



## SEÑALIZACIÓN EDUCATIVA PARA LA CONVIVENCIA EN EL ESPACIO PÚBLICO

ÓSCAR JULIÁN CUESTA MORENO

Grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL  
FACULTAD DE EDUCACIÓN – DEPARTAMENTO DE POSGRADOS  
BOGOTÁ D.C  
2010

SEÑALIZACIÓN EDUCATIVA PARA LA CONVIVENCIA EN EL ESPACIO  
PÚBLICO

Trabajo presentado para obtener el título de Magister en Educación

ÓSCAR JULIÁN CUESTA MORENO

PABLO PÁRAMO, Ph.D  
Director

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL  
FACULTAD DE EDUCACIÓN – DEPARTAMENTO DE POSGRADOS  
BOGOTÁ D.C  
2010

Nota de Aceptación

-----  
-----  
-----  
-----  
-----  
-----

-----

Firma del Tutor

-----

Firma del Jurado

-----

Firma del Jurado

“Para todos los efectos, declaro que el presente trabajo es original y de mi total autoría; en aquellos casos en los cuales he requerido del trabajo de otros autores o investigadores, he dado los respectivos créditos”

## RESUMEN ANALÍTICO -RAE-

**Tipo de documento:** Tesis de Grado

**Acceso al documento:** Universidad Pedagógica Nacional

**Título del documento:** SEÑALIZACIÓN EDUCATIVA PARA LA CONVIVENCIA EN EL ESPACIO PÚBLICO

**Autor(s):** Óscar Julián Cuesta Moreno

**Publicación:** Bogotá, 2010 - No. 110 páginas.

**Unidad Patrocinante:** Universidad Pedagógica Nacional

**Palabras claves:** Señalética, señales visuales, pedagogía urbana, metacontingencias, prácticas de convivencia, espacio público, aprendizaje por reglas.

**Descripción:** La investigación parte de la siguiente hipótesis de que es posible motivar o modificar prácticas de convivencia en los ciudadanos a través de un repertorio de señales visuales que expliciten comportamientos deseados. Consecuentemente, este es su objetivo principal: Poner a prueba un conjunto de reglas representadas iconográficamente en señales educativas que generen la ocasión de motivar en los ciudadanos prácticas de convivencia en el espacio público.

### Fuentes:

- Aicher, Otl y Krampen, Martin. (1979). Sistemas de signos en la comunicación visual. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Burbano y Páramo. (2008). El aprendizaje por reglas y la convivencia ciudadana en el espacio público. Revista Pretil No. 19. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Colom, Antoni. (1990). La pedagogía urbana, marco conceptual de la ciudad educadora. En: La ciudad educadora. I Congreso Internacional de Ciutats Educadores, 1990. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. PP. 115-128.
- Costa, Joan. (1987). Señalética. Barcelona: Enciclopedia del Diseño. Centro Internacional de Investigación y Aplicaciones de la Comunicación.
- Páramo, Pablo. (2009). Metacontingencias y cambio de prácticas culturales en el espacio público urbano. En: Revista Pre-Til. Bogotá: Instituto de

Investigación y Proyectos Especiales. Universidad Piloto de Colombia. Año 7 No. 20 marzo-junio 2009.

- Sánchez, María. (2006). Señalética. Buenos Aires: Alfagrama Ediciones.
- Trilla. (1993). La educación y la ciudad. En: Educación y ciudad. Bogotá: Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico IDEP. No 2 Mayo de 1997. Pp. 6-19.

**Contenidos:** La investigación aborda en su primera parte las generalidades previas de la indagación, cómo el planteamiento del problema (de qué manera un repertorio de señales diseñadas puede motivar una práctica determinada en los ciudadanos) y los objetivos de la misma (básicamente, poner a prueba un repertorio de señales que tienen como propósito motivar prácticas de convivencia).

En una segunda parte, desarrolla los antecedentes de la investigación, haciendo hincapié en que el origen de la investigación tiene origen en una propuesta realizada por Pablo Páramo en un artículo que habla sobre la creación de prácticas culturales de convivencia. Así mismo, desarrolla el marco referencial donde reflexiona sobre categorías y conceptos tales como pedagogía urbana, ciudad y educadora, espacio público, convivencia ciudadana, aprendizaje situado, comportamientos urbanos responsables, aprendizaje por reglas, contingencias y meta-contingencias, señales, semiótica de las señales urbanas, función de la señalética urbana.

En una tercera parte, da cuenta de la metodología utilizada (cuasi experimental), los resultados alcanzados, el análisis de los mismos y las conclusiones. En líneas generales, los resultados alcanzados llevan al autor a reevaluar su hipótesis.

**Metodología:** Se realizó un estudio de tipo cuasi-experimental con el seguimiento a un grupo de control no equivalente, efectuando un pre-test y un post-test antes de y después de fijar las señales propuestas en el espacio público.

La población seleccionada fueron ciudadanos y ciudadanas que transitan por la carrera 13, entre la calle 53 y calle 49.

