENTACIÓN.....	18
EFECTIVIDAD DEL MIEDO EN CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN VIAL	19
CHARLES BUKOWSKI	20
EXPONENTES DEL ARTE EN COLOMBIA.....	21
ÁLVARO HERRERA	21
BEATRIZ GONZÁLES	22
ROBERTO REMES TELLO.....	23



EXONENTES EN EL ARTE DE LA SEÑALIZACIÓN EN EL MUNDO	24
BORIS BALLY	24
PLASTIC JESUS	25
CLET ABRAHAM	26
ROGELIO LÓPEZ CUENCA	27
CAPÍTULO 3	28
HISTORIA DE LA SEGURIDAD VIAL Y SEÑALIZACIÓN	28
CRONOLOGÍA DE LA SEGURIDAD VIAL.....	33
BASES TEÓRICAS DE SEGURIDAD VIAL, SIGNOS Y SEÑALES DE TRÁNSITO.....	36
INTRODUCCIÓN	36
FERDINAND DE SAUSSURE Y LA LINGÜÍSTICA MODERNA	37
HUMBERTO ECO Y LA INTERPRETACIÓN DE LOS SIGNOS	38
CHARLES SANDERS PEIRCE Y CHARLES MORRIS	39
ROLAND BARTHES	40
CONCEPTOS BÁSICOS DE SEGURIDAD VIAL, SIGNOS Y SEÑALES DE TRÁNSITO	41
CAPÍTULO 4	49
SEÑALES EFÍMERAS (RESIGNIFICACIÓN PICTOGRÁFICA DE SEÑALES DE TRÁNSITO EN ESPACIO PÚBLICO)	49
SR-17.1 CONDUCTORES PESADOS A LA DERECHA	50
<i>SR-17 Vehículos pesados a la derecha.....</i>	<i>50</i>
<i>SR-17.1 Conductores pesados a la derecha</i>	<i>50</i>
SR 20.1 PROHIBIDO ATROPELLAR AL PEATON.....	51
<i>SR-20.1 Prohibido atropellar al peatón, Astorquiza, A. (2020).....</i>	<i>51</i>
SR 23.1 PROHIBIDO ATROPELLAR AL MOTOCICLISTA	53



SR 22.1 PROHIBIDO ATROPELLAR AL CICLISTA.....	54
SP-68 CONSERVAR ESPACIAMIENTO	55
SP-68 CONSERVAR ESPACIAMIENTO	55
SP 68.1 ESPACIAMIENTO LIMITADO,.....	55
SP-46B SE APROXIMA EL CARRO	56
SP-46A proximidad de cruce peatonal De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)	56
SP-ZIGZAGUEO DE MOTOCICLETA	57
CAPÍTULO 5	58
GLOSARIO DE TÉRMINOS	58
ANEXOS	60
ACTORES VIALES- AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL	60
COORDENADAS CROMÁTICAS DEL DÍA	66
UBICACIÓN LONGITUDINAL	67
MANUAL ON UNIFORM TRAFFIC CONTROL DEVICES(MUTCD)	70
MANEJANDO A TRAVÉS DEL INFIERNO	72
CHARLES BUKOWSKI	72
BIBLIOGRAFÍAS Y OTRAS FUENTES DE CONSULTA	73
WEBGRAFÍAS	73
VIDEOS	75
IMÁGENES	75





CAPÍTULO 1

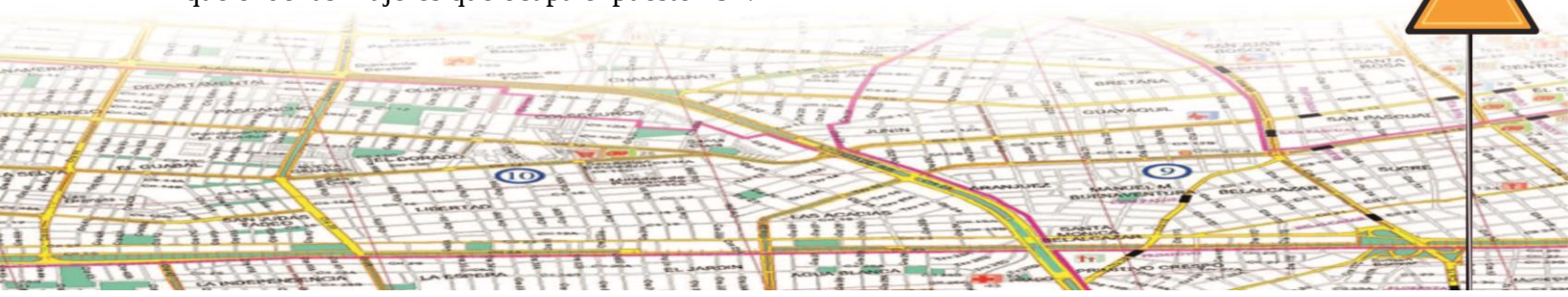
Planteamiento del problema

Palabras claves: señalización vial, señalética, semiótica, semiología, seguridad vial, espacio público, Artes Visuales.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) cada año reporta, cerca de 1,3 millones de personas que fallecen a raíz de un accidente de tránsito; este hecho se ubica en el puesto número 9 de las causas de defunción a nivel mundial. Esta problemática se hace vigente porque sigue generando traumatismos no mortales a cerca de 50 millones de personas, dejándolos, en muchas ocasiones, en estado de discapacidad. Las pérdidas humanas se agravan al estar en edad productiva, lo que conlleva a problemáticas familiares por dejar en desamparo a miles de familias.

Teniendo en cuenta el referente de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) para los informes sobre el estado de la seguridad vial en la región de las américas (2019), el número de muertes causadas por tránsito ha seguido aumentando en la región con una cifra de 154.997 hasta 2016, que representaban 11% de las muertes mundiales, de este número se presenta la tasa de muertes por país según los informes, Washington, D.C.: OPS; 2019,

*Así mismo, en los datos actualizados del Ranking Mundial de Salud, en la categoría de accidentes de tráfico (World Health Ranking- Road traffic accident), la cifra de muertes provocadas por accidentes de tráfico en *Colombia* le hacen ocupar el puesto #72 alrededor del mundo, variando esta cifra según el género, en el puesto #63 el masculino, siendo este el más alto que el de las mujeres que ocupa el puesto #91.





Esta situación a nivel nacional, ha llevado a los entes gubernamentales a tomar medidas legislativas para disminuir la tasa de accidentalidad y por lo tanto se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)¹ para que entre sus actividades pudiesen dar reporte de los siniestros viales ocurridos en el país y las diferentes campañas de promoción y prevención de siniestros viales. En los datos recopilados en el año 2019 por la ANSV, hubo un total de 391 fallecidos, reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF). El Valle del Cauca fue el departamento que mayor número de fallecidos aportó a la cifra nacional (13,6%), seguido de Antioquia (13,1%) y Bogotá DC (7,8%)².

*Para Cali, Valle del Cauca, los siniestros de tránsito, constituyen uno de los principales problemas de salud pública, generando afectaciones a cientos de caleños al ser una de las principales causas de muertes en la ciudad. El número de siniestros ocurridos de enero a octubre del año 2019, tuvo un promedio mensual de 1.065 siniestros viales, de los accidentes ocurridos en el acumulado de estos diez meses reportados por el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT); la hipótesis está que entre las causas primarias del top 15 de los siniestros el “No

¹ Ley 1702 del 2013, Artículo 1. Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.

² Informe anual de eventos de tránsito, 2019, IPAT recuperado de <http://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/14016/observatorio-de-seguridad-vial-y-movilidad-sostenible/>





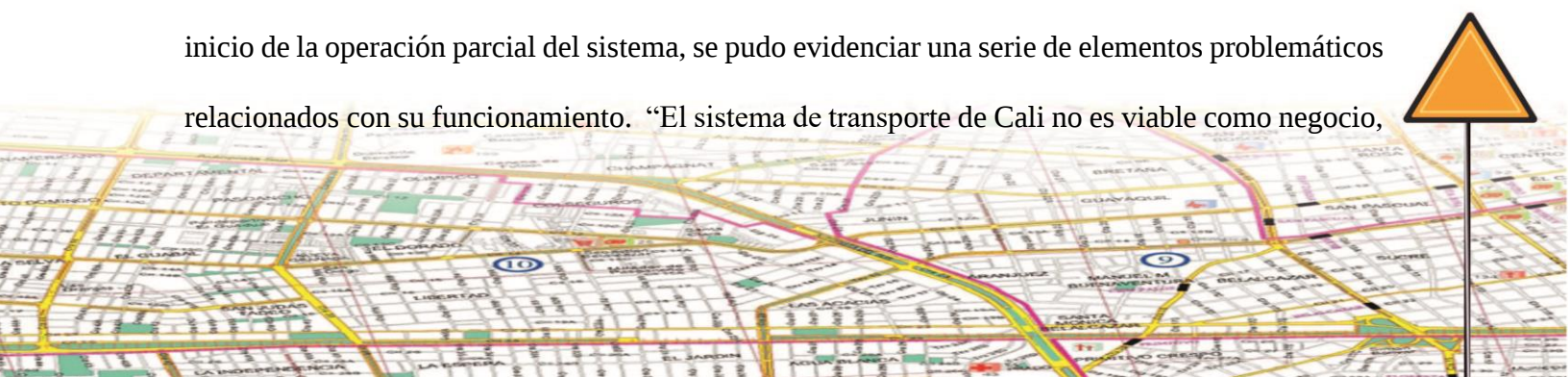
mantener distancia de seguridad y desobedecer señales”, ocupan los primeros lugares de infracción por parte de los conductores como lo muestra la tabla 1 del Informe mensual de eventos de movilidad octubre, (2019). Secretaria de Movilidad. (2019). Informe Anual de eventos de Tránsito (Número de la publicación).

Tabla 1

Hipótesis	Casos
No mantener distancia de seguridad	6682
Desobedecer señales	1685
No respetar prelación	1114
Semáforo en rojo	667
Adelantar cerrando	513
Reverso imprudente	486
Poner en marcha un vehículo sin precaución	319
Cruzar sin observar	277
Arrancar sin precaución	249
Aprovisionamiento indebido	231
Embriaguez o droga	215
Adelantar invadiendo vía	202
Adelantar por la derecha	140
Falta de señales en vehículo varado	96
Huecos	81

Agencia nacional de seguridad vial. (2018-2019). (tabla 1) Informe anual de eventos de tránsito (Número de la publicación). Recuperado de <http://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/14016/observatorio-de-seguridad-vial-y-movilidad-sostenible/>

***Otros agravantes a la situación de movilidad, es la crisis de infraestructura vial y la deficiencia del transporte público, en donde históricamente Cali ha venido con una problemática de movilidad cada vez más difícil; con el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO) el cual trató de dar “una solución unificada a los crecientes requerimientos de movilidad de pasajeros de la ciudad y su área de influencia inmediata” DNP, (2008). Después de dos años del inicio de la operación parcial del sistema, se pudo evidenciar una serie de elementos problemáticos relacionados con su funcionamiento. “El sistema de transporte de Cali no es viable como negocio,





no tiene los pasajeros que necesita y debido a la baja demanda, la tarifa es insuficiente para financiar su operación”. Rosa María Agudelo Ayerbe, directora del diario *occidente*³.

La crisis de transporte en la ciudad de Cali, también tiene otras causas como son la presunta permisividad de las autoridades encargadas de la regulación y aplicación de las normas de tránsito, la falta de conocimiento de las normas por parte de los usuarios de la vía o la falta de voluntad para su cumplimiento y la carencia de un programa efectivo de educación vial para la ciudad.

Por las causas anteriormente expuestas, la situación de movilidad en la ciudad de Cali ha tenido consecuencias que han llevado a tomar acciones gubernamentales de varios tipos, como la instalación de retenes por parte de la secretaría de movilidad, cámaras reductoras de velocidad, campañas publicitarias y de seguridad vial. Para el Valle del Cauca, una de las últimas campañas que se realizó tuvo por nombre “Vos no sos inmortal” y esto permitió el descenso de los indicadores de accidentalidad vial en el departamento, que en el primer trimestre de 2019 mostraron una reducción del 39% de víctimas fatales en siniestros viales.

³ Ayerbe, Agudelo. R. (26 de abril de 2016). Reconocer el fracaso del MIO. *Diario occidente*. Recuperado de <https://occidente.co/opinion/columnistas/reconocer-el-fracaso-del-mio/>

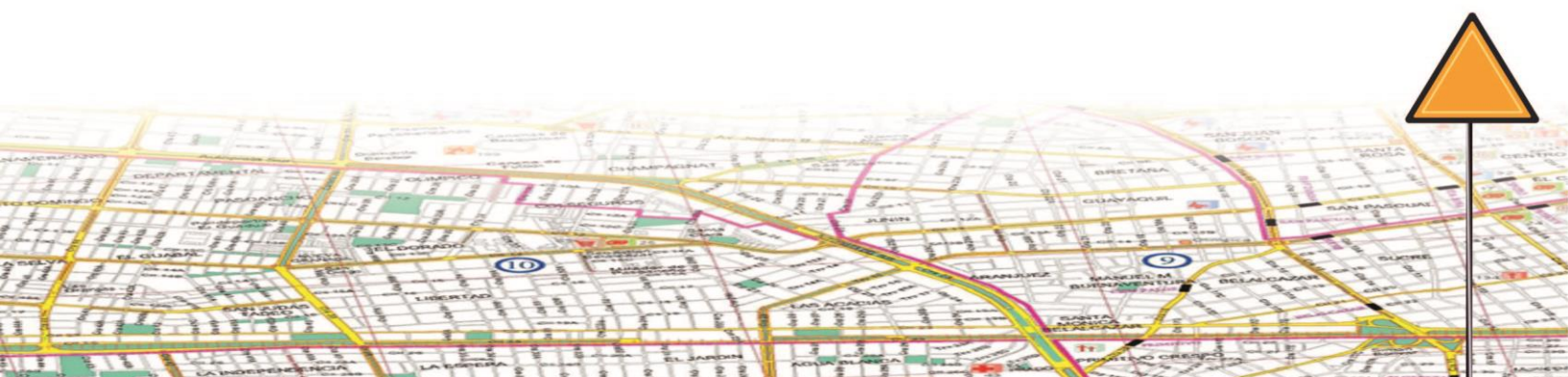




Lo anteriormente expuesto conlleva a que esta investigación-creación en Artes Visuales, centre su interés en el aporte de una propuesta pictográfica de resignificación de señales de tránsito para la seguridad vial.

¿Cómo se puede a través del diseño y re significación pictográfica de algunas señales de tránsito, educar a peatones y conductores en seguridad vial para promover la reducción de los siniestros en el municipio de Santiago de Cali?

¿En qué elementos se acercan las Artes Visuales y la señalización y cómo usarlos para constituir una propuesta educativa?





Justificación

A partir de experiencias propias como usuaria motorizada que vivencia circunstancias cotidianas de accidentalidad, confrontamientos y siniestros viales, considero pertinente proponer este trabajo que consiste en usar el diseño de señales de tránsito y resignificarlas en su mensaje basado en las causas de accidentalidad a nivel nacional, mostrando la problemática de acatamiento de las normas de tránsito en el país y para este caso en la ciudad de Cali, de tal manera que para llevar a cabo el diseño de este sistema de señalización, se tendrá en cuenta el manual desarrollado por el ministerio de transporte y los entes afines a él, los cuales han elaborado un documento único sobre la seguridad vial para el país que rigen la normativa legal de seguridad vial en Colombia.

Así mismo, se logra conocer algunas causas iniciales sobre la problemática de movilidad, que en la actualidad arrojan altos niveles de accidentalidad, también el impacto social que ha tenido este tema alrededor del mundo, en Suramérica, Colombia y en la ciudad de Cali; todo esto, apoyado en los informes de las organizaciones nacionales e internacionales, las cuales se encargan de hacer estadísticas permanentes y actualizadas de dicha problemática y que sirven como fundamento para realizar este trabajo. El aporte que deja este proyecto para el sector educativo, artístico y para la comunidad caleña en general, está enmarcado en la apropiación de las herramientas básicas de señalización vial, el empleo de las mismas y el resignificación de ellas a través del arte.

Por último, brinda la posibilidad de hacer aportes a los programas educativos en seguridad vial aplicados en puntos críticos de las vías de Santiago de Cali. Por otro lado, también, se tendrá en cuenta las percepciones que se tienen sobre el entorno seleccionado para la instalación de la propuesta, los componentes semióticos del diseño y la caracterización de la población intervenida.





Objetivo General

Seleccionar señales de tránsito relacionados a la accidentalidad, resignificándolas por medio del arte, aplicando herramientas de diseño gráfico en señalización vial para orientar a los usuarios de las vías en sectores específicos del área urbana de la ciudad de Santiago de Cali, Valle del Cauca.

Objetivos Específicos

1. Identificar un modelo de seguridad vial para el reconocimiento de la problemática de accidentes de tránsito, sus causas y efectos en la población.
2. Diseñar un sistema pictográfico como propuesta de resignificación de señalización para la prevención de accidentes de tránsito y convivencia ciudadana.
3. Divulgar, a través de la instalación del diseño pictográfico, los resultados de la propuesta con los usuarios de la vía en el espacio público definido.





CAPITULO 2

Metodología

La forma en la que se aborda este trabajo de grado exige enfrentarse a teorías y conceptos relacionados con la señalética, la semiótica y la educación vial, lo cual permite entender la dimensión de la propuesta.

Los objetivos de esta propuesta giran en entorno a la aplicación de las herramientas básicas de diseño de señalización vial y urbanismo, también se realiza documentación para diseñar un modelo de seguridad vial que permita identificar la problemática vinculando elementos de la semiología y señalética.

Así mismo se hace un rastreo a la información de las causas primarias de los siniestros viales, de documentación histórica y normativa a nivel nacional e internacional sobre seguridad vial y las responsabilidades de las organizaciones mundiales de salud, encargadas de promover la prevención de accidentalidad.

La propuesta incluye un marco conceptual y teórico en el que se nombran y se exponen pensamientos de autores que han investigado y publicado sus hallazgos sobre los temas tratados lo mismo que, una propuesta artística, que consiste en diseñar un sistema pictográfico para la resignificación de algunas señales existentes con un componente de educación ciudadana.

Finalmente se propone la divulgación, a través de la instalación del diseño pictográfico realizado en el espacio público definido en el área urbana de la ciudad de Santiago de Cali.





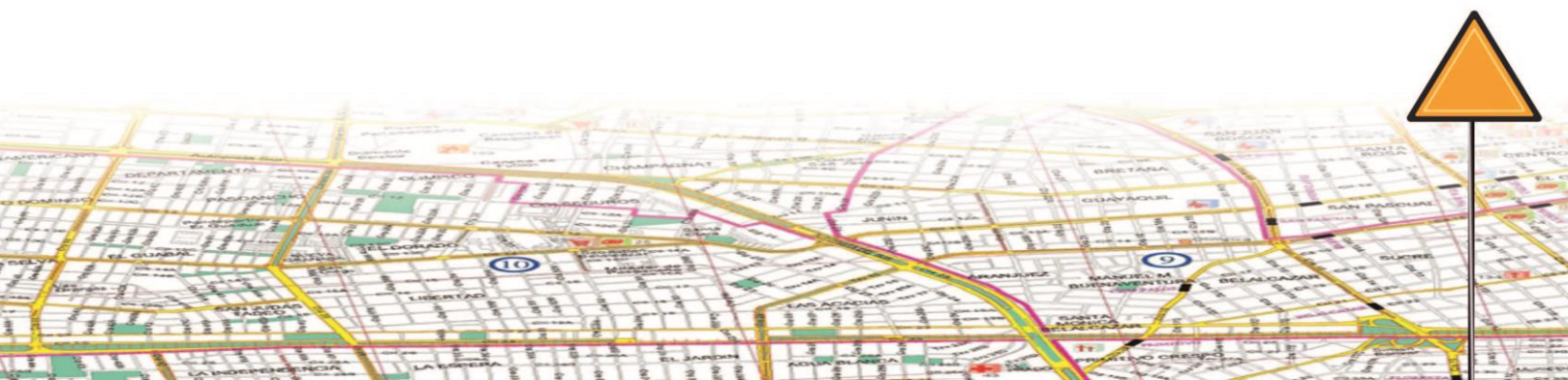
Artes Visuales y Seguridad Vial

Programa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial “te queremos con Vida”

Los entes gubernamentales adelantaron programas de protección y prevención, dadas las estadísticas alarmantes obtenidas entre el año 2017 y 2018, que arrojaron un balance de siniestros viales en los cuales el porcentaje mayor era por accidentes de motociclistas. De esta manera, se crea el programa “te queremos con vida”, una serie de videos que están divididos por temas relacionados a problemáticas de accidentalidad, campañas nacionales y nuevos proyectos de ley referentes al tránsito y transporte colombiano, el slogan “te queremos con vida” apunta hacia el mensaje propio de él; “se quiere unos jóvenes vivos, sanos y respetuosos de la vida, así como niños y adultos en una sana convivencia con el entorno” Bottagisio, M. (2018).

Como parte del proceso de intervención por parte de la Agencia Nacional, se hizo un recorrido en diferentes regiones del país, entre ellas la ciudad de Valledupar, Magdalena, entre otras. Las jornadas dieron como resultado una disminución del 27% de accidentes y una evaluación positiva por parte de los entrevistados; la estrategia incluyó controles de velocidad, pruebas de alcoholemia, adelantar en curvas y otros.

Alejandro Maya, director nacional de la agencia, afirma que “El gobierno viene trabajando en un programa educativo para modificar la conducta en la vía y el comportamiento de todos los actores viales de tal manera que se conozcan las normas”.





Estas campañas buscan que los gobernantes, alcaldes y entidades encargadas de ésta, puedan estar comprometidos en promover campañas de seguridad vial y cumplimiento de las normas de tránsito.

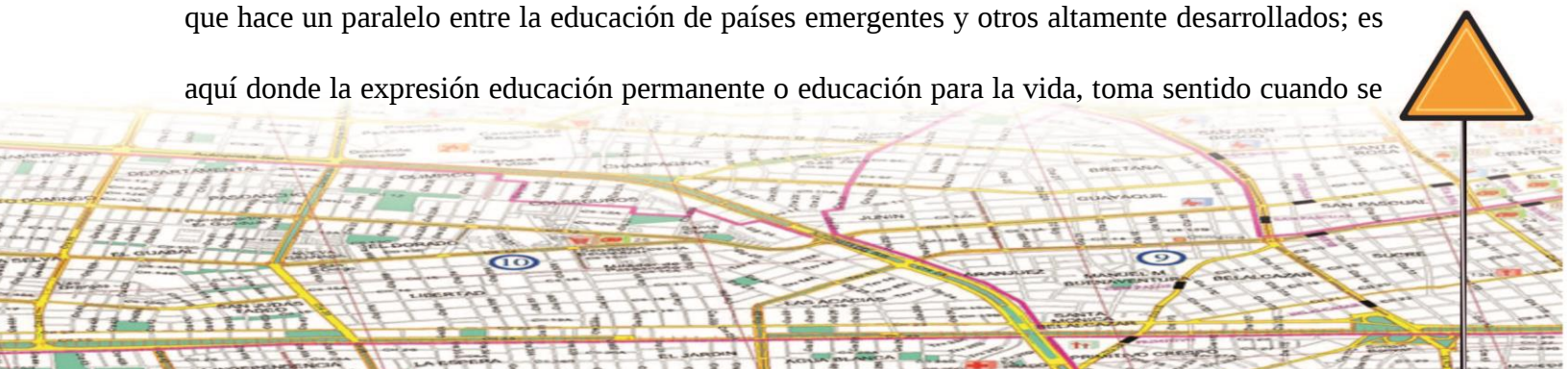
Diálogos sobre educación vial en la era digital

CMP Cortes- Diálogos sobre educación, 2017 revistadiálogos.cusch.udg.mx

En el artículo de la revista anagrama, se abordan temas actuales en investigación educativa, en el que el autor da una gran importancia a la educación vial, abordándola desde referentes conceptuales que dan definiciones claras sobre el tema y construyendo de ésta manera una idea complementaria de la educación sobre los problemas de movilidad global y la importancia de ocuparse de la seguridad en la vía, pues ésta no sería posible sin los elementos que la fundamentan.

Dentro de ella misma hay otros dos conceptos de importancia: viabilidad y movilidad; el primero como sinónimo de autovía y el segundo, tomarlo como una necesidad colectiva en toda área metropolitana, donde haya desplazamiento masivo, Cortés (como se citó en Jeon, 2005) en donde ésta última, define el progreso y la comunicación porque integra espacios y actividades propias de un lugar (secretaría de movilidad Jalisco, 2013b).

El autor agrega sobre la importancia de poner en práctica todas las áreas del conocimiento en función de educar desde la infancia, para multiplicar la conciencia ciudadana, cuando insiste en este aspecto educativo, cita conceptos de Cortés, C. M. P. (2017) (como se citó en McNally, 2006) que hace un paralelo entre la educación de países emergentes y otros altamente desarrollados; es aquí donde la expresión educación permanente o educación para la vida, toma sentido cuando se





visibiliza la necesidad de que todo conductor debe saber sobre sana coexistencia pacífica con los demás.

Al final, apunta hacia una proyección educativa que trasciende a convertir la educación vial en una materia del currículo universitario, también eleva el concepto de la seguridad vial como un derecho y lo pone a la categoría fundamental en los aprendizajes de la cotidianidad de la población, expresamente para su país, pero aplicable para todos los procesos en el mundo.

Uso de lenguajes en sistemas de orientación

JDL Medina, 2014- udem.schimago.es

La comunicación no verbal, es la que define que tan claro y contundente son los mensajes; esta es la razón por la que se hace necesario que se conozcan los diferentes lenguajes que le son útiles a lo gráfico.

Para saber transmitir un mensaje, se hace un recorrido focalizando en ciudades como Medellín, en las que acorde a su realidad cultural se crea la necesidad de establecer nuevos códigos y sistemas de comunicación y orientación de señalética, que sean efectivos y de acuerdo a cada contexto se debe encontrar el lenguaje más simple posible que garantice su comprensión.

Se usa como referentes a la exploración de la escuela y Bauhaus, para darle una cualidad a la letra y hace que su uso en el contexto adecuado adquiera el significado deseado, así como también aborda los pictogramas, desde su concepto histórico aplicado a la vida del hombre y viendo su





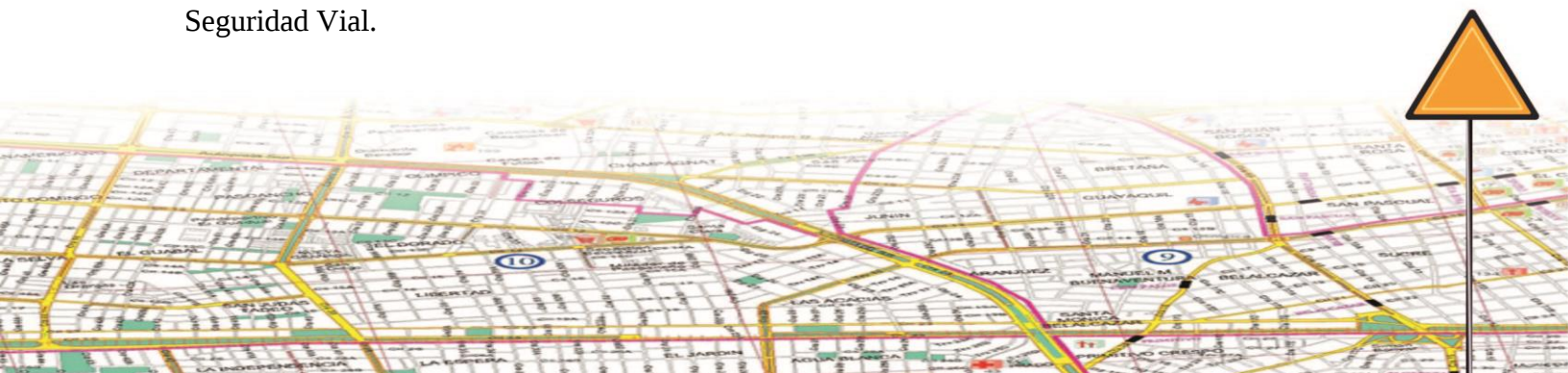
proceso evolutivo hasta la concepción y representación de la letra (fonema); Medina (2011) afirma que “el pictograma debe ser simple, escueto y conciso” (p.7). Además, debe tener tamaño adecuado, forma, estructura sencilla y tener colores básicos contrastantes con el fondo.

Por último, se habla de los sistemas de orientación, los cuales conservan principios básicos de composición a saber: en trazos, contraste, balance, alineación, repetición, flujo, todos ellos, se obligan a apuntar, a proveer al lector un recorrido visual cómodo y corto. Con todo esto, concluye que los sistemas de orientación deben ser unidades de comunicación específicas en sus mensajes contextuales, lo más simple y general, para todo tipo de lector.

Efectividad del miedo en campañas de prevención vial

JN Soler Castellanos, MJ Ramírez Ayala- repository.javeriana.edu.co

Esta investigación hace un análisis explicativo sobre el uso del miedo en campañas publicitarias relacionadas con el miedo en Colombia, que llevaron por nombre ‘estrellas negras’, ‘Asesino’ e ‘Inteligencia Vial’; las cuales vinculan mecanismos propios de la psicología, neuromarketing, publicidad y comunicación social, como medio para cumplir el propósito de las campañas. Se desarrolla de manera lineal, el estudio visto desde la psicología, los antecedentes a través de la historia universal y local, en donde se hace una descripción de los objetivos por los cuales se crean las campañas de bien público y la creación del Fondo de Prevención Vial - Agencia Nacional de Seguridad Vial.





Así como también, se abordan temas específicos como las técnicas para despertar reacciones y la percepción visual como medio para construir ideas y también a través de datos estadísticos se llega a conclusiones de la efectividad en el uso de factores como el miedo para las campañas de prevención vial y la relación que hace el espectador del riesgo que puede sufrir tanto él, como su entorno familiar.

Charles Bukowski

En su libro Antología crea un poema llamado “Manejar por el infierno”, el autor describe algunas de las problemáticas que se viven durante el tiempo de manejo y se introyecta para expresar sus sentimientos y hace una comparación entre lo que observa mientras maneja y lo que percibe de los que manejan a su lado, cree que quienes manejan a su lado están compitiendo con él y se atreve a juzgarlos por su posición económica.

El autor de este poema, continúa haciendo comparaciones y sacando sus propias conclusiones. Al final entra en un estado de emociones encontradas y vuelve a juzgar a los demás y termina su poema concluyendo que “cuando manejo por las autopistas veo el alma de mi ciudad y es fea, fea, fea: los vivos la han estrangulado.” (Bukowski, 2003, p.76).





Exponentes del arte en Colombia

Álvaro Herrera

Artista multidisciplinar, docente e investigador en líneas de creación y arte urbano. Entre sus obras y prácticas artísticas se encuentra la obra “movilidad”, trabajo realizado durante 5 años en la recopilación fotográfica de placas de vehículos para concretar frases de las 18 causas de atropellos en Colombia, que expuso la agencia de prevención vial en el año 2005.

Figura 1

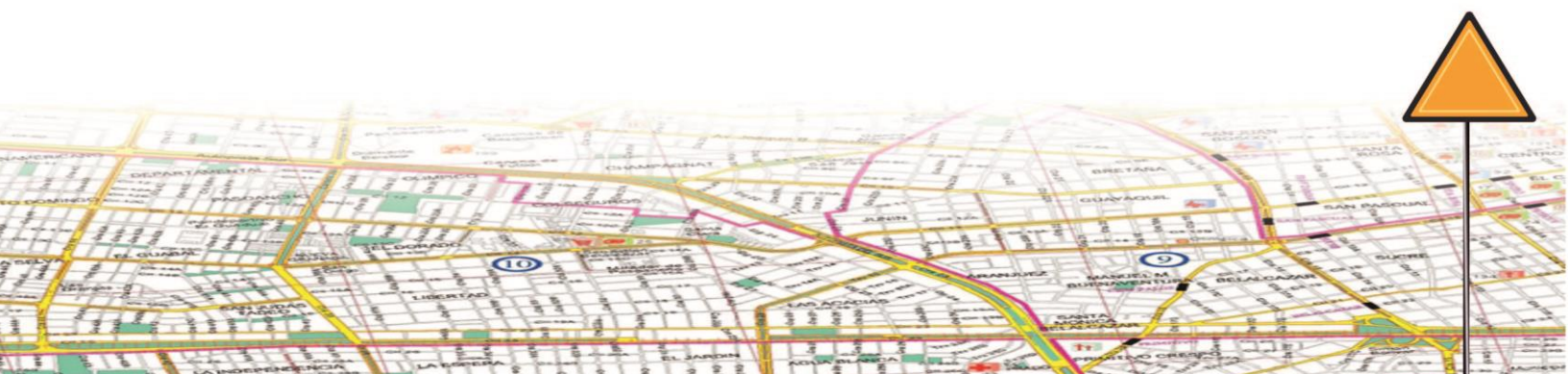


Herrera, A. (2010) movilidad, (Figura 1).
Recuperado de <http://la-galeria.com.co/exposv/movilidad/comunicado.htm>

Figura 2



Herrera, A. (2010) movilidad, (Figura 2).
Recuperado de <http://alvaroherrera.org/>





Beatriz Gonzáles

Artista plástica, historiadora y crítica de arte, de origen santandereano, que ha desarrollado diversas técnicas en su quehacer de artista, con temas tradicionales de la historia del arte, con un estilo cromático propio de ella en algunas ocasiones de forma irónica. Entre sus obras más recientes está “cargueros” una serie de serigrafías en papel, con réplicas de las imágenes que utilizó para su serie “Pictogramas particulares”, en la que las señales de tránsito son el lienzo de sus dibujos, trabajando en temas de su interés por problemáticas nacionales como el conflicto, el desplazamiento y las masacres, recopilando de los diarios las imágenes y noticias de las mismas.

Figura 3

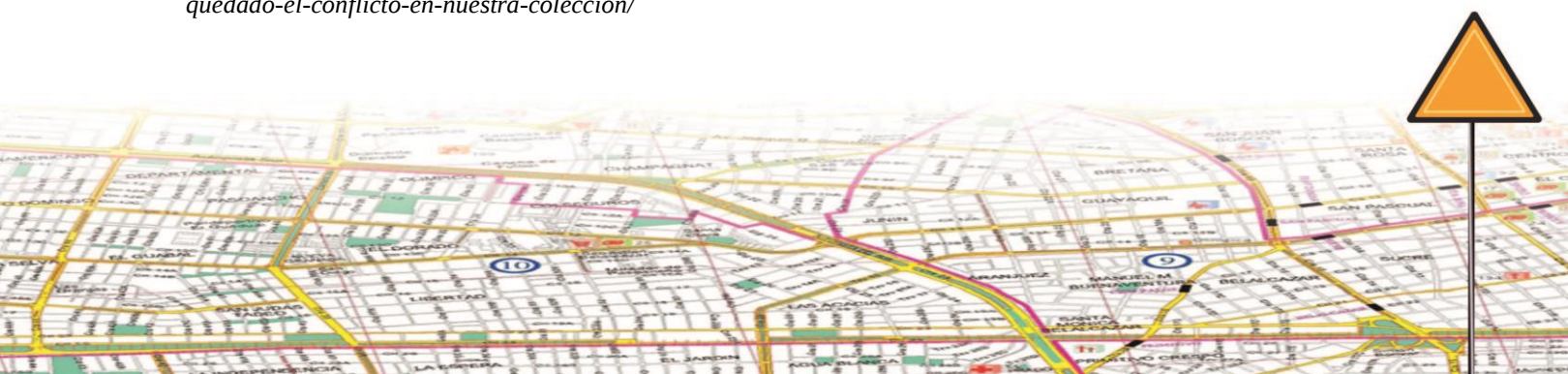


Gonzales, B. (2014). *Cargueros* (figura 3)
recuperado de
<http://www.museodeanioquia.co/noticia/asi-ha-quedado-el-conflicto-en-nuestra-coleccion/>

Figura 4



Gonzales, B. (2014). *Regreso al predio*. (figura 4)
recuperado de
<http://bga.uniandes.edu.co/catalogo/items/show/1794>





Roberto Remes Tello

Urbanólogo, de origen mexicano, que, a partir de sus propuestas para el servicio público en la ciudad de México, ha alcanzado grandes logros con su más pronunciado concepto llamado “Rey Peatón” que consiste en pintar y elaborar el pictograma de peatón en los cruces de la cebrá para promover a los transeúntes su derecho seguro de movilidad y a los conductores el recordatorio de su deber en las vías. Ha sido coordinador general de la autoridad del espacio público del institute for Transportation and development policy y actualmente es director de Ciudad Humana México, una organización no gubernamental con sede en Colombia, en donde también ha promovido su campaña Rey Peatón en la ciudad de Medellín. En esta ciudad se toma de la idea original de Tello para disponer al servicio del peatón, un amplio lugar de cruce en donde hay mayor flujo de personas y para su mayor seguridad se ponen reductores de velocidad para qué al igual que pintar con stencil el pictograma de peatón permite visibilizar en donde es su cruce y concientizar al conductor.

Figura 5



Tello, R. (2014) campaña rey peatón Medellín (figura 5) recuperado de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/06/01/rej-peaton-campana-de-seguridad-vial-en-medellin/>

Figura 6



Tello R. (s.f) retratos (figura 6) retratos recuperado de <https://www.robertoremes.com/.com/>





Exponentes en el arte de la señalización en el mundo

Boris Bally

Diseñador industrial y artista consciente del reciclaje, Boris es un artista que desde sus disciplinas técnicas y profesionales ha desarrollado sus obras con base al reciclaje, de todo tipo, sobre todo lo que es acorde a sus conocimientos de orfebre en todo tipo de metales y madera. Tiene una forma particular de decorar su casa y hacer su obra, entre éstas, usa señales de tránsito y señalética sacadas de la basura que transforma en el taller, hace diversidad de mobiliarios con el material reciclado de la señal, dejando su parte estética original visible como complemento del diseño del mobiliario.

Figura 7



Bally, B (2001) Transit chair (figura 7) recuperado de <https://borisbally.com/category/doing/>

Figura 8



Bally, B (1997) Rainbow Babies Wing (figura 8) recuperado de <https://borisbally.com/category/doing/>





Plastic Jesus

Artista callejero, estadounidense, realiza trabajos de estenciles e instalaciones con señales de tránsito conservando su color y forma pero que contienen en sus elementos de diseño denuncias sociales, políticas y culturales. Trabaja de manera “silenciosa” ya que sus obras aparecen de la noche a la mañana en los lugares destinados. El artista utiliza sus obras para cuestionar comportamientos que afectan la sociedad, en ocasiones no denunciados o no puestos en juicio.

La señal de “No Trump anytime” es una crítica al gobierno del presidente Donald Trump instalado en una calle de Los ángeles, USA

Figura 9

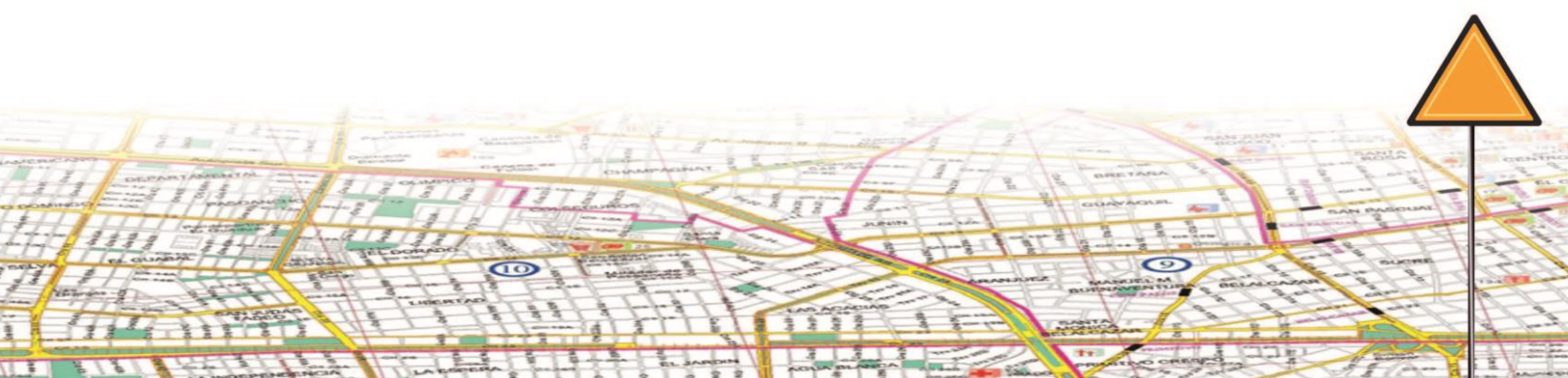


Jesus, P (s.f) No Trump anytime (figura 9) recuperado de <http://plasticjesus.com/installations/>

Figura 10



Jesus, P (s.f) Cliff, (figura 10) recuperado de <http://plasticjesus.com/installations/>





Clet Abraham

Artista plástico, británico, que interviene el espacio público, modificando las señales de tránsito, con pegatinas de vinilo, para cada señal intervenida, Clet usa su discurso irónico o crítico para denunciar prácticas sociales o gubernamentales. En su reciente pieza “I can’t breathe”, 2020 pone en vista el abuso policial con los ciudadanos.