Para el registro se utilizó la observación conductual y se registró en unas tablas de seguimiento, así mismo, se realizaron unas encuestas para determinar la opinión de las personas.

En líneas generales, en una primera etapa se observó que tanto se presentaban los comportamientos (ayudar a subir o bajar del bus, ceder el paso al peatón y ayudar a cruzar la calle a un desconocido que lo necesite). Posteriormente, se fijaron las señales que invitaban a realizar dicho comportamiento y se determinó qué tanto el comportamiento se incrementaba. Finalmente, se realizaron las encuestas con

miras a determinar que pensaban los ciudadanos sobre la propuesta, el diseño de las señales y la pertinencia de su propósito.

### **Conclusiones:**

- Para motivar e incentivar las prácticas de convivencia a través de señales visuales es necesario tener en cuenta que el mensaje sea muy claro y no presente ambigüedades, así como que el diseño y tamaño deben ser muy llamativos para atraer la atención.
- La pedagogía urbana y ambiental debe propender por propuestas novedosas, que utilicen todas las posibilidades del espacio público en la consolidación de la convivencia.
- El éxito de un programa de señales como el propuesto por la investigación puede ser potencializado a través de una dinámica amplia que involucre a los medios de comunicación masivos, como la radio y la televisión, los colegios y las universidades y las autoridades gubernamentales de la alcaldía.
- Los ciudadanos están interesados en propuestas novedosas que los lleven a ejercer comportamientos que los benefician mutuamente a todos, como son las prácticas solidarias.
- La consolidación de metacontingencias y de mecanismos de auto-regulación y mutua-regulación ciudadana debe tener presente propuestas novedosas que partan de la autoconciencia del mismo ciudadano.
- Finalmente, concluyen que es necesario seguir investigando sobre la posibilidad de modificar o incentivar prácticas de convivencia, sobre todo en espacio diferentes al público, como los colegios o los centros comerciales.

Fecha elaboración resumen: 8 de junio de 2007

## TABLA DE CONTENIDO

Introducción	11	
Título	13	
Tema	13	
Problema de Investigación	13	
Objetivos	13	
Justificación	14	
Antecedentes	16	
Marco Teórico	21	
Pedagogía Urbana	21	
<i>Ciudad y Educadora</i>	26	
<i>Espacio Público</i>	30	
<i>Convivencia Ciudadana</i>	32	
Aprendizaje Situado	34	
Comportamientos Urbanos Responsables	36	
Aprendizaje por Reglas	37	
Contingencias y Meta-contingencias	39	
Señales	41	
<i>Semiótica de las Señales Urbanas</i>	44	
<i>Función de la señalética Urbana</i>	46	
Diseño Metodológico	49	
Resultados	57	
Análisis de Resultados	88	
Conclusiones y Recomendaciones	101	
Bibliografía	106	



## LISTADO DE FIGURAS

Figura 1. Diseño de personas en movimiento para señales de los Olímpicos de Múnich 1972.

Figura 2. Señal de ayudar a bajar una persona del bus.

Figura 3. Señal de ayudar a cruzar la calle a un desconocido con dificultades.

Figura 4. Señal de conductor cediendo el paso a los peatones

Figura 5. Gráfico resultado de pre-test en la calle 49 con carrea 13.

Figura 6. Gráfico resultado de post-test en la calle 49 con carrea 13.

Figura 7. Señal preventiva de hombre con bastón, ubicada encima del semáforo de la calle 49 con carrera 13.

Figura 8. Señuelo en los primeros intentos por cruzar la calle.

Figura 9. Señuelo en un intento por cruzar la calle.

Figura 10. Señuelo cruzando la calle, de fondo el semáforo y señal preventiva de hombre con bastón.

Figura 11. Señal propuesta para ayudar a cruzar a un desconocido con dificultades fijada en el espacio público.

Figura 12. Señuelo preparado para cruzar la calle, de fondo señal propuesta fijada en el poste.

Figura 13. Señuelo es ayudado por una señora.

Figura 14. Señuelo cruzando la calle, de fondo el transito y la señal.

Figura 15. Resultados pre-test calle 51.

Figura 16. Resultados post-test calle 51.

Figura 17. Saturación de señales informativas, calle 51 con carrera 13.

Figura 18. Señuelo peatón aprovecha que un grupo de personas cruza la calle 51 para él cruzar.

Figura 19. Señuelo peatón cruza la calle pero autos siguen a la misma velocidad.

Figura 20. Señuelo peatón queda atrapado en la mitad del transito.

Figura 21. Señuelo peatón cruza por entre los vehículos, aprovechando el trancón.

Figura 22. Señuelo peatón cruza corriendo porque buseta no da indicios de frenar.

Figura 23. Señal de conductor cediendo el paso fijada en el espacio público de la calle 51 con 13.

Figura 24. Conductor hace gestos al peatón para que siga cruzando.

Figura 25. Busetas mantiene velocidad a pesar que peatones cruzan la calle.

Figura 26. Grupo de personas intentan cruzar la calle.