Figura 11



Abraham, C. (2020) *I can't breathe* (figura 11) recuperado de <https://www.clet.com/2020/05/28/clet-201/>

Figura 12



Abraham, C. (2017) *Wine painting*, (figura 12) recuperado de <https://www.clet.com/2017/03/10/clet-mercato-centrale-firenze/0>





Rogelio López Cuenca

Artista visual y poeta, investiga fenómenos sociales y culturales, usando en sus obras iconografía publicitaria, señales de tránsito, entre otros, para mostrar las problemáticas políticas y sociales, interviniendo el espacio público como su espacio de exposición Decreto n°1 fué una denuncia sobre la democratización de las artes.

Figura 13

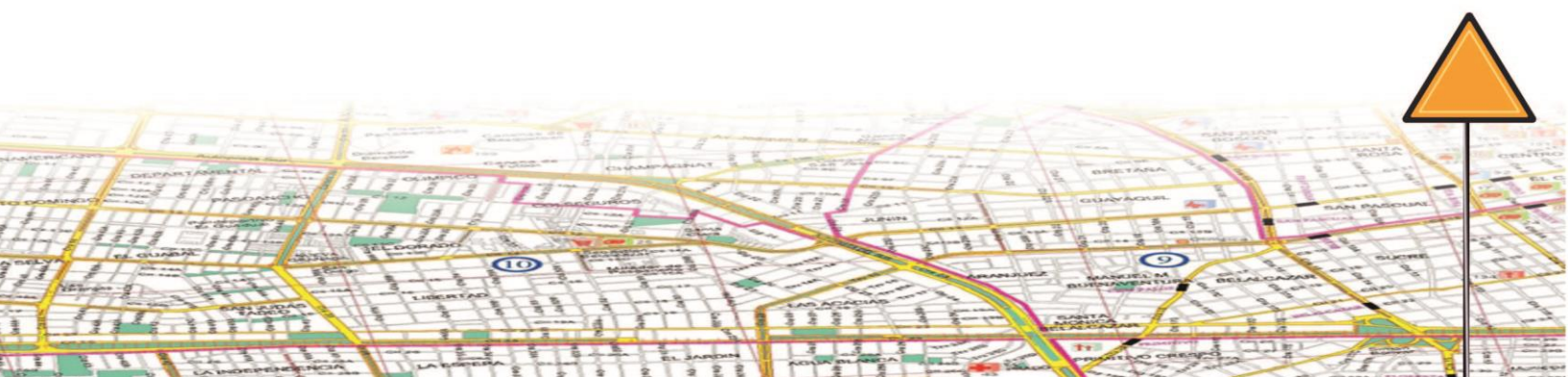


López, R (1992) Decreto n°1 (figura 13) recuperado de <https://www.museoreinasofia.es/coleccion/obra/>

Figura 14



López, R (1991) Do not Cross Art Scene (figura 14) recuperado de <https://www.museoreinasofia.es/coleccion/obra/do-not-cross-art-scene-no-cruces-escena-artistica>





Capítulo 3

Historia de la seguridad vial y señalización

Luego de la invención de la rueda, apareció la necesidad de crear un artefacto formado por la creación misma de ésta y una carrocería sobre ellas para poderse desplazar. Así empezó el concepto de vehículo como medio de transporte humano, primero eran movidos por animales (caballos) o por personas. Más adelante y en la medida en que se fueron masificando, empezaron los primeros problemas, los cuales tenían que ver con el derecho de paso (el evento tiene como referente la tragedia de Edipo Rey, cuando éste mata a su padre, sin saber quién era él, por una discusión sobre derecho de paso en un cruce de caminos), demostrando que en esa época (500 años a.C) ya existía la violencia en el tráfico.

En la antigua china, para demostrar su título en la clase alta, los hombres debían aprender a controlar los carruajes, para lo cual, se formaron algunas escuelas especializadas que se encargaban de enseñarles a controlarlos correctamente. Los romanos construyeron redes viarias con el fin de facilitar el desplazamiento, elaboraron señales (Hitos) con la forma del brazo del dios Hermes en el caso de la señal de PARE. También hubo privilegio de paso a los carros de mayor rango y posteriormente tras una gran peregrinación se estableció que los carros se movilizarían por la izquierda y los peatones a la derecha⁴.

⁴ (19 de abril de 2013). Comienzos de la seguridad vial [Mensaje en un blog]. Recuperado de <http://www.conduccionresponsable.com/comienzos-de-la-seguridad-vial/El-caos-del-nacimiento-de-la-automoción>

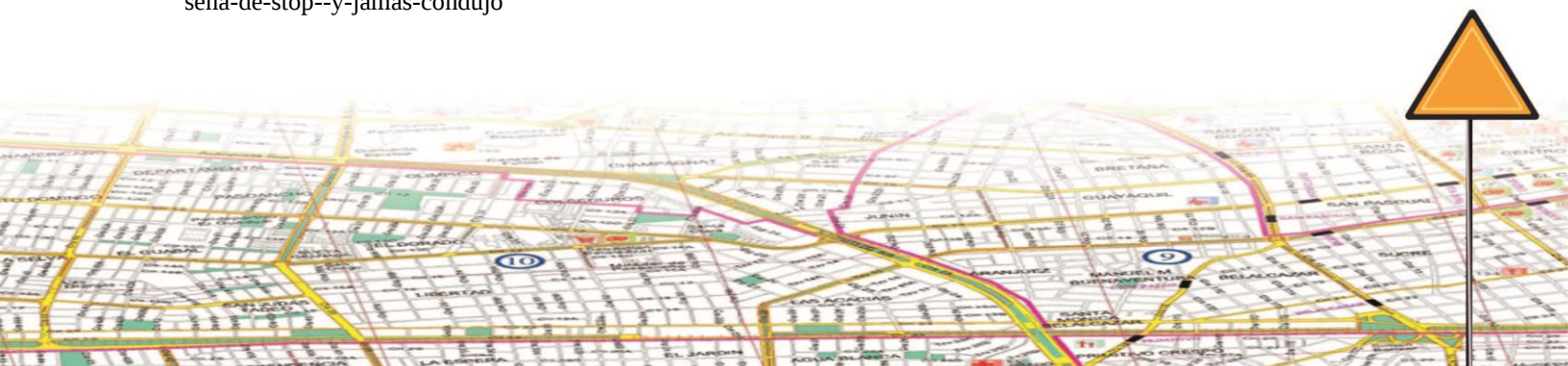




La expansión de las ciudades a través de la historia, requirió la apertura de mayor cantidad de calles y autopistas que condujeran y facilitaran el desplazamiento a sitios de comercio como principal punto de flujo de personas, se reconsideró la sencillez de las señales para facilitar su visualización. La invención del carro con gasolina en 1860, creado por Siegfried Marcus y posteriormente patentado y optimizado por Karl Benz en 1885 y Daimler & Maybach en 1889, llevó a reconsiderar las señales de tránsito existentes dado el crecimiento de los usuarios de ésta modalidad de vehículo.

El cambio y diseño de las señales de tránsito, se le atribuye William Phelps Eno, nacido en 1850, de origen Neoyorquino, ingeniero, llamado posteriormente padre de la seguridad vial, el cual después de observar la inseguridad que representaban los conductores de carruajes de la época, encontró pertinente tomar el tiempo para diseñar elementos que rigen la circulación que hasta hoy tienen vigencia; como es el caso del paso de la cebra. Su motivación, aunque jamás condujo un auto, se vio reflejada en el caos existente de la gran metrópoli de comienzos del siglo XX y recordaba que el primer atasco de tráfico, tuvo ocasión en 1867 siendo él aún niño; con 12 carruajes que se vieron impedidos por el paso de un grupo de animales, que no les permitía circular la vía, esto ocurrió porque no existía ningún tipo de regulación en la vía⁵.

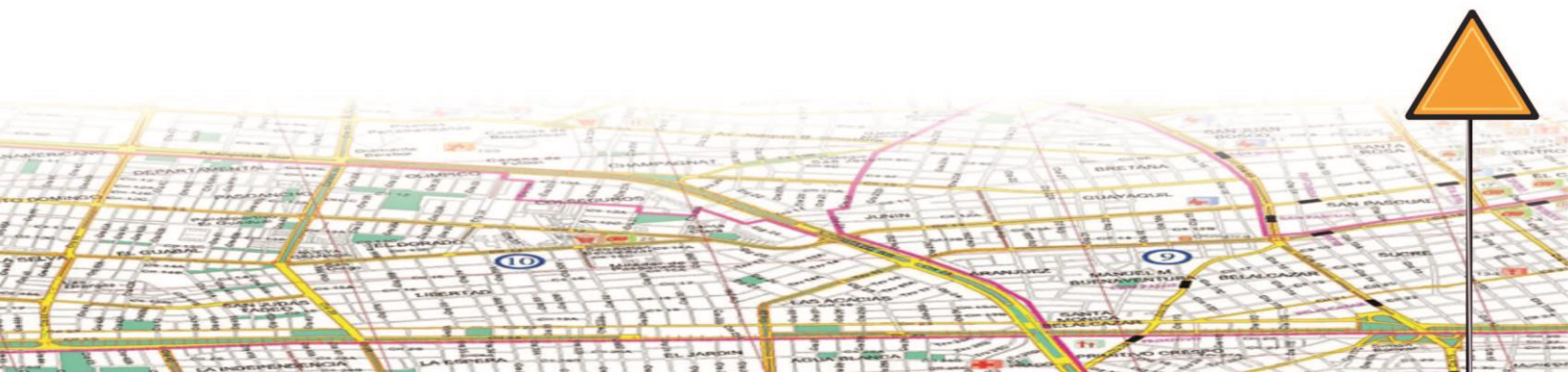
⁵Fuentes, V. (16 de octubre 2017). El caos del nacimiento de la automoción [Mensaje en un blog]. Recuperado de <http://www.motorpasion.com/seguridad/este-fue-william-phelps-eno-el-padre-de-la-seguridad-vial-que-invento-la-sena-de-stop--y-jamas-condujo>





Fruto de los inconvenientes que a menudo observaba en la gran ciudad; se esforzó por trabajar en una serie de soluciones, en el año 1900; proponiendo para ésta problemática una reforma del tráfico compiladas en un documento llamado *Reform in our Street Traffic Urgently Needed*, que empezó a regular el tráfico de los vehículos que para la época había aumentado. Esto determinó el plan de control de tráfico para la zona urbana que era caótica en este tiempo y de esta manera facilitar la movilidad de cada peatón, carruaje o carro. A medida que su creador fué siendo reconocido por sus trabajos de seguridad vial, se da el *Eno Center for Transportation* que expone al público el 21 de abril de 1921 los estatutos de la fundación, que aportaron puntos cruciales en el tránsito de las vías, entre ellos proporcionar asesoramiento sobre la regulación del tráfico en general.

medida que se fueron creando una gran diversidad de señales en todo el mundo, según el criterio propio de cada continente, la Organización de Naciones Unidas - ONU, convocó en Ginebra en el año 1949 una propuesta de unificación de señales para un fácil entendimiento a los viajeros inter continentales, al no encontrar una afinidad entre Estados Unidos, Europa y Asia, no se concreta la estandarización de las señales, por la diferencia particular de Estados Unidos y su manual anteriormente establecido en 1924 por la Asociación Estadounidense de Funcionarios de Carreteras Estatales (AASHO) y la Primera Conferencia Nacional sobre Seguridad Vial





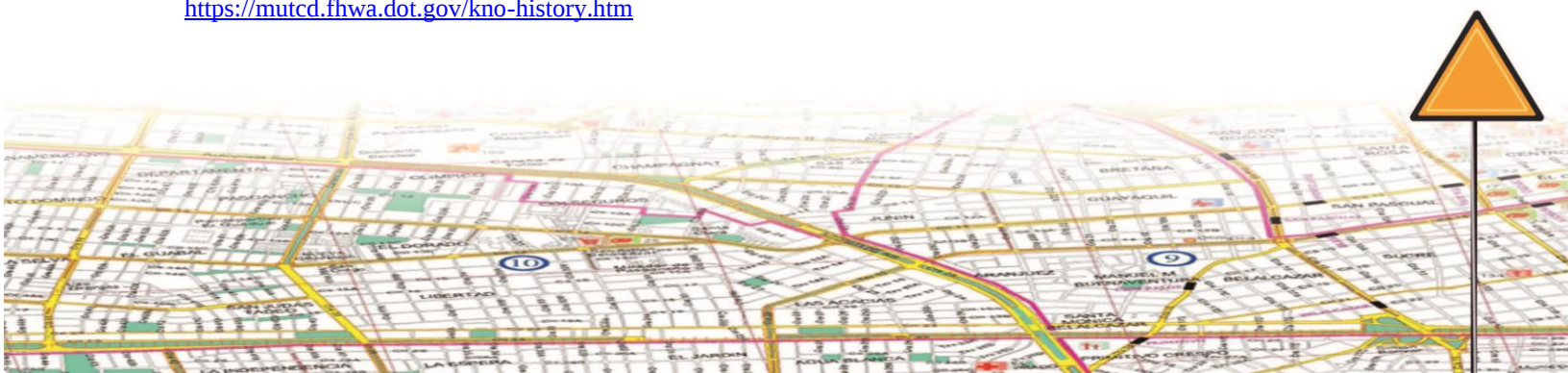
(NCSHS), la cual había establecido para el continente el manual on uniform traffic control devices for streets and highways, MUTCD⁶ como manual de señales de tránsito.

La estandarización que tuvo en estudio las formas, el color y la composición misma de la señal, se estandarizó parcialmente en la convención de tráfico vial en Viena, Austria que permite tener un sistema coherente y entendible para todo el público.

Para la zona latinoamericana, se establece en 1971 la inclusión del Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del tránsito en Calles y Carreteras en el XI congreso panamericano de carreteras (COPACA), para que se finalizara una globalización de las señales de tránsito, pasando primero bajo la autoridad de la Secretaría General de la Organización de Estados Americanos (OEA) en 1979.

Finalmente, para Colombia, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Colombia aprueba el Manual Interamericano de 1985, con su primera edición llamada Manual sobre Dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras, puesto como material oficial de señalización en el país, aprobado por la OEA, este manual tuvo modificaciones para su segunda edición en 1992, reglamentado oficialmente por el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (INTRA) y ratificado por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

⁶ (16 de octubre 2017). El caos del nacimiento de la automoción [Mensaje en un blog]. Recuperado de <https://mutcd.fhwa.dot.gov/kno-history.htm>



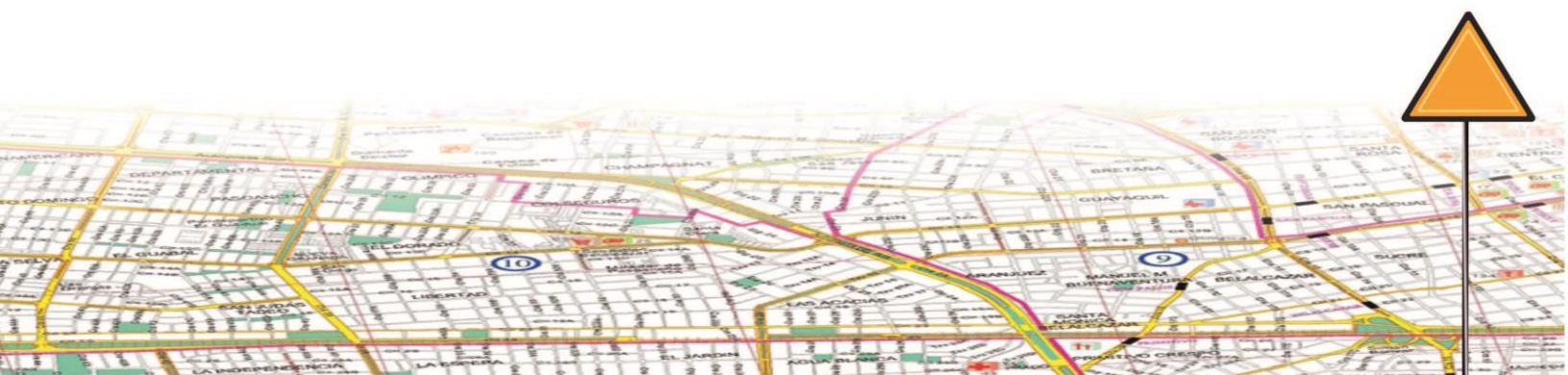


La mesa técnica integrada por varias instituciones entre ella la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y el Fondo de Prevención Vial establecieron un documento que respondiera a las necesidades de infraestructura y regulación de tráfico.

Las modificaciones y adaptaciones al manual, tuvieron como propósito actualizarse en las problemáticas y adaptarse a las nuevas tecnologías y necesidades del tránsito que garantizara la seguridad de la vía. De estas modificaciones también se reglamente una categoría de señalización temporal usada en las obras, señalización turística y mejoras en la calidad física de las señales.

El último manual de señalización vial, fue elaborado en el año 2015 y tuvo como objetivo

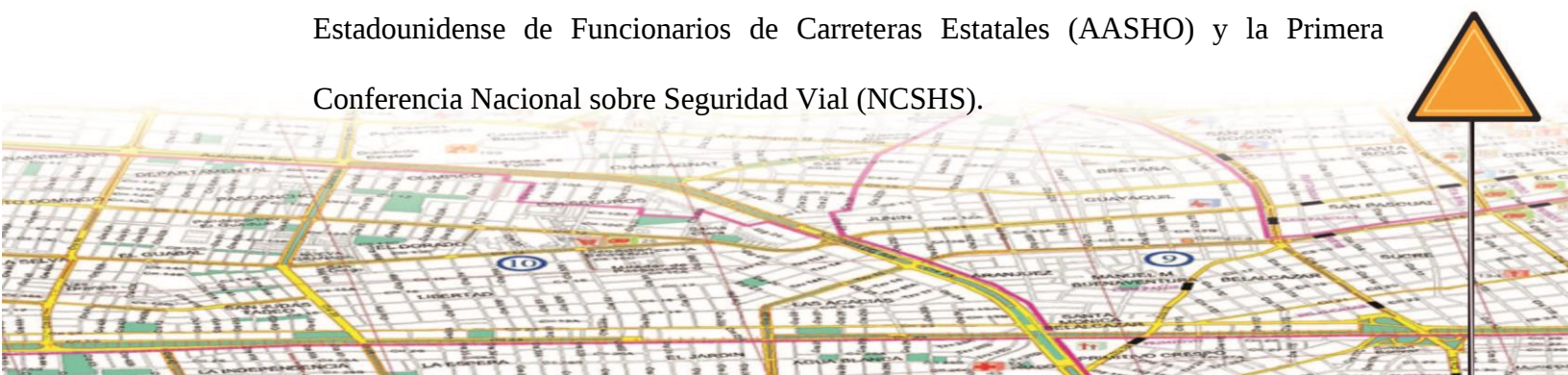
Ser una norma de aplicación nacional y guía técnica que ofrezca las herramientas necesarias a las autoridades de tránsito y a los profesionales de la ingeniería vial, para el uso correcto de los diferentes dispositivos de regulación del tránsito, para los diseños y la ejecución de los proyectos de señalización y para el mantenimiento de los dispositivos durante la operación de las vías. *De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004).*





Cronología de la Seguridad Vial

- 312 a.C Roma usa elementos para señalar en dirección hacia lugares específicos (militares, religiosos, etc.).
- 1860 invención del carro con gasolina, creado por Siegfried Marcus.
- 1885 carro patentado y optimizado por Karl Benz.
- 1889 mejora de la patente y optimización por Daimler & Maybach.
- 1905, el Buffalo Automóviles Club instaló una extensa red de señales en el estado de Nueva York.
- 1911, se pinta una línea central en una carretera de Michigan.
- 1914, se instala el primer semáforo eléctrico en Cleveland.
- 1915, aparece la primera señal de STOP en Detroit.
- En 1916, la Ley de Ayuda Federal requiere que un estado tenga un departamento de carreteras antes de poder obtener dinero federal.
- En 1918, Wisconsin es el primer estado en erigir señales de ruta oficiales como parte de sus funciones de mantenimiento.
- 1920, se instala la primera señal de tráfico de 3 colores en Detroit.
- 1924 se crea el manual on uniform traffic control devices for streets and highways, MUTCD como manual de señales de tránsito realizado por la Asociación Estadounidense de Funcionarios de Carreteras Estatales (AASHO) y la Primera Conferencia Nacional sobre Seguridad Vial (NCSHS).



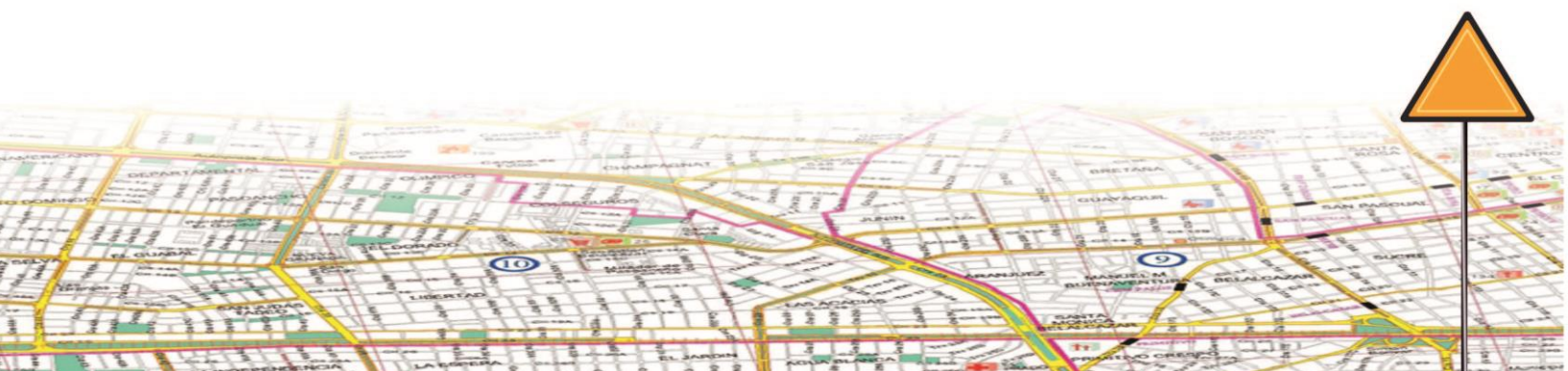


- 1949 la Organización de Naciones Unidas, ONU, convoca en Ginebra una propuesta de unificación de señales que no se concreta.
- En 1952, el estudio sobre unificación de señales se presenta ante la Comisión de Transportes y Comunicaciones de la ONU, en que se sentaron las bases para un sistema mundial de señales.
- 1955 se aprueba por el Consejo Económico y Social de la ONU, las bases para un sistema mundial de señales.
- 1968 se celebra la reunión de la Convención de Tráfico Vial en Viena, Austria, en la cual se acuerda que todas las señales, semáforos y demarcaciones instalados en un territorio deben ser parte de un sistema diseñado y localizado de manera que permita su fácil reconocimiento.
- 1971 Inclusión del Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras en el XI congreso panamericano de carreteras (COPACA).
- 1985 El Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Colombia aprueba el Manual sobre Dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras Interamericano, 1° edición.
- 1990 La comisión del Acuerdo de Cartagena acuerda la adopción del manual interamericano, aprobado por la OEA, sobre la señalización vial del Sistema Andino.
- 1992 Se realizan modificaciones aplicadas en la 2° edición del Manual sobre Dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras Interamericano, reglamentado oficialmente por el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (INTRA) y ratificado por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS).





- 2002 Desarrollo de documento técnico sobre las necesidades nacionales y locales responsables de la infraestructura vial y la regulación del tránsito.
- 2004 se adopta como reglamento oficial en materia de señalización denominado Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo rutas de Colombia.
- 2009 se adiciona al Manual el subcapítulo Señales Informativas Turísticas de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo rutas de Colombia.
- 2015 Manual de señalización vial dispositivos uniformes.





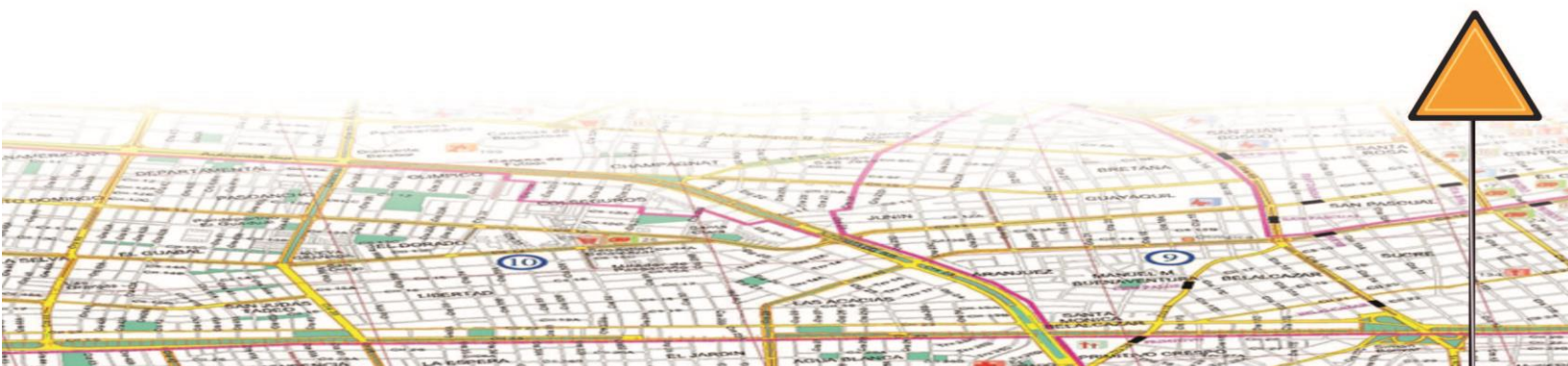
Bases teóricas de seguridad vial, signos y señales de tránsito

Introducción

Para el desarrollo de este proyecto, fué necesario indagar sobre las teorías existentes sobre semiótica (semiología), señalética y lo relacionado con la seguridad vial, aplicadas a las artes visuales. Esta documentación, es el soporte que permite construir los conceptos básicos para el diseño de la propuesta. El tener estos referentes teóricos, permite enriquecer el trabajo, dándole mayor soporte, por lo cual es necesario trabajarlo de manera lineal haciendo referencia no sólo al tema, sino también a sus autores.

Dentro del contenido teórico de esta investigación, se encuentra el aporte de autores como Ferdinand de Saussure con su aporte a la lingüística moderna, Humberto Eco con la interpretación de los signos, Morris y Peirce con la semiología de la modernidad, se trabaja con Roland Barthes con los signos, su significado y la relación propia entre ellos y finalmente los sistemas de símbolos que rigen el equilibrio de la sociedad.

Los autores han marcado sus posturas con base en sus investigaciones, un trabajo social, un arduo y extenso nivel de experimentación, para llegar a teorizar sobre cada uno de estos temas que han sido a través de la historia ejes articuladores, para develar los secretos inmersos dentro de cada una de las definiciones que se le dan.



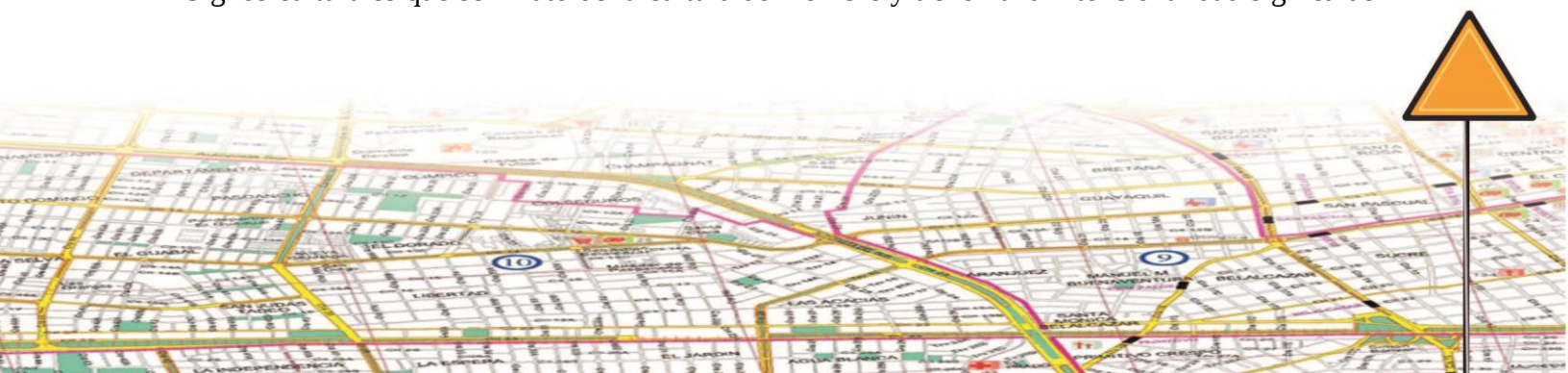
Ferdinand de Saussure y la lingüística moderna

Abordando la semiótica que se inscribe en un dominio de intersección entre la epistemología y las disciplinas científicas, se encuentra que la historia del signo, la filosofía del lenguaje y la historia de la semiótica, se desarrollaron a finales del siglo XIX y principios del XX con Saussure y Peirce.

Las teorías de Saussure acerca de la lingüística, aportan un fundamento de donde radica el entendimiento de la vida del signo dentro de un marco social, adquiriendo un significado que parte de allí, entendiendo que del aporte que ésta aplica, queda en las formas de interacción tanto sociales como económicas en un mundo moderno y globalizado.

El énfasis de Saussure está en el manejo del significado de los signos y símbolos que se utilizan en diferentes espacios de la vida urbana, como las señales de tránsito, vallas publicitarias, avisos y aún murales que manejan un mensaje concreto sobre las necesidades, la oferta y la demanda, donde es el ser humano, el objetivo de interés para recibir el mensaje. El individuo adquiere estos aprendizajes desde el seno de la familia y a medida que transcurre la vida, va construyendo un acumulado de representaciones que le permiten establecer esos lazos comunicantes, bien sea desde la expresión misma como la gestualidad, el habla y otras distintas maneras de expresarse.

Dada la cantidad de criterios existentes en cuanto al signo, se hace una clasificación en criterios específicos como signos humanos (las palabras, la música, la pintura, las señales de tránsito, etc.) Signos culturales que son fruto de la cultura del hombre y tienen una intencionalidad sónica del





emisor y una decodificación de parte del receptor destinatario. Estos signos dependen directamente de una convención establecida por las personas que las crean.

Humberto Eco y la interpretación de los signos

Se puede observar el aporte que hace a la interpretación de los signos Eco, U (1973) “utilizados para transmitir una información, para decir, o para indicar a alguien algo que otro conoce y quiere que lo conozcan los demás también. Ello se inserta en un proceso de comunicación de fuente-emisor-canal-mensaje y destinatario. (p.21)

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, se puede observar que la relación entre los elementos de la comunicación permite que cada uno de ellos, desempeñen su rol en el proceso comunicativo. Se trata de entender el mensaje que el signo quiere emitir, esto también apoyado por su discurso de que, los fenómenos naturales no dicen nada por sí mismos, por ello se establece criterios para definir la pertinencia y significado de los signos, tales como el tipo de significado; la intencionalidad sígnica, la naturaleza del canal, entre otros.

Por tanto, estos aportes inciden en la escogencia de estos o aquellos signos y símbolos para dar un mensaje claro e inmediato, utilizando los recursos sígnicos tenidos en cuenta desde la necesidad sentida de la relación entorno-usuario de la vía. Así se busca que la aplicabilidad de la norma de tránsito sea efectiva, acorde a la reacción inmediata o progresiva del usuario.

Sea cual fuere entonces esta necesidad, la decisión de elegir una determinada forma, tiene inmersa toda la teorización de los anteriores autores citados, pues es desde ella que se conciben la





combinación tanto de color, como de la forma, las cuales unidas entre sí, transmiten el mensaje planeado y deseado por la entidad que la regula.

La psicología de la percepción, entra entonces a jugar su papel en tanto se mantenga el propósito de salvar vidas humanas; pues es la que determina cuán amplio es recibido el mensaje que se pretende enviar a través de la señalética instaurada en el ámbito público.

Charles Sanders Peirce y Charles Morris

Semiología de la modernidad, los signos, su significado y la relación propia entre ellos.

La semiología de la modernidad ha sido entendida a través de las combinaciones tricotómicas de Peirce (1931-1935) el cual aborda tres niveles que están formados y se desarrollan en la experiencia humana, los cuales son a saber, la primeridad, enmarcada en las cualidades sentidas; la segundidad que toca la experiencia del esfuerzo y la terceridad que aborda los signos y su relación con la sociedad. Al sustentar la teoría, atribuye que en ella hay una mejor comprensión desde la realidad

Según Peirce, todo aquello que existe en el mundo es un signo, pues éste tiene la posibilidad de ser representado, de ser intermediario y dejar una idea; la semiótica permite estudiar los fenómenos y no sólo a clasificar a los signos existentes. Desde el ser mismo, se producen signos y por esta razón, la lógica también puede representar de forma doctrinal los signos. [CP 2.227, c.1897].



Desde la perspectiva de la semiótica, para Morris (1930) se tiene en cuenta que, “Ésta proporciona una base para la comprensión de las principales formas de actividad humana y para su interrelación, puesto que todas estas actividades y relaciones se reflejan en los signos que median esas actividades” (p.112).

De acuerdo con esto, se llega a concluir que la condición humana, está ligada directamente a los signos que se encuentran en el entorno, los cuales, emiten de forma continua mensajes directos e indirectos que hacen que el comportamiento del individuo esté dirigido por ellos, según sea su propósito; de esta manera la teoría de los signos, funciona como mediador entre la actividad humana y el pensamiento.

Roland Barthes

La semiología de la ciudad está asumida dentro de varias posiciones, todas ellas entendidas en la diversidad en cuanto a la estructura y la funcionalidad de cada una, lo que por supuesto la hace particular y su lectura es única.

Para Barthes, esta variedad en el análisis de la ciudad, lo lleva a estudiar tanto la micro, como la macro estructura, así el análisis será más amplio y cita a Víctor Hugo aduciendo que la ciudad es una escritura donde las personas que transitan por ellas son lectores y estas son acordes a su necesidad de desplazamiento y las funciones, roles y obligaciones que cada uno cumple dentro de ella. Así mismo la asume como un sólo poema al que se le cambia un verso y se convierte en otro. Esta asociación de Víctor Hugo respecto de la ciudad, es una manera de mostrar la diversidad que





se halla en cada una y así mismo las lecturas que los usuarios hacen de ella. Barthes, (1967) “Lo más importante de este aspecto es que, la semiología nunca postula un significado definitivo” (264)

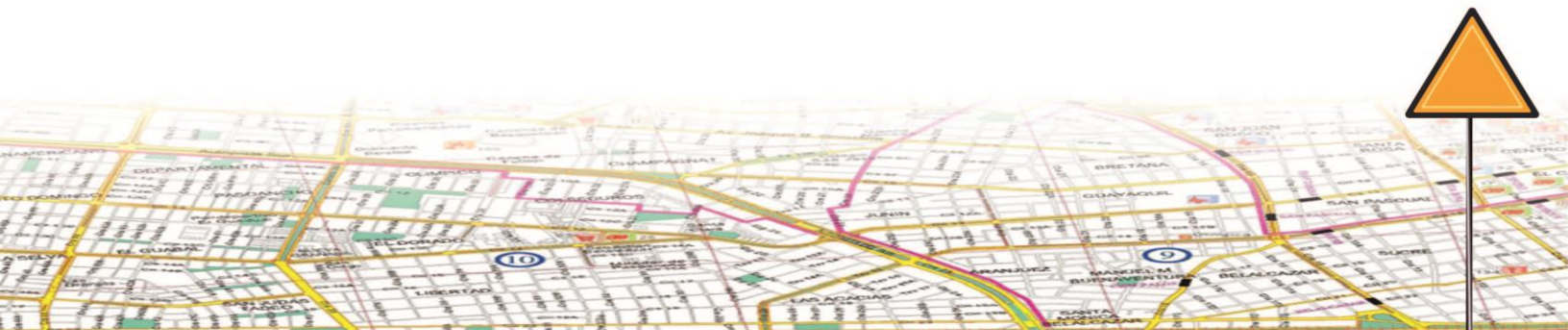
Por otro lado, resalta la importancia del centro de la ciudad, pues ahí confluye todas las edades y géneros y es el punto de encuentro de los grupos sociales; por ello, es importante entender que cualquier ciudad es como una estructura y como tal requiere un juego de signos que le permita establecer códigos de lectura, sin intervenir su estructura misma, los cuales rigen el equilibrio de la sociedad.

Conceptos básicos de seguridad vial, signos y señales de tránsito

Se hace un recorrido sistémico a cada una de las bases conceptuales en las que se soporta el tema tratado, sus fines y su propuesta desde las artes visuales, para crear una propuesta acorde a la problemática que impacte a los usuarios de las vías y su efecto sea la disminución de los accidentes por velocidad e irresponsabilidad en el acatamiento de las normas de tránsito. Así mismo, suma la finalidad de establecer criterios en los peatones, para que conozcan las normas que le rige y se apropien del lenguaje normativo que se encuentra ubicados en las vías.

El valor de este trabajo, radica en las estrategias y propuestas de forma activa, para llevar a cabo un plan de acción de carácter sensibilizador, que por ende se introduce en lo educativo a través de las artes visuales y las herramientas conceptuales que ésta provee.

De otro lado, se aborda los conceptos como la seguridad vial y fundamentos en la señalética, la cual es utilizada para la guianza del usuario, en aras de prestar un servicio oportuno a la comunidad,





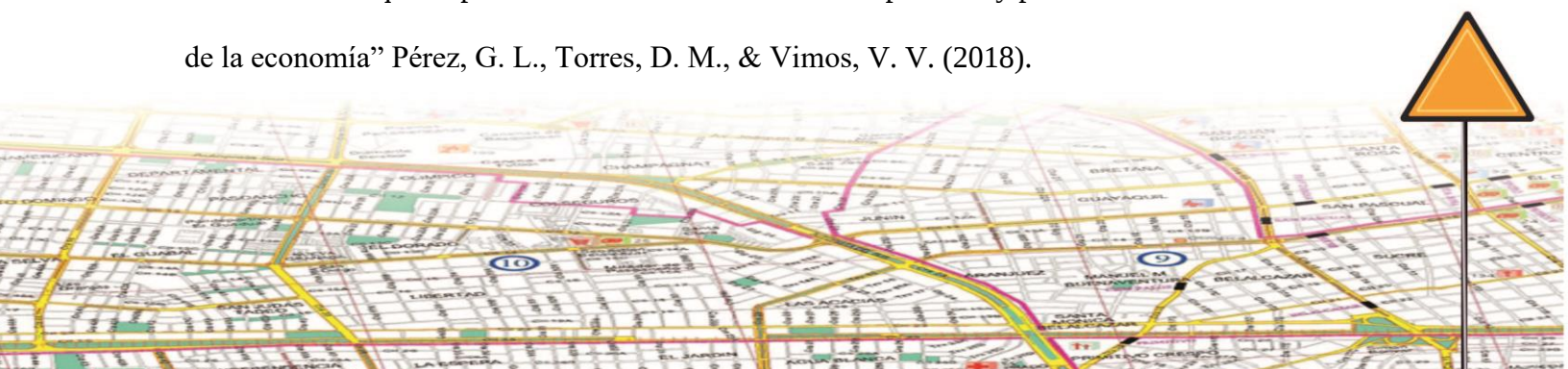
así como también sentar criterios para la prevención y tener en perspectiva la seguridad vial, como una prioridad.

Una vez se reconoce la importancia de la conceptualización en cada uno de los temas que asocian al principal, entonces se da paso al desarrollo del mismo, tomando en cuenta la percepción de algunos autores estudiosos de la materia, quienes se han esforzado por desmenuzar cada uno de los aspectos característicos y que dan luz para comprender el origen de los pictogramas elegidos en cada región para educar, alertar, prohibir, entre otros; estableciendo normas que regulen el comportamiento social, que garanticen movilidad de forma ordenada.

Para hacer una aproximación más consciente de la realidad que rodea al usuario; se tiene en cuenta los conceptos que se han escrito sobre ciudad y que ayuda a entender las dinámicas que en ella ocurren, así como también los cambios que se generan por acción de la modernidad y el avance de la tecnología.

Según la OMS, el concepto de seguridad vial, se define en la Norma ISO 39001 la seguridad vial (road traffic safety –RTS–) como los “factores y condicionantes de los accidentes de tráfico y otros incidentes de tráfico que tienen un impacto, o potencial de tenerlo, en la muerte o heridas graves de los usuarios de la vía”. Sánchez, X. B. (2015).

A través de esta norma como un promotor de cambios y estudio sobre problemáticas de accidentalidad vial, se establece unos criterios a trabajar en todo el mundo; pues constituye “un área de estudio que impacta directamente a las entidades públicas y privadas de todos los sectores de la economía” Pérez, G. L., Torres, D. M., & Vimos, V. V. (2018).

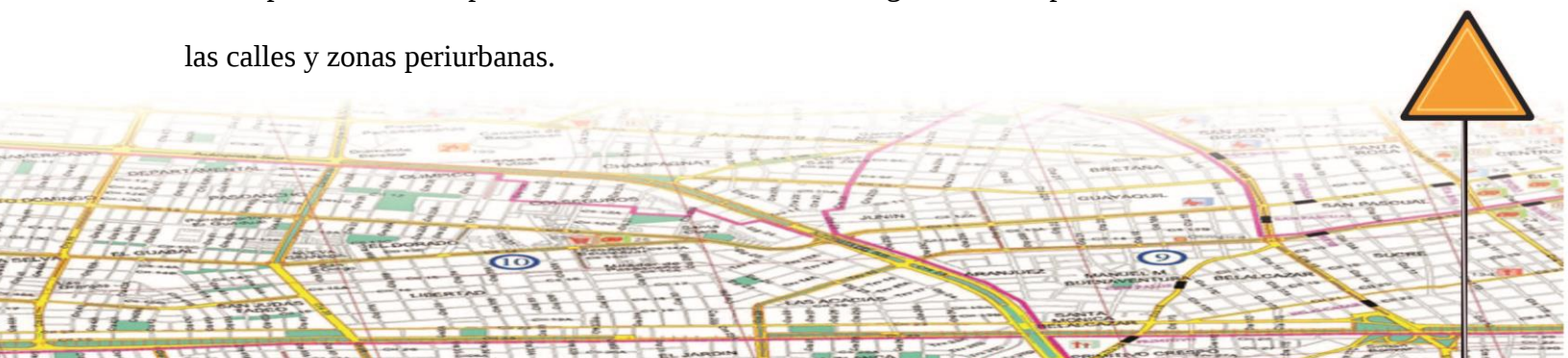




El concepto de ciudad está determinado por las características que se establecen en un espacio en el que se constituyen construcciones, vías de acceso, vehículos y una gran comunidad que vive, trabaja y se desempeñan en los diferentes roles de la vida. Este concepto varía en algunos países, dadas las reglamentaciones propias de cada estado y que son reguladas por entidades como el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) a nivel nacional; lo cierto es que, para ser considerada ciudad, hay unos parámetros establecidos como el área delimitada; la cantidad de población, las construcciones que existen, la actividad comercial que realizan; los parques, las zonas administrativas, etc. Todos estos factores hacen de ésta delimitación territorial, un espacio que abraja a los habitantes favoreciendo su sistema de vía y su desarrollo social.

En las grandes ciudades, se concentran todos los planes de desarrollo que dan el avance económico de un país y que lo hace diferente de los otros, se puede observar desde la historia que la primera ciudad más grande del mundo fué la ciudad de Roma, con más de un millón de habitantes en el siglo II a. C. Cuando se habla de ciudad, entonces también se piensa en que ésta pertenece a una región superior a la que se llama país. Todos los países están formados por pequeños y grandes ciudades, pero solo una es considerada la ciudad capital, desde la cual el gobierno asume la administración de todo el estado.

Es notable que entre más grande es la ciudad, mayor afluencia de gente coincide y esto provoca un movimiento continuo en todas las áreas de desarrollo de ellas, pero también se observan grandes problemáticas debido algunas veces, al hacinamiento humano y la escasez de oportunidades, pues la competencia en el aspecto laboral, se convierte en una guerra; estos problemas se visibilizan en las calles y zonas periurbanas.

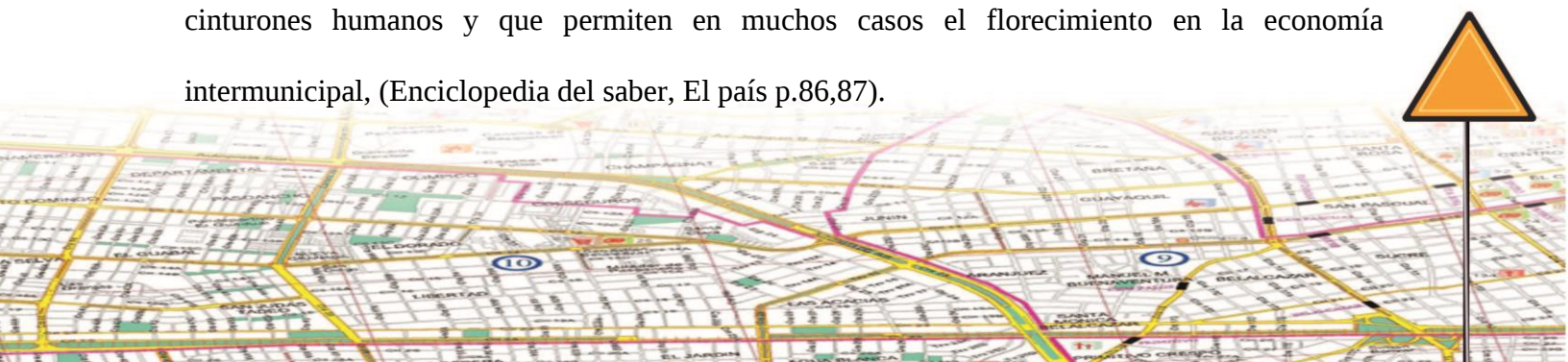


El impacto social que se produce por el crecimiento de la ciudad, también afecta al medio ambiente, pues si no se tienen programas eficaces para disminuir dicho impacto, por consiguiente, son los efectos en el medio natural, tales como contaminación de los ríos, tala de árboles preexistentes; crecimiento de animales que transmiten enfermedades (zancudos, moscas, etc.) residuos sólidos no manejados en depósitos, entre otros.

Toda ciudad debe tener un plan estratégico que esté considerado en el plan de desarrollo urbano, debe estar integrado por la ampliación a futuro de la capacidad educativa, es desde aquí, que se puede proyectar una población con comportamiento adecuado para vivir en sociedad y con el entorno natural.

Cuando se habla de ciudad, es necesario definir el espacio público, pues está ligado a las intervenciones en cuanto a la estructura arquitectónica de cada ciudad y el uso que a este se le da en cada lugar, así por ejemplo, un espacio público puede estar determinado por una función específica para la cual fué diseñada, como también aquellos que son utilizados para el desplazamiento humano (calles, intersecciones, carreteras) y que necesariamente deben tener unas lógicas de uso y comportamiento, para permitir el aprovechamiento colectivo en forma racional.

carretera, se define como aquel sendero que se utiliza para desplazarse de un límite a otro (municipios, departamento; países). Desde la historia, las carreteras se hicieron a pie con el transitar de sus habitantes, haciendo prácticas comerciales y de extensión; entonces muchos asentamientos humanos se fueron congregando al margen de estos caminos, para formar grandes cinturones humanos y que permiten en muchos casos el florecimiento en la economía intermunicipal, (Enciclopedia del saber, El país p.86,87).



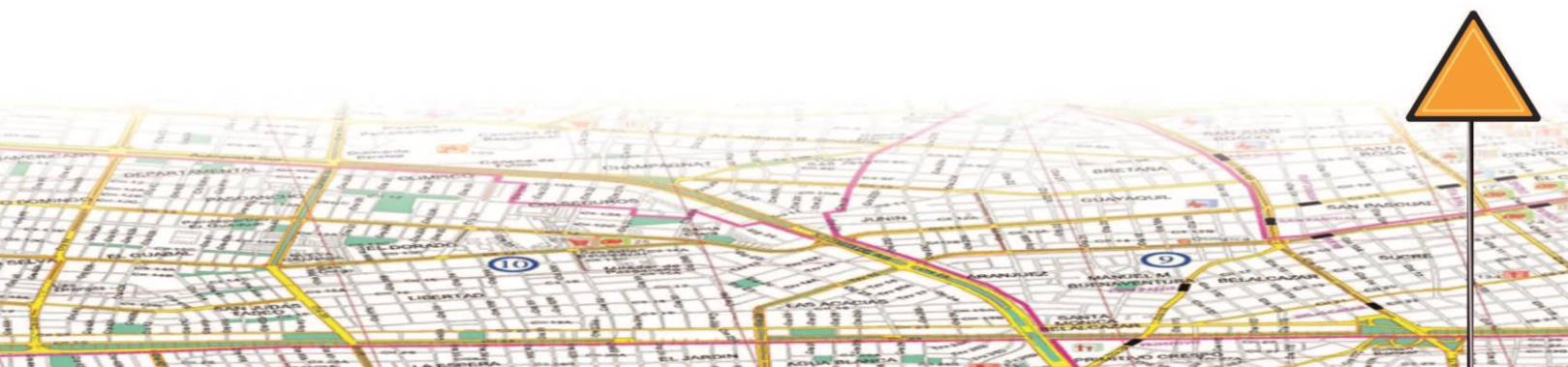


Al reconocer en la historia que Roma fue pionera en la construcción de grandes caminos, sin olvidar que Egipto, muchos siglos antes había desarrollado todo un sistema vial, no solo para la guerra sino para la actividad comercial. Pero al avanzar en la historia en tanto crece la población y su necesidad de supervivencia, se fortalece el comercio y con este lo imperioso de transportarlo. Así, Europa, Asia y África se conectaron para compartir sus descubrimientos, sus logros en la ciencia y todo lo que producían.

En América, ocurrió algo parecido pues los asentamientos indígenas, crearon también sus propias vías de acceso a otras civilizaciones para intercambiar productos, construyendo caminos por valles y montañas.

La modernidad trajo consigo la revolución industrial y esta a su vez trajo el desarrollo en los medios de transporte, aspecto relevante en el tema de este trabajo, porque se hizo necesario la creación de un sistema que regulara el tránsito por las vías internas en la ciudad y las externas en las carreteras.

De esta manera, tomando en cuenta todos los factores cognitivos desde la psicología, los de interpretación desde la semiología; los de decodificación desde la lingüística; los de comportamientos sociales desde la sociología, se diseñó un sistema que informara, alertara, prohibiera al usuario de la vía, sobre los peligros que en ella había; las dinámicas que estaban en acción como el desplazamiento en diferentes medios de transporte; las horas de mayor convergencia; el paso de los peatones por la vía, etc.



La función de los signos varía según el propósito por el cual se haga, en el caso de los signos señales, se hace hincapié en las señales orientadoras del entorno, en donde tienen como función dar una orden para que haya respuesta inmediata, esta hace parte del entorno actual y su desarrollo. También Frutiger, (2007) afirma, “La señal se introduce en el campo de visión del individuo casi en contra de este” porque de otra manera sería difícil transitar en la modernidad de forma certera y efectiva sin un indicador u orientador de lugar. (p.270).

La morfología del ser humano no ha sido diseñada para andar a grandes velocidades, lo que involucra factores externos como los automotores, que agregan a la modernidad un mayor flujo de personas a una velocidad de desplazamiento fuera de su naturaleza, esto le adiciona a la señal de tránsito, una mayor capacidad de percepción y claridad en su composición de diseño y ubicación en la vía, para ser entendida en el menor tiempo posible y su importancia en la actualidad, además permite que haya control inmediato sobre la percepción humana; cubriendo el entorno de movilidad.

Por lo anterior, se determina una clasificación, según espacio y propósito a lograr, las señales de prohibición, de instrucción y señales informativas y se define su capacidad de visibilidad para no generar agresión visual, ni confusión con el entorno natural para el conductor.

Se usan los pictogramas para agilizar el entendimiento y transformar los hábitos de lectura de la población, usando signos con imágenes naturalistas, que son fácilmente reconocidas alrededor del mundo; de información pictórica que requiere un poco más de reflexión y en los cuales hay ciertas dudas de su comprensión y cumplimiento, por último, está el tercer grupo cuyos signos





vienen de formas abstractas, las cuales requieren un proceso de aprendizaje para su posterior comprensión.

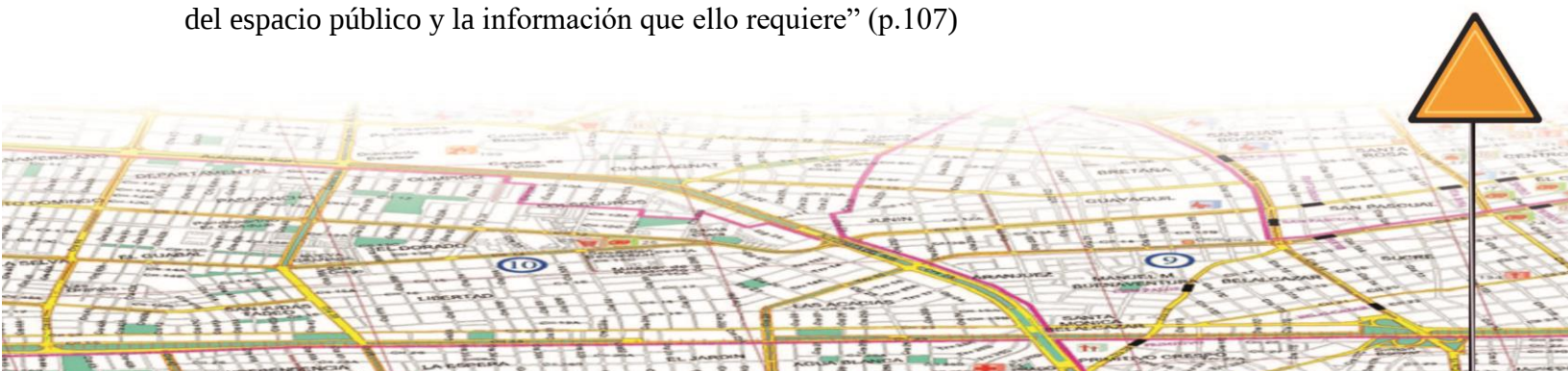
La exposición de la señal se convierte en la imagen natural del entorno, en donde la capacidad de percepción del ser humano la asimila, la acciona y posteriormente la olvida, como una imagen efímera.

A partir de la revolución industrial, la modernización y tecnología, suceden cambios en la comunicación, siendo el signo la reguladora y estructuradora de la misma.

Cuando se trata de entender y conocer la interpretación de una señal de tránsito nos vemos en la tarea de lograr que tanto el transeúnte que no mide ni la capacidad, ni la morfología del vehículo, como la velocidad del transeúnte, la señal se hará una herramienta importante que cumple con dar seguridad a quienes se desplazan por la vía.

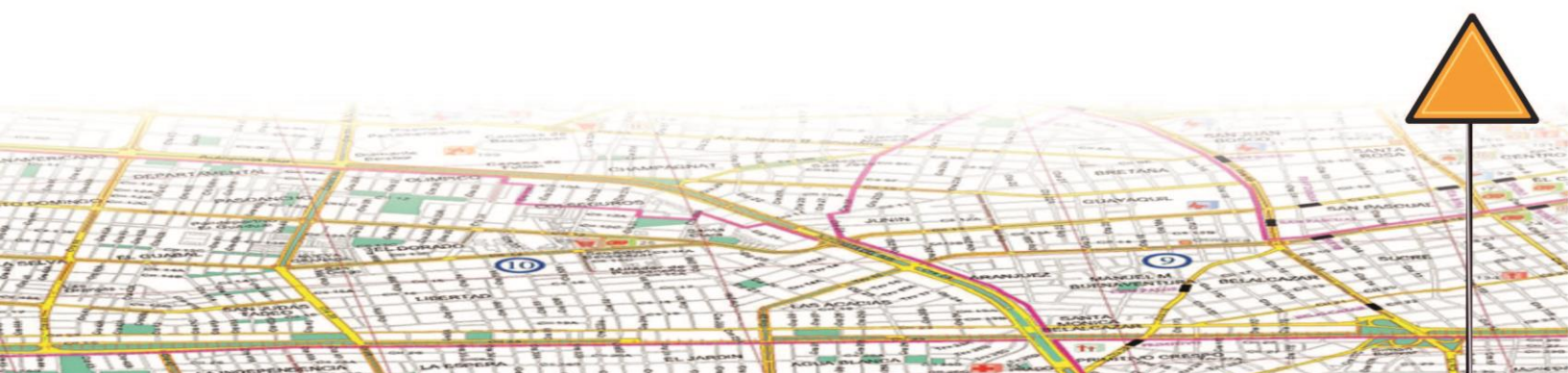
Las apariciones de las señales de tráfico en el entorno tienen unas características específicas que dan un orden jerárquico que van desde la prohibición absoluta (como las de circulación unidireccional de pare, de no aparcar, etc.) como de prohibición restrictiva (también están las de prohibición ilustrativa).

El grafismo es por naturaleza diseño de comunicación el cual produce mensajes que conectan con la visión y son hechos a la escala de la mirada. Joan, C. (2003) expone que “la ciudad es el ámbito de acciones humanas por excelencia, y nunca como ahora había interesado tanto la gestión del espacio público y la información que ello requiere” (p.107)





La forma en la que una ciudad es mayormente entendida, es por su organización y apariencia, esto requiere que permita transitar por el espacio y de esta manera poder desplazarse a un lugar específico que conlleve a promover el conocimiento y reconocimiento propio de su cultura. Es un gran reto de mejora en el entorno urbano, la efectividad de sistemas de orientación y promoción de los espacios culturales y de servicio. Para este concepto, Costa, J. (2003) afirma que “La ciencia de la información visual o de la comunicación ambiental con la señalética y las informaciones de utilidad pública e interés cultural y cívico, son recursos que ofrecen una serie de soluciones pertinentes.”





CAPÍTULO 4

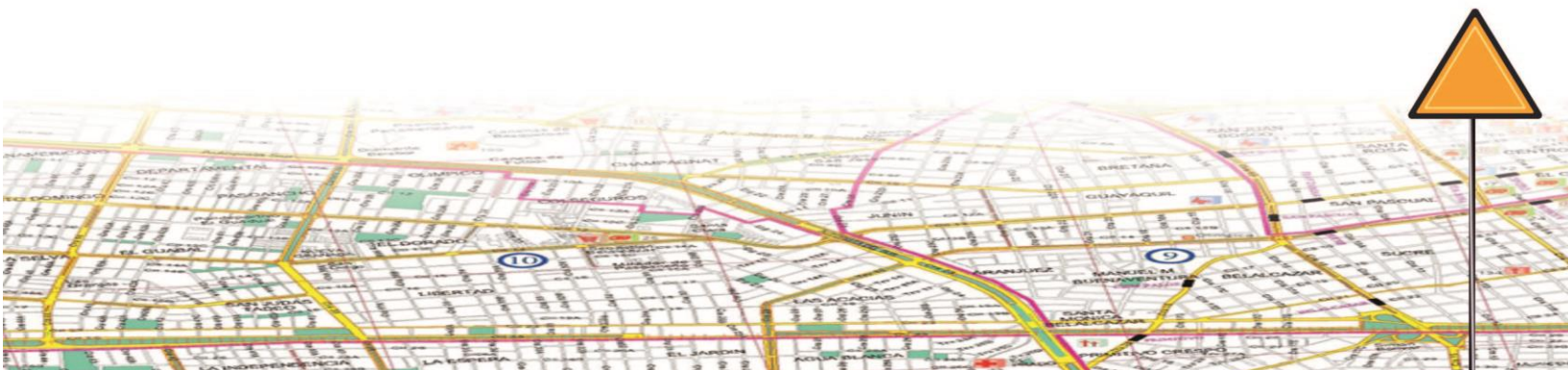
Señales efímeras (resignificación pictográfica de señales de tránsito en espacio público)

Como resultado de este proceso de indagación bibliográfica, biográfica y de leyes que rigen a nivel nacional e internacional, sobre seguridad y educación vial, considero que es importante señalar el carácter de referencia e investigación que se ha llevado a cabo sobre este tema ya que esta propuesta permite indagar sobre teorías y conceptos importantes desde la historia, también desde lo contemporáneo y actual relacionados con la semiótica, la señalética y la educación vial.

Esta propuesta contiene también una serie de información y documentación de la problemática más relevante sobre muertes violentas y que son problemáticas de salud pública.

La finalidad, entonces, puede identificarse como una propuesta artística, que consiste en el diseño pictográfico de señalización vial y la resignificación de algunas de ellas. Así mismo incluye un trabajo de campo en el cual se identificará el espacio público pertinente en el cual se instalará la obra final.

La concertación de la propuesta tendrá una secuencia temática de diseño que aborda una situación o problemática vial específica, que requiere del reconocimiento e invitación al usuario de la vía y la comunidad en general a compartir el escenario que ha sido objeto de estudio y que a continuación se describe.





SR-17.1 CONDUCTORES PESADOS A LA DERECHA

Figura 13



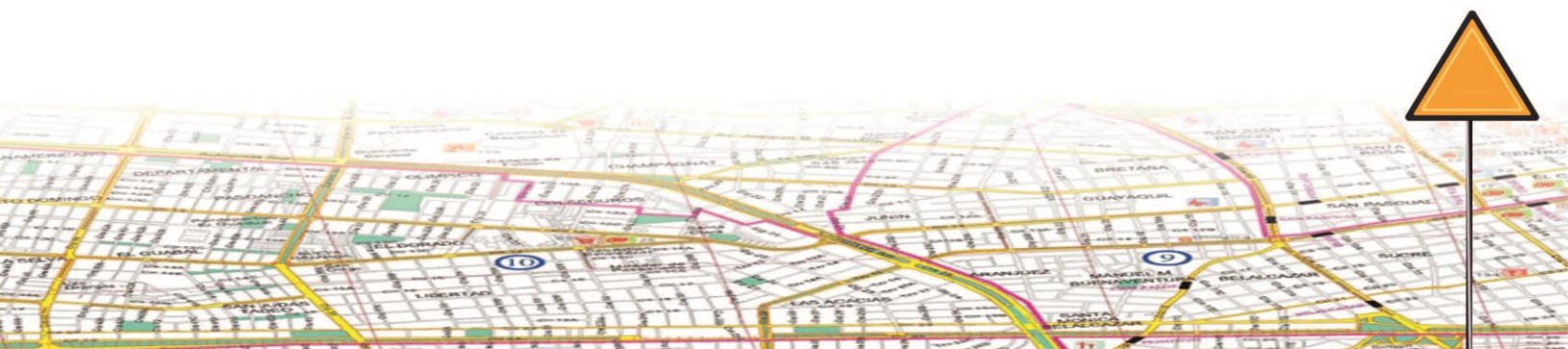
SR-17 Vehículos pesados a la derecha, De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)

Figura 14



SR-17.1 Conductores pesados a la derecha, Astorquiza, A. (figura 16) (2020)

Las discusiones por imprudencias viales, son causantes de accidentes de tránsito al no tener resoluciones pacíficas, sino que se opta por dar la responsabilidad del acto y a uno de los actores implicados; la expresión de alguno de los actores puede agravar la situación llevando así a peleas no solo verbales, sino físicas que puede resultar en la pérdida del control del vehículo, produciendo volcamiento, impacto o choque, entre otros resultados.





SR 20.1 PROHIBIDO ATROPELLAR AL PEATON

Figura 15



SR-20 Prohibido el paso del peatón, De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)

Figura 16



SR-20.1 Prohibido atropellar al peatón, Astorquiza, A. (2020)

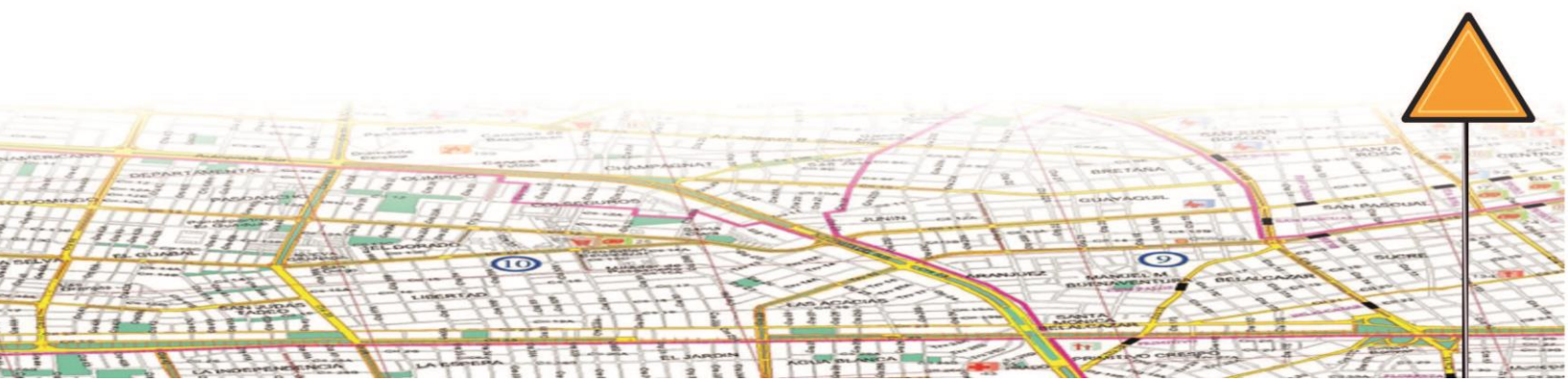
Como regla general de manejo, está el respeto al peatón, el cual hace parte de la punta de la pirámide de actor vial y como ciudadano, debe tener libertad de transitar por las demarcaciones planas (la cebra) cuando el semáforo está en rojo y el tiempo del mismo le permita cruzar la calle; en los casos de movilidad reducida, personas con prioridad como son los de tercera edad, mujeres embarazadas o peatón con niños y personas con dificultades cognitivas visibles, se debe dar una espera adicional para que ésta cruce la calle. De igual forma, compromete al motorista a dar espera





cuando el peatón cruce la calle aun no estando en la cebra. El respeto al peatón debe llevar al conductor a obedecer las señales de control de velocidad, pare y límite de cruce de la calle.

Que el conductor tenga prohibido atropellar al peatón, debe estar como regla básica de manejo, pues su desplazamiento debe resultar en su punto de partida y una exitosa finalización de recorrido sin muertes en su camino, ni bajo su responsabilidad, evitando a toda costa causar daño a cualquier usuario de la vía.





SR 23.1 PROHIBIDO ATROPELLAR AL MOTOCICLISTA

Figura 17



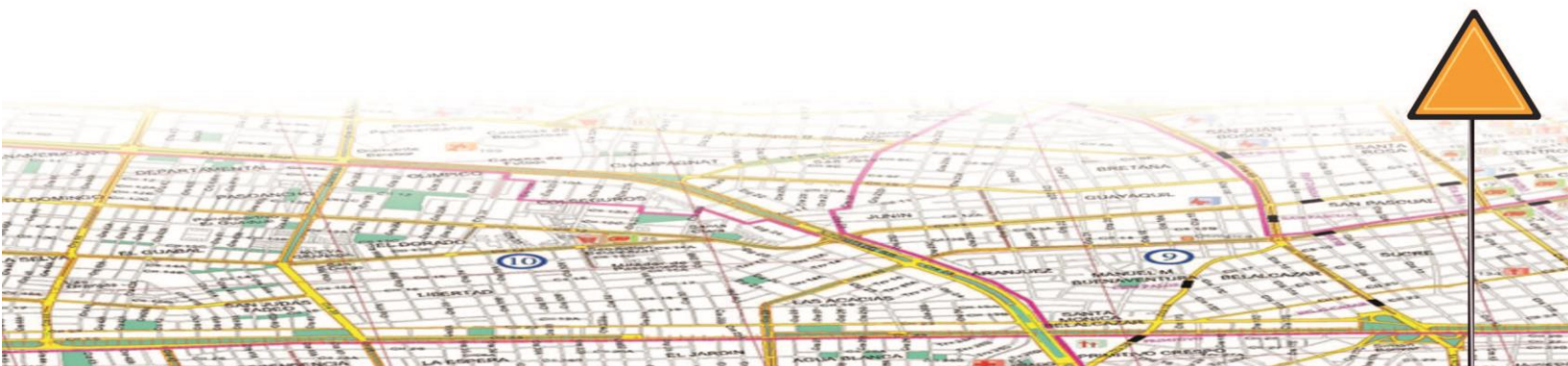
SR-23 Prohibido circulación de Motociclista., De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)

Figura 18



SR-23.1 Prohibido Atropellar al motociclista, Astorquiza, A. (2020)

Que el conductor tenga prohibido atropellar al motociclista, debe esta como regla básica de sano desplazamiento en la vía; a causa de acciones inesperadas o inapropiadas se han presentado graves accidentes en donde han perdido la vida alguno de los conductores.





SR 22.1 PROHIBIDO ATROPELLAR AL CICLISTA

Figura 19



*SR-22 Prohibido circulación de Bicicleta.,
De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

Figura 20



*SR-22.1 Prohibido Atropellar al
motociclista, Astorquiza, A. (2020)*

Los ciclistas como cualquier otro vehículo de transporte hacen parte de los usuarios que usan la vía, lo que les da derecho a ubicarse en la totalidad del carril. Cuando una vía no cuenta con espacio exclusivo para bicicletas o más comúnmente llamado cicloruta, el conductor debe respetar el tiempo y velocidad que lleva el ciclista, si fuera necesario una maniobra de adelantamiento, debe hacerse de forma correcta como lo indica la norma y no llevar al ciclista a cerramiento que pueda terminar en accidente.





SP-68 CONSERVAR ESPACIAMIENTO

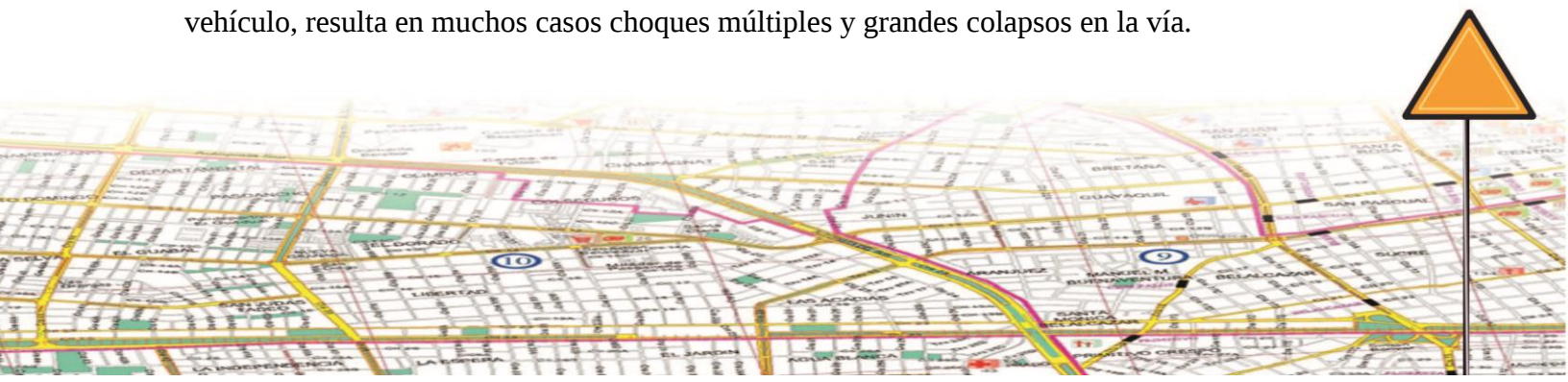
Figura 21

SP-68 Conservar espaciamiento De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)

Figura 22

SP 68.1 Espaciamiento limitado, Astorquiza, A. (2020)

La crisis de infraestructura vial y de transporte público, ha llevado a tener un aumento del parque automotor de la ciudad de Cali, elevando así las ventas de carros y motos siendo el último de mayor porcentaje de venta por su rápido desplazamiento y economía, por éstas razones resultan grandes dificultades de movilidad como son los embotellamiento en las vías, coloquialmente llamado “trancón” en la ciudad; cuando los motoristas no respetan el espaciamiento reglamentario que es de 3 metros, (las distancias indicadas en el artículo 108 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, para el distanciamiento entre vehículos.), entre carro y carro o cualquiera sea el tipo del vehículo, resulta en muchos casos choques múltiples y grandes colapsos en la vía.





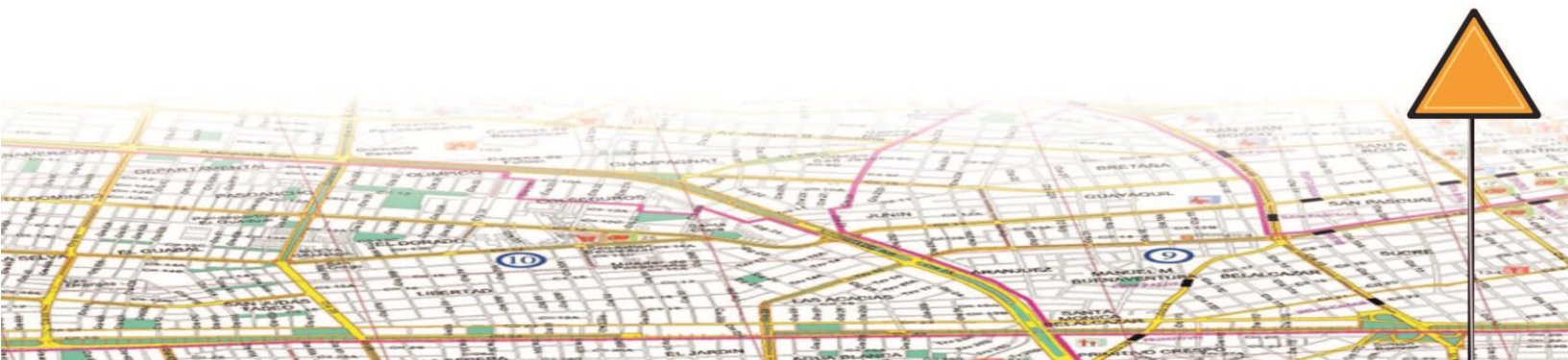
SP-46B SE APROXIMA EL CARRO

Figura 23*Figura 24*

*SP-46A proximidad de cruce peatonal De
Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

*SP-46B Se aproxima el carro, Astorquiza,
A. (2020)*

Se hace necesario el control de velocidad en la vía, toda vez que, cada límite permitido en la vía está dispuesto por una razón de desplazamiento en la misma, esta varía si es vía principal, residencial o zona en condición específica (escolar, hospitalaria, etc.) cuando el peatón cruza fuera de la demarcación plana y atraviesa irresponsablemente una vía ya sea de forma rápida o lenta, se arriesga a cortar el control que trae el vehículo, lo que ocasionará en muchas ocasiones un impacto fatal sobre su cuerpo, chocando así con el vehículo que le ocasionará lesiones graves y posible muerte.



SP-ZIGZAGUEO DE MOTOCICLETA

Figura 25



Figura 26



SP-Superficie Deslizante, De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)

SP-46B Zigzagado de motocicleta, Astorquiza, A. (2020)

Una de las conductas inapropiadas en las vías ha sido el “zigzagado” aunque esto lo hace la mayoría de los vehículos, se presenta mayor número de acciones repetidas por parte de los motociclistas; la ley del código nacional de tránsito terrestre ha puesto para ellos sanciones y restricciones para controlar esta problemática que han causado accidentes y siniestros viales con choque y pérdidas humanas.





Capítulo 5

Glosario de términos

ANI: Agencia Nacional de Infraestructura

ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial

AASHO: Asociación Estadounidense de Funcionarios de Carreteras Estatales

COPACA: Control del tránsito en Calles y Carreteras

INMLCF: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

INTRA: Instituto Nacional de Transporte y Tránsito

INVIAS: ratificado por el Instituto Nacional de Vías

LAC: Latin American and the Caribbean economy

IPAT: Informe Policial de Accidente de Tránsito

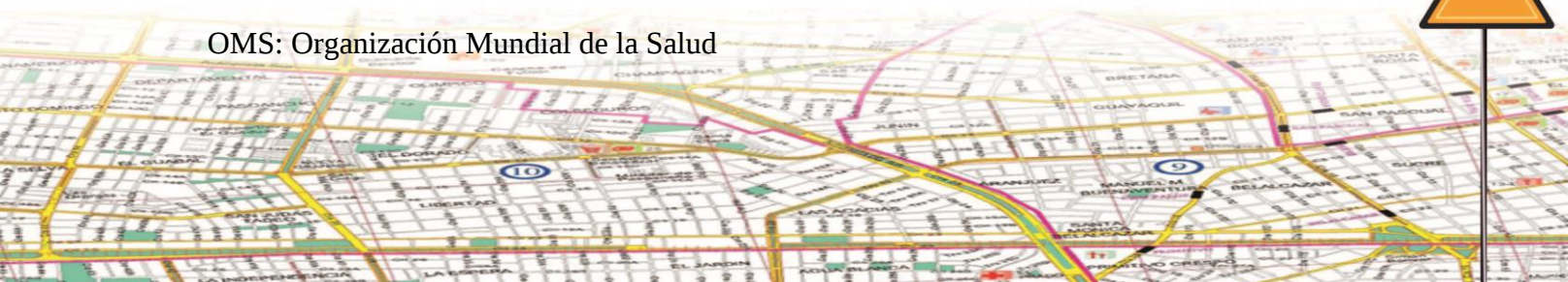
MOP: Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Colombia

MUTCD: manual on uniform traffic control devices for streets and highways

NCSHS: Primera Conferencia Nacional sobre Seguridad Vial

OEA: Organización de los Estados Americanos

OMS: Organización Mundial de la Salud





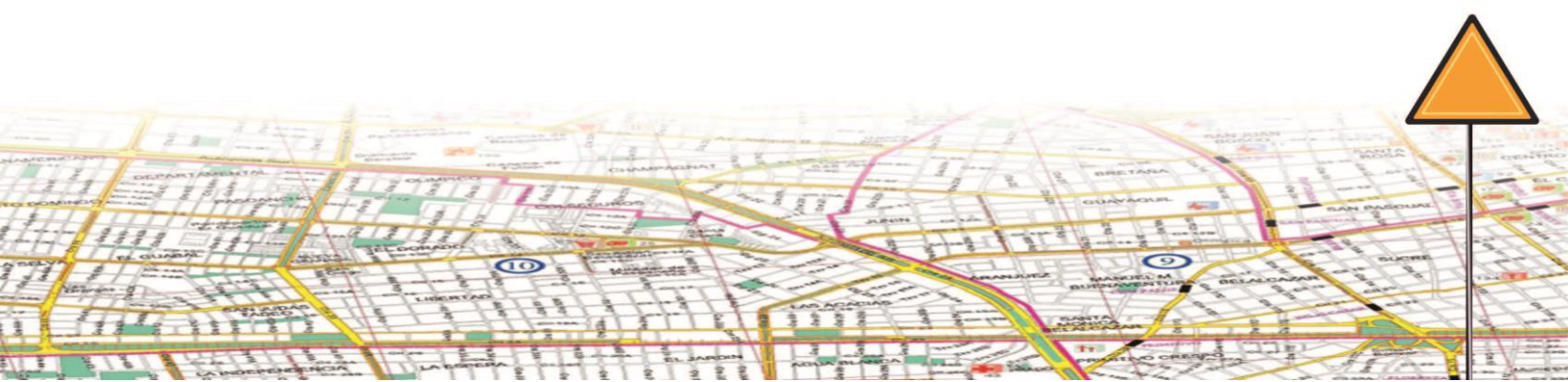
ONU: Organización de Naciones Unidas

OPS: Organización Panamericana de la Salud

POT: Plan de ordenamiento territorial

SITM-MIO: Sistema Integrado de Transporte Masivo

SITM: Sistema de Transporte Masivo Integrado





Anexos

Actores viales- Agencia Nacional de Seguridad Vial

Un peatón, según la Real Academia de la Lengua Española, es una persona que va a pie por una vía pública. El tránsito de peatones en Colombia está delimitado “por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos”.

Las zonas más comunes para el tránsito de peatones son:

Puentes peatonales.

Aceras

Cebraz: Las cebras o pasos de cebras son unas líneas longitudinales demarcadas en la calle paralelas al flujo del tráfico, de colores oscuro y claro generalmente alternados. Por allí deben cruzar los peatones, generalmente en calles de alto flujo vehicular. Con ellas, el peatón tiene prelación a la hora de cruzar sobre el conductor de vehículos.

Prohibiciones

La principal regla con respecto a los peatones es que “Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo”.





Además de zonas especiales para transitar, los peatones también tienen prohibidas una serie de conductas. Entre ellas están:

- Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
 - Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
 - Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril.
 - Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido. En los parqueaderos es usual que esta situación se presente y por eso es importante tener cuidado de no ubicarse detrás de ellos, puesto que puedes ser atropellado.
 - Remolcarse de vehículos en movimiento.
 - Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
 - Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
 - Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.
 - Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
- c- Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.





Toda persona facultada para maniobrar una bicicleta, la cual usa como medio de transporte o entretenimiento.

consejos para ciclistas:

- Si circula por la noche, debe usar una luz frontal, sin dudarlo. Lo exigen las normas de tránsito, de todas maneras. Incluso para circular de día, una luz blanca brillante intermitente lo puede hacer más visible para los conductores.

- lleve un timbre o una bocina y úselo siempre que vea un carro que se aproxime (o esté esperando) enfrente de usted y a su derecha.

- No pare en el ángulo muerto.

- NUNCA adelante a un vehículo por la derecha.

- No circule por la acera. Cuando sale de la acera para cruzar la calle es invisible para los conductores.

- Es obligatorio llevar elementos reflectantes de noche y luces, pero no es mala idea llevarlos también de día.

- Lleve siempre una luz trasera. Si circula de noche, deberá usar una luz trasera intermitente, sin dudarlo.

- Escoja calles anchas y con tráfico lento.

- Circule siempre visible, usa los elementos reflectantes y lleve siempre las luces por la noche.

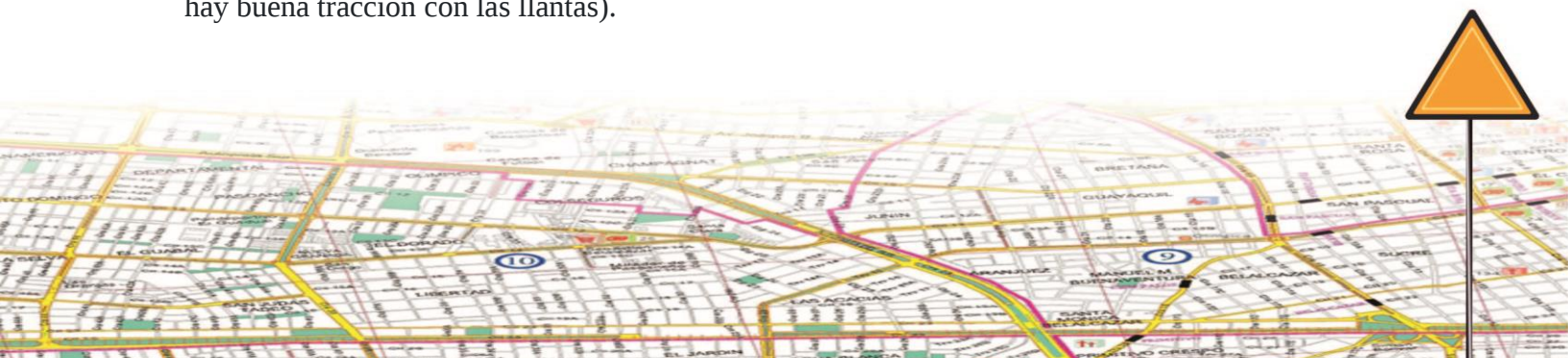




Persona facultada por la autoridad competente de tránsito, previo cumplimiento de los requisitos legales, para desempeñar tal actividad. Debe conocer, cumplir y acatar las normas de tránsito. Al conducir la motocicleta debe respetar el paso de los peatones, ciclistas y vehículos. Cuando la motocicleta esté en movimiento estar atentos a cualquier situación.

Deberes de los motociclistas:

1. Usar un buen casco que cumpla con la norma técnica y mantenerlo siempre abrochado. El casco no es para evitar una infracción de tránsito, se debe usar uno que realmente ofrezca protección en caso de un accidente y que cumpla con las normas técnicas. Se debe cambiar en caso de que el casco reciba un impacto, así en su apariencia externa se vea en perfecto estado.
2. Anticipar las emergencias. Se debe conducir con prudencia y a la defensiva tratando de anticipar cualquier situación de riesgo. Se debe tener claro que para otros vehículos se puede llegar a ser invisible.
3. Nunca se debe adelantar entre dos vehículos ni por la derecha y se debe tener claro que la motocicleta está diseñada para dos personas. Cualquier movimiento inesperado puede hacer perder el control de la moto. Se deben respetar las señales de tránsito las cuales están diseñadas para proteger su vida y la de los demás actores de la vía.
4. No transitar sobre las señales blancas y amarillas de la vía cuando esta se encuentre mojada y mantenerse atento a los residuos de aceite dejados por otros vehículos (en estas condiciones no hay buena tracción con las llantas).





5. Usar siempre las direccionales, stop, luz frontal y los espejos para indicar a otros conductores cuál será su próxima maniobra y nunca se deben retirar de su vehículo. El uso del chaleco reflectivo en la noche es una buena medida para salvar su vida.

6. Mantener la presión de aire de las llantas según la recomendación del fabricante. Las llantas con exceso o falta de presión comprometen la adherencia de la moto al piso y hacen que la conducción se vuelva inestable. Hacer una inspección básica de la motocicleta antes de salir: revisar luces, frenos, llantas, nivel de aceite y pito. Atender las recomendaciones de inspección y mantenimiento del fabricante.

7. Utilizar siempre ambos frenos a la hora de detenerse. Practicar la maniobra de frenado en una zona segura y despejada para que a la hora de una emergencia se pueda hacer sin problemas.

8. Antes de voltear o girar por un cruce, mirar a la izquierda, luego a la derecha y nuevamente a la izquierda. Esta maniobra sirve para asegurarse que un vehículo no aparecerá en el último momento.

9. Recordar que la motocicleta no es un vehículo de carga. Consultar el manual del fabricante para conocer los límites de peso y dimensión de objetos que se puedan transportar.

10. Manejar más despacio de lo que la capacidad del conductor y la de la moto permita. En caso de que un vehículo ajeno, cometa una imprudencia o haya obstáculos en la vía, (peatones, huecos, etc.) se tendrán los reflejos y la potencia que se necesitan para sortear la situación. Se debe tener en cuenta que la velocidad máxima en zona residencial es de 30 Km/h, en la ciudad 60Km/h y en carretera 80 Km/h.





Persona facultada por la autoridad competente de tránsito, previo cumplimiento de los requisitos legales, para desempeñar tal actividad. Debe conocer, cumplir y acatar las normas de tránsito. Al conducir el vehículo debe respetar el paso de los peatones, ciclistas y motociclistas. Cuando el vehículo esté en movimiento estar atentos a cualquier situación. Tener una buena visión de la parte trasera del vehículo y sus lados, para ello son los espejos laterales uso público o privado.

Clasificación de los conductores:

-Según la licencia de conducir:

Si posee licencia de segundo grado, tercer grado, cuarto grado y quinto grado.

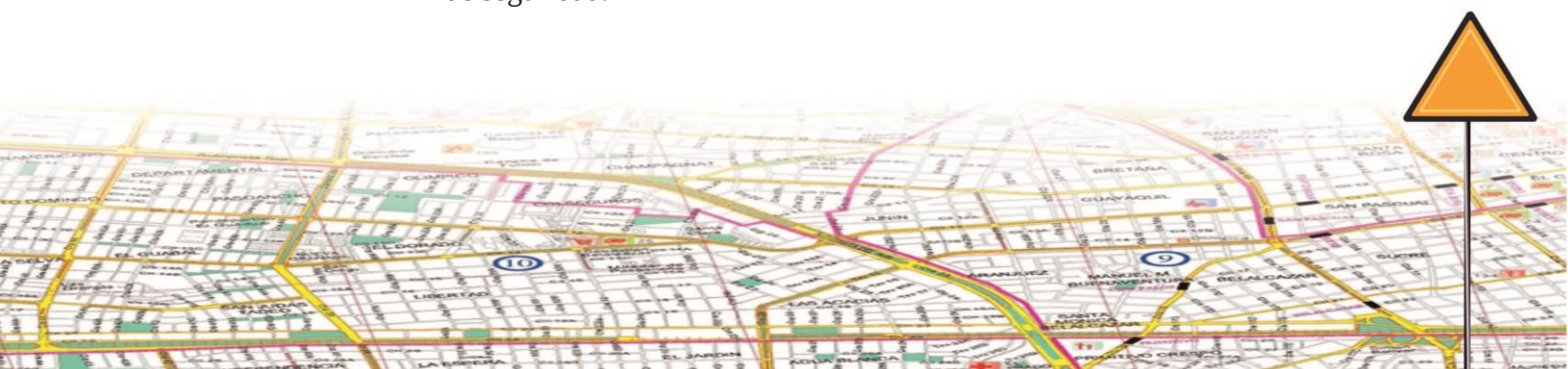
Si posee una licencia de discapacidad.

- Según el tipo de vehículo:

Camión, carro particular

Deberes de los conductores:

- Respetar las señales de tránsito.
- Manejar con precaución.
- Tener el certificado médico y la licencia vigente.
- Usar el cinturón de seguridad.



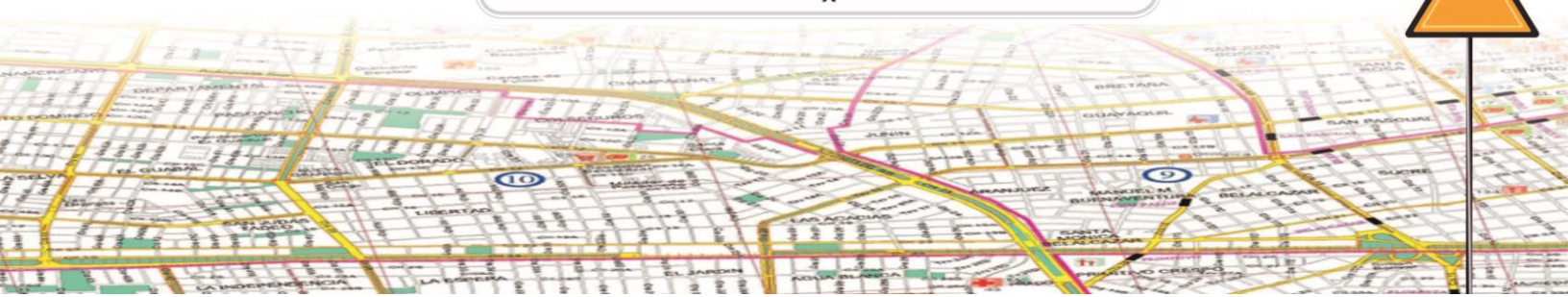
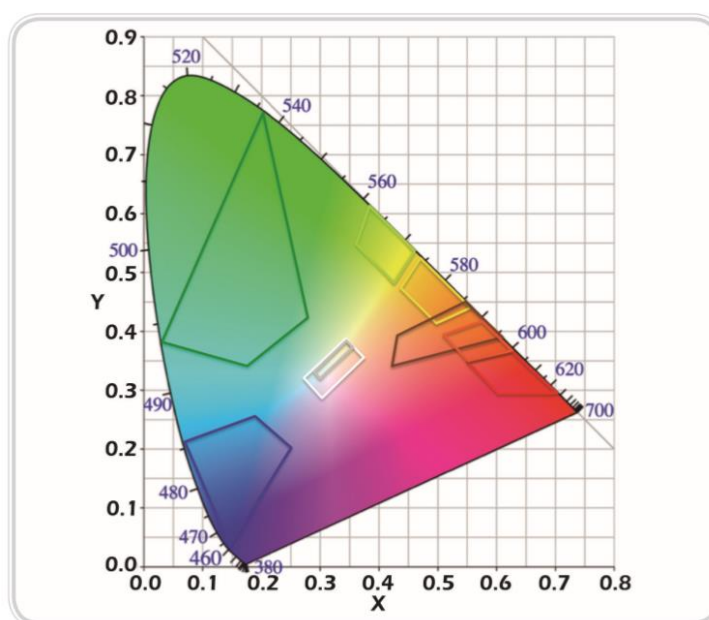


Manual de Señalización Vial Dispositivos Uniformes para la Regulación de Tránsito en Vías de Colombia

Coordenadas cromáticas del día

Las señales verticales se deben construir con los colores especificados para cada una de ellas. Los colores se definirán sobre la base de coordenadas cromáticas y deben estar dentro de los polígonos correspondientes, formados por cuatro vértices definidos en el Diagrama Cromático CIE 1931 según se establece en la norma ASTM D-4956. Ver Figura 2.1-1 Coordenadas Cromáticas y la Tabla 2.11 – Coordenadas Cromáticas (de día) ASTM D-4956 y Tabla 2.1-2 Coordenadas Cromáticas (de noche) ASTM D-4956. Ver Norma Técnica Colombiana 4739.

Figura 27





Ubicación Longitudinal

Ubicación

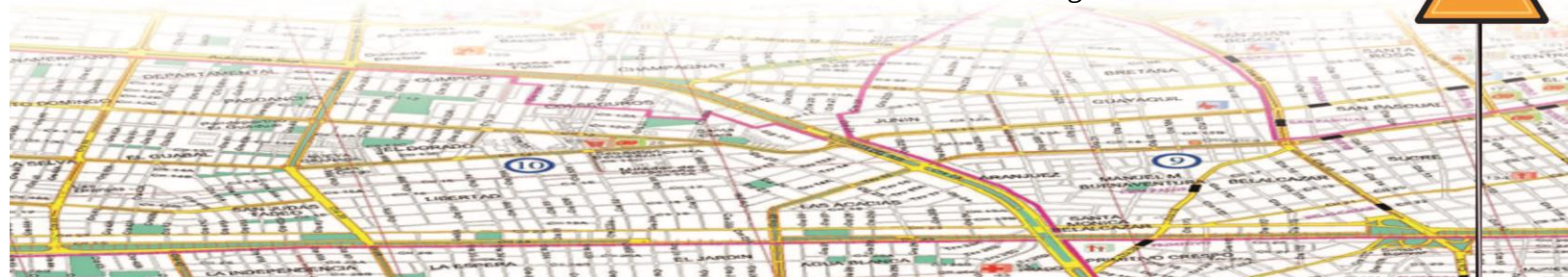
Para asegurar la eficacia de una señal, su localización debe considerar: a. Distancia entre la señal y la situación a la cual ella se refiere o ubicación longitudinal b. Distancia entre la señal y la calzada o ubicación lateral c. Altura de la señal d. Orientación del tablero

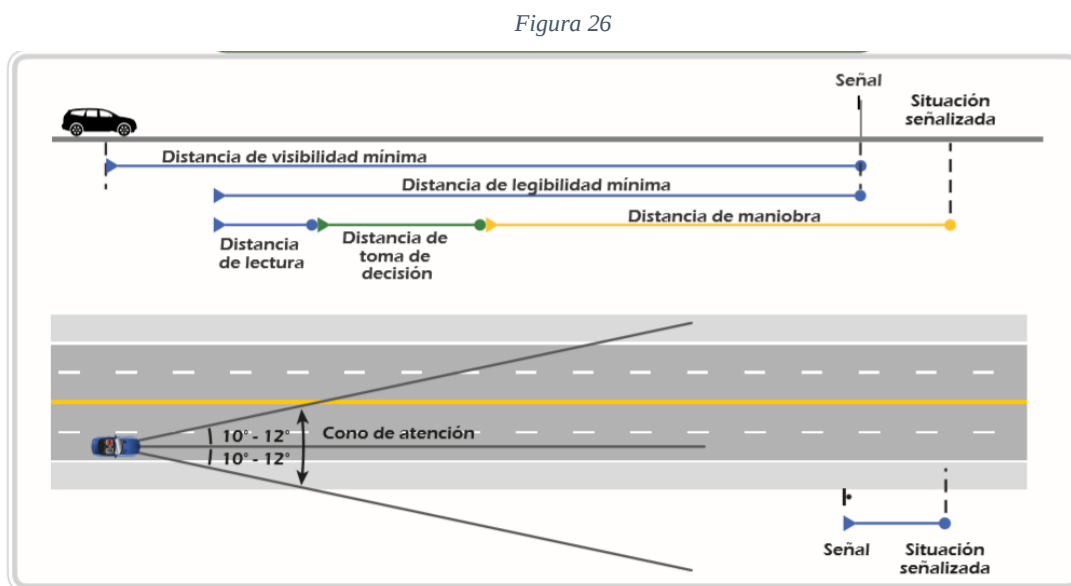
A continuación, se detallan los requisitos que deben cumplir las señales verticales que se instalan al costado de la calzada; su ubicación sobre la calzada se analiza en la sección 5, correspondiente a señales informativas.

Ubicación longitudinal

La ubicación longitudinal de cada señal debe ser tal que garantice al conductor que transita a la velocidad máxima permitida en la vía, ver, leer y comprender su mensaje con suficiente tiempo para reaccionar y ejecutar la maniobra adecuada, satisfaciendo uno de los siguientes objetivos: a. Indicar el inicio o fin de una restricción o autorización, en cuyo caso la señal debe ubicarse en el lugar específico donde esto ocurre. b. Advertir o informar sobre condiciones de la vía o de acciones que se deben o pueden realizar más adelante.

Las etapas del proceso descrito definen las siguientes distancias, que se muestran en la Figura 2.1-3: a. Distancia de visibilidad mínima b. Distancia de legibilidad mínima c. Distancia de lectura d. Distancia de toma decisión e. Distancia de maniobra f. Ubicación longitudinal





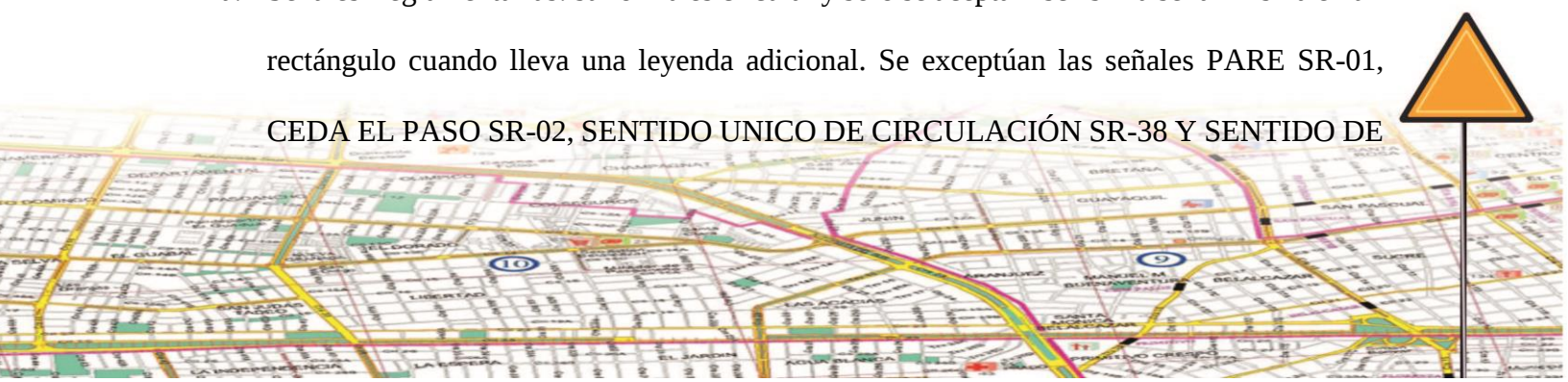
Forma y Color

La forma y color que caracterizan a cada señal facilita que sean reconocidas y comprendidas por los usuarios de la vía. El color de cualquier señal se puede lograr mediante el color del material retrorreflectivo, aplicación de tintas traslúcidas, tintas de transferencia térmica por impresión digital o mediante un sobre laminado traslúcido coloreado o mediante una sobrecapa transluciente.

-19-CAPÍTULO 2 / 2-1 GENERALIDADES DE LAS SEÑALES VERTICALES

En términos generales, las señales verticales tienen las siguientes formas geométricas y colores:

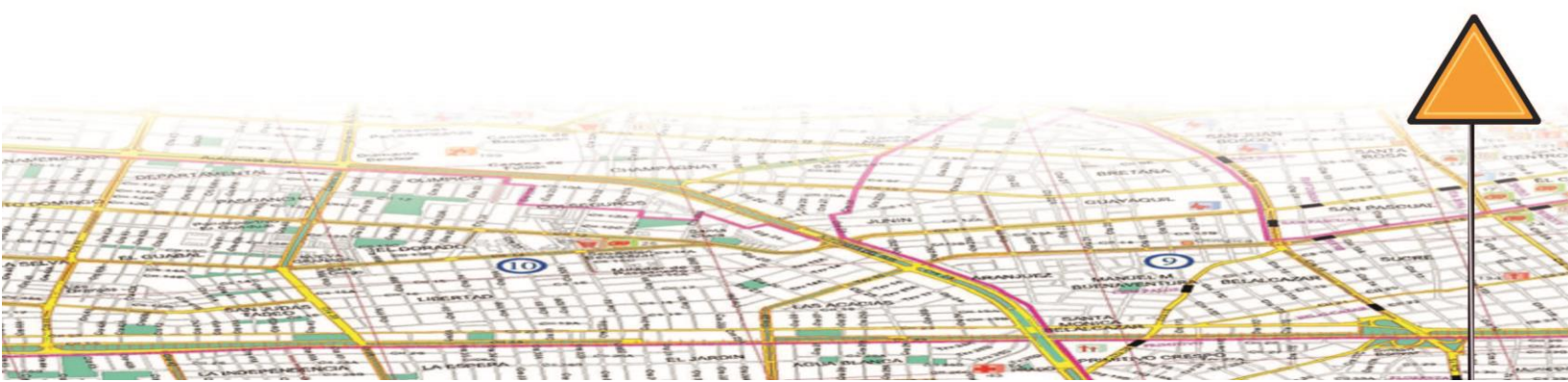
- a. Señales Reglamentarias: su forma es circular y sólo se acepta inscribir la señal misma en un rectángulo cuando lleva una leyenda adicional. Se exceptúan las señales PARE SR-01, CEDA EL PASO SR-02, SENTIDO UNICO DE CIRCULACIÓN SR-38 Y SENTIDO DE





CIRCULACIÓN DOBLE SR-39. Sus colores son blanco, rojo y negro. b. Señales Preventivas: tienen la forma de un rombo con la excepción del PASO A NIVEL (CRUZ DE SAN ANDRÉS) SP-54, DELINEADOR DIRECCIONAL SP75; su símbolo y leyenda son negros. Sus colores son amarillo o amarillo verde-fluorescente y negro con las excepciones de las señales PREVENCIÓN DE PARE SP-29 Y PREVENCIÓN DE CEDA EL PASO SP-33. c. Señales Informativas: son rectangulares o cuadradas; cuando son rectangulares, su lado mayor puede colocarse tanto horizontal como verticalmente. Se exceptúan de dichas formas las señales que indican la numeración de rutas y la de SALIDA INMEDIATA cuando ésta se usa en forma de flecha. Sus colores de fondo son azul o verde, y excepcionalmente marrón cuando se trata de señales turísticas.

- b. Las señales verticales se deben construir con los colores especificados para cada una de ellas. Los colores se definirán sobre la base de coordenadas cromáticas y deben estar dentro de los polígonos correspondientes, formados por cuatro vértices definidos en el Diagrama Cromático CIE 1931 según se establece en la norma ASTM D-4956. Ver Figura 2.1-1 Coordenadas Cromáticas y la Tabla 2.11 – Coordenadas Cromáticas (de día) ASTM D-4956 y Tabla 2.1-2 Coordenadas Cromáticas (de noche) ASTM D-4956. Ver Norma Técnica Colombiana 4739.





Manual on Uniform Traffic Control Devices(MUTCD)

for Streets and Highways 2009 Edition

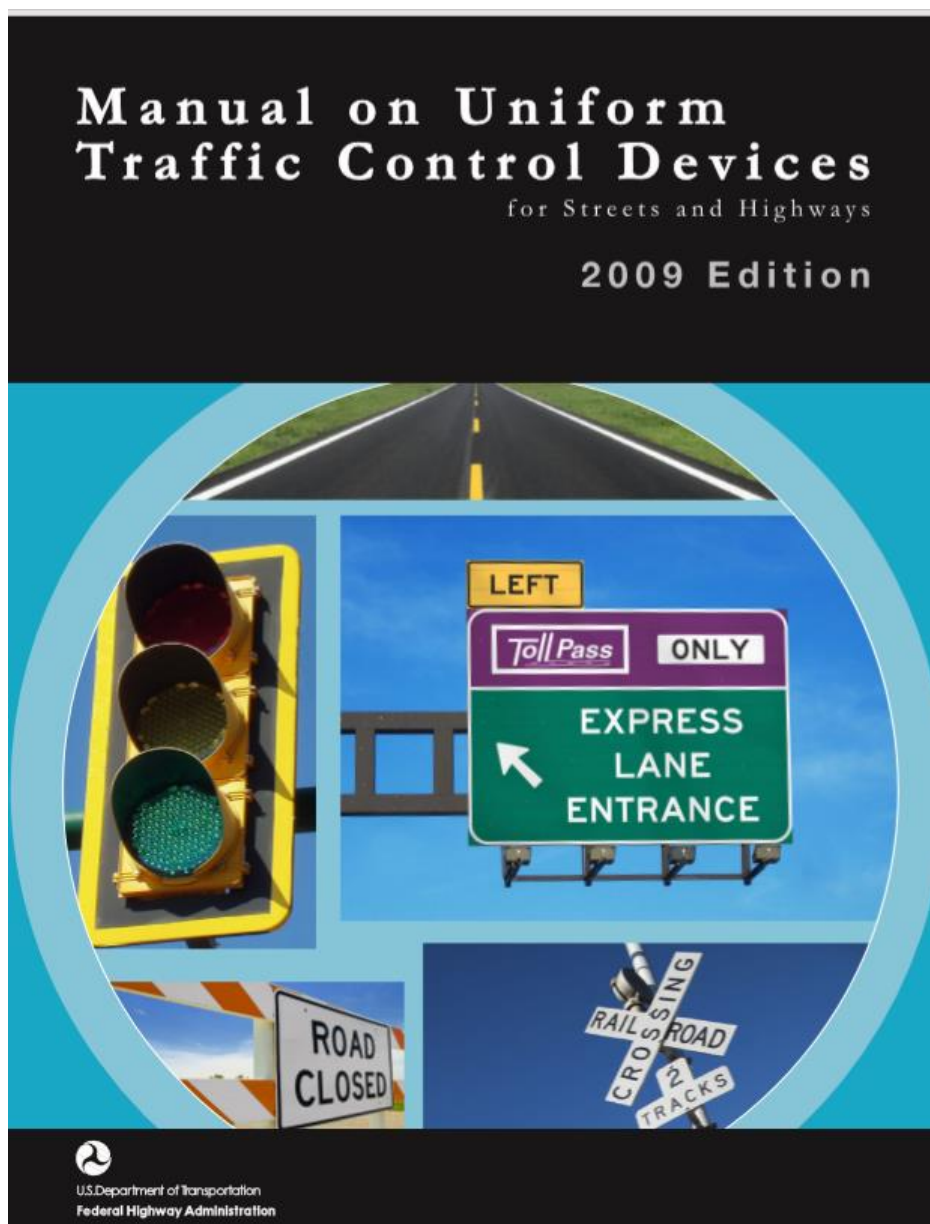
Figura 28



Figura 29



Figura 30



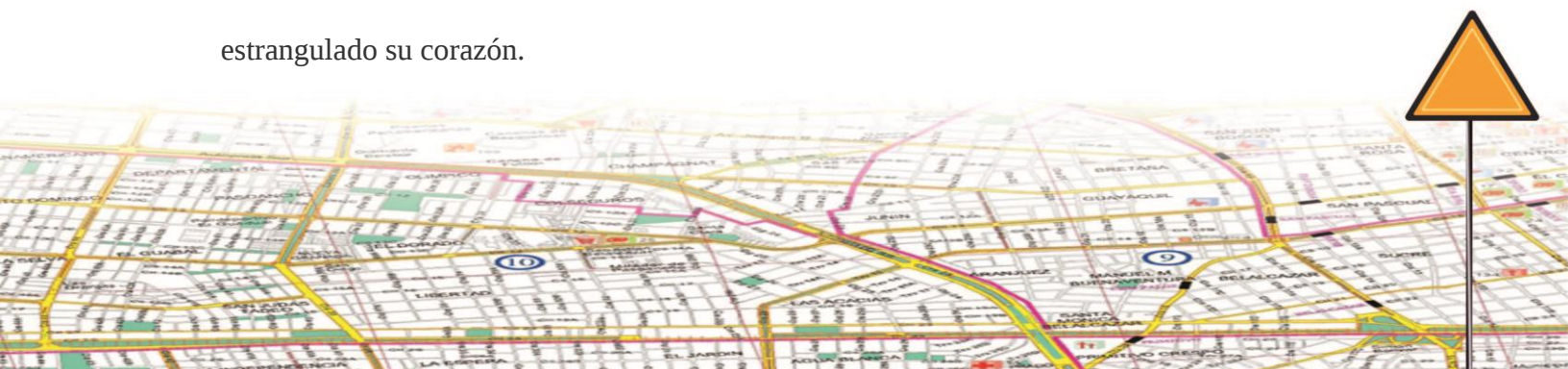


Manejando a través del infierno

Charles Bukowski

La gente está exhausta, infeliz y frustrada, la gente es
amarga y vengativa, la gente está engañada y temerosa,
la gente es iracunda y mediocre
y yo manejo entre ellos en la autopista y ellos
proyectan lo que les han dejado de sí mismos

en su manera de manejar.
Algunos más odiosos, algunos más disimulados que otros.
A algunos no les gusta que los pasen, e intentan
evitar que otros lo hagan.
Algunos intentan bloquear los cambios de carril.
Algunos odian los autos más nuevos, más caros.
Otros en esos autos odian los autos más viejos.
La autopista es un circo de emociones
chiquitas y baratas, es
la humanidad en movimiento, la mayoría
viniendo de un lugar que odia
y yendo a otro lugar que odia todavía más.
Las autopistas nos enseñan en qué
nos hemos convertido y
muchos de los choques y muertes son la colisión
entre seres incompletos, entre vidas penosas y dementes.
Cuando manejo por las autopistas veo el alma de
mi ciudad y es fea, fea, fea: los vivos han
estrangulado su corazón.





Bibliografías y otras fuentes de consulta

Frutiger. A. (2007). signos, símbolos, marcas y señales: Elementos, Morfología, representación, significación (10ª tirada) Barcelona: Gustavo Gili, SL.

Joan, C. (2003). Diseñar para los ojos. Grupo Editorial Design. La Paz, Bolivia.

Periódicos Asociados Ltda. (2005) El libro del saber, Kingfisher, impreso en Colombia

Webgrafías

Ayerbe, Agudelo, A. Reconocer el fracaso del mío recuperado de columna diario occidente.
[http://occidente.co/opini3n/columnistas/reconocer-el-fracaso-del-mio/](http://occidente.co/opinion/columnistas/reconocer-el-fracaso-del-mio/)

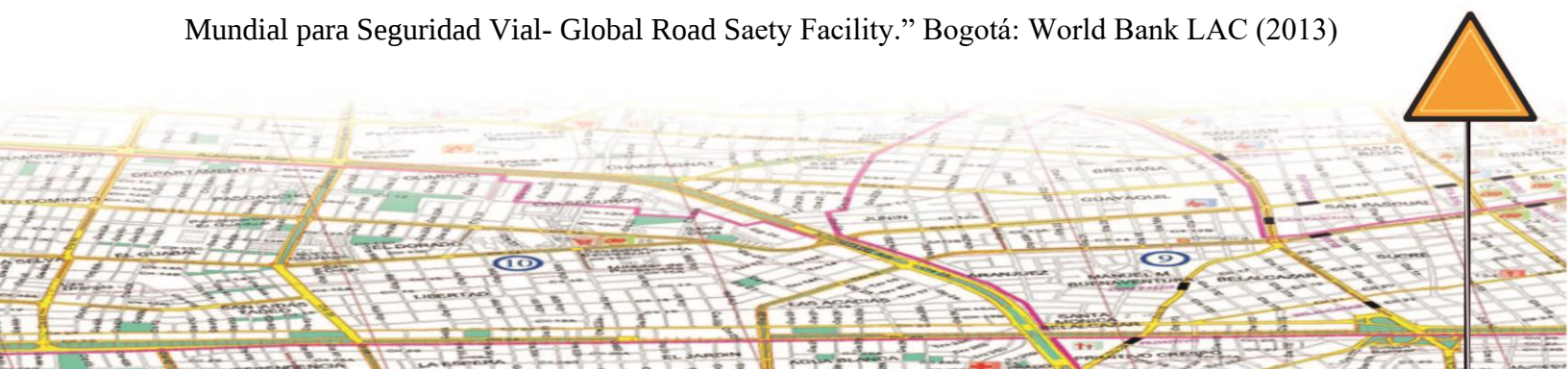
Bukowski, Charles. (2003). Antología. Editorial arquitrabe.

Cort3s, C. M. P. (2017). Educaci3n vial en la era digital: cultura vial y educaci3n permanente.
Di3logos sobre educaci3n, (15)

El caos del nacimiento de la automoci3n [Mensaje en un blog]. Recuperado de
<https://mutcd.fhwa.dot.gov/kno-history.htm>

Ledesma, A. S. T., & S3nchez., X. B. (2015). La gesti3n de seguridad vial seg3n la norma ISO 39001. El porqu3 de un dossier sobre prevenci3n de riesgos laborales.

Mundial, Banco. “An3lisis de la capacidad de gesti3n de la seguridad vial: Colombia, fondo Mundial para Seguridad Vial- Global Road Saety Facility.” Bogot3: World Bank LAC (2013)





Barthes, R., & Alcalde, R. (1990), la aventura semiológica. Barcelona: Paidós.

Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004). Para la regulación de tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia. Ministerio de Transporte Colombiano.

Montanez, L., Granada, I., Rodríguez, R., Veverka, J., Rodríguez, R., & Veverka, I. V. (2016). Banco Interamericano de Desarrollo.

Medina, J. D. L. (2014). Uso de lenguajes en sistemas de orientación.

organización Panamericana de la Salud. Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, D.C.: OPS; 2019.

Organización Mundial de la Salud. (2017). Salve vidas: Paquete de medidas técnicas de seguridad vial.

Pérez, G. L., Torres, D. M., & Vimos, V. V. (2018). Perspectiva de la seguridad vial en países de desarrollo-Colombia. Perspectiva, 39 (42).

Quintana, R. (2010). Diseño de sistemas de señalización y señalética. Universidad de Londres.

World Health Organization. “Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020

<http://artesvisualesyestetica.univalle.edu.co/docentes/nombrados/item/71-alvaro-ricardo-herrera>

<http://www.conduccionresponsable.com/comienzos-de-la-seguridad-vial/>





Informe mensual de eventos de movilidad, octubre 2019. Recuperado de <http://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/140106/observatorio-de-seguridad-vial-y-movilidad-sostenible>

<http://ansv.gov.co/Detalle/58/te-queremos-con-vida-un-reto-nacional-/index.html>

<http://www.inforvip.es/malagarte/>

<https://Ansv.gov.co/ActoresViales.html>

Videos

Programa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial “te queremos con Vida” recuperado de <http://m.youtube.com/watch?v=iKf1AQQtDnU>

Imágenes

Tabla 2 <http://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/14016/observatorio-de-seguridad-vial-y-movilidad-sostenible/>

Figura 1 <http://la-galeria.com.co/exposv/movilidad/comunicado.htm>

Figura 2 <http://alvaroherrera.org/>

Figura 3 <http://www.museodeanioquia.co/noticia/asi->

Figura 4 <http://www.museodeanioquia.co/noticia/asi-ha-quedado-el-conflicto-en-nuestra-coleccion/Gonzales>





Figura 5 <http://bga.uniandes.edu.co/catalogo/items/show/1794>

Figura 6 <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/06/01/reyn-peaton-campana-de-seguridad-vial-en-medellin/>

Figura 7 <https://borisbally.com/category/doing/>

Figura 8 <https://borisbally.com/category/doing/>

Figura 9 <http://plasticjesus.com/installations/de> <http://plasticjesus.com/installations>

Figura 10 <http://plasticjesus.com/installations/>

Figura 11 <https://www.clet.com/2020/05/28/clet-201/>

Figura 12 <https://www.clet.com/2017/03/10/clet-mercato-centrale-firenze/>

Figura 13 *De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

Figura 14 Astorquiza, A. (2020)

Figura 15 *De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

Figura 16 Astorquiza, A. (2020)

Figura 17 *De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

Figura 18 Astorquiza, A. (2020)

Figura 19 *De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

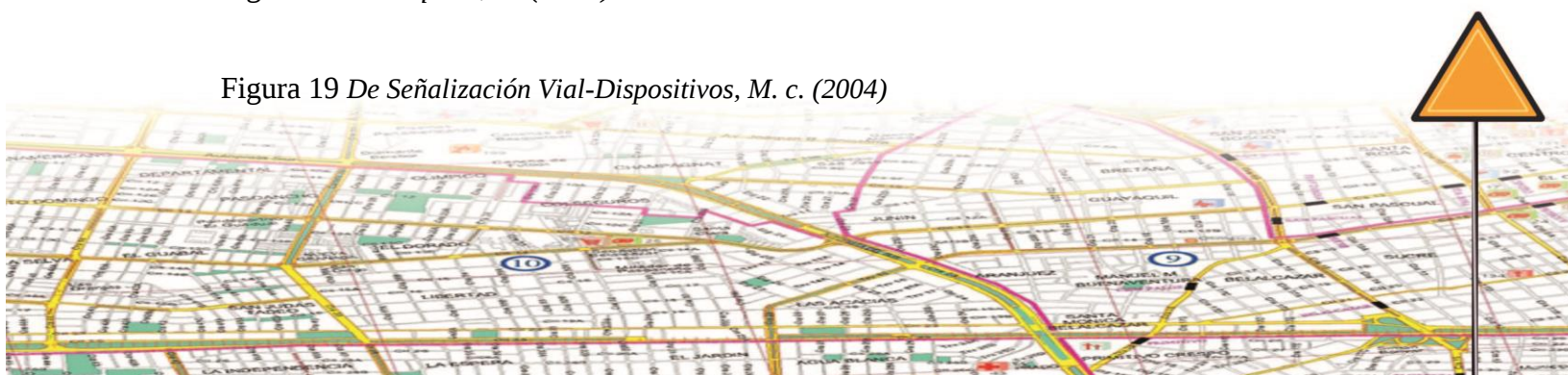


Figura 21 *De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

Figura 23 *De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

Figura 25 *De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

Figura 27 *De Señalización Vial-Dispositivos, M. c. (2004)*

Figura 29 <https://mutcd.fhwa.dot.gov/kno-history.htm>

Figura 30 <https://mutcd.fhwa.dot.gov/kno-history.htm>