Figura 27. Moto mantiene velocidad a pesar que ve que al señuelo en mitad de la calle.

Figura 28. Peatón señuelo queda atrapado en medio de dos busetas, conductores en lugar de detenerse pitan.

Figura 29. Resultados pre-test calle 53 con carrera 13.

Figura 30. Resultados post-test calle 53 con carrera 13.

Figura 31. Contexto de la observación de la calle 53 con carrera 13.

Figura 32. Contexto de la observación de la calle 53 con carrera 13, zona donde ciudadanos esperan el bus.

Figura 33. Señal propuesta para ayudar a bajar o subir a una persona del bus, fijada en el espacio público.

Figura 34. Comportamiento solidario en un accidente con botellas.

Figura 35. Señal fijada, de fondo el espacio público.

Figura 36. Ciudadanos esperan el bus, de fondo la señal fijada.

## INTRODUCCIÓN

En las dos últimas décadas se ha investigado, debatido y teorizado sobre la ciudad y sus vínculos con la práctica educativa. Tales reflexiones han tenido una sonora resonancia en los círculos académicos, quienes han aportado en la consolidación de un novedoso campo del saber: la pedagogía urbana.

El presente trabajo, precisamente, tiene origen en inquietudes motivadas en el Grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental, de la Línea de Educación Comunitaria, de la Maestría en Educación de la Universidad Pedagógica Nacional.

En ese orden de ideas, la presente investigación reúne intereses personales del autor sobre la posibilidad de motivar prácticas sociales que consoliden la convivencia entre los ciudadanos de Bogotá, a partir de fijar señales educativas que expliciten comportamientos deseables en el espacio público de Chapinero.

Dichos comportamientos deseables, tienen como gran objetivo el sostenimiento de la práctica en los ciudadanos a partir de la planificación de metacontingencias y de relaciones de contingencias interdependientes, es decir, de la relación entre personas que buscan auto regularse porque encuentra un beneficio individual y colectivo.

La consolidación del tema y problema de la investigación tuvo como principal referente la propuesta de Aprendizaje Situado, iniciativa pedagógica propuesta por Páramo (2009), director del grupo anteriormente citado, y la cual hace una invitación explícita a consolidar propuestas novedosas para la creación y modificación de prácticas sociales en el espacio público.

En líneas generales, el propósito del presente trabajo fue mostrar el uso de señales, similares a las que permiten la movilidad en la ciudad, pero con el objetivo de consolidar la convivencia ciudadana.

Para ello, se expone en primer lugar las generalidades formales del proyecto, como la limitación del tema, la pregunta y el problema de investigación, los objetivos, antecedentes y justificación de esta iniciativa.

En seguida, se presenta la investigación documental sobre las categorías, conceptos y teorías que alimentan el proyecto, haciendo hincapié en el concepto de metacontingencias y señalética urbana, ejes principales en los que gira la propuesta.

Posteriormente, se muestra la metodología propuesta para la investigación, basada en la observación conductual y en el registro de comportamientos, así como las señales y prácticas a evaluar en la investigación.

En la última parte, se da a conocer los resultados alcanzados en el proceso de indagación, mostrando los resultados obtenidos antes y después de fijar la señal en el espacio público. Finalmente, el informe presenta el análisis de los resultados alcanzados y sugiere tener presente ciertas especificaciones para futuras investigaciones con propuestas similares. Termina con la bibliografía utilizada y los anexos respectivos.

## **1. TÍTULO:**

Señalización educativa para la convivencia en el espacio público

## **2. TEMA:**

El trabajo se enmarca dentro del campo conceptual de la pedagogía urbana, el cual toma como escenario de formación el ambiente urbano y, en particular, el espacio público.

### **2.1 DELIMITACIÓN DEL TEMA:**

Promoción y modificación de prácticas de convivencia ciudadana a partir del diseño de unas señales educativas que permitan la ocasión de seguir una regla, en un lugar del barrio Chapinero en la ciudad de Bogotá.

## **3. PROBLEMA:**

¿De qué manera se pueden motivar prácticas de convivencia ciudadana a partir de señales educativas que originen la ocasión de seguir una regla en el espacio público urbano de la calle 13 entre las carreras 53 y 51, del barrio Chapinero en la ciudad de Bogotá?

## **4. OBJETIVO GENERAL:**

Poner a prueba un conjunto de reglas representadas iconográficamente en señales educativas que generen la ocasión de motivar en los ciudadanos prácticas de convivencia en el espacio público.

## **5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Caracterizar las prácticas sociales de convivencia en el espacio público de la calle 13 entre las carreras 53 y 51 de la localidad de Chapinero, en la ciudad de Bogotá.
- Poner a prueba unas señales que indiquen el comportamiento deseable de las personas en el espacio público de la calle 13 entre las carreras 53 y 51 de la localidad de Chapinero, en la ciudad de Bogotá.
- Determinar el impacto que genera dicho repertorio de señales educativas especialmente diseñadas e instaladas en el espacio público de la calle 13 entre las carreras 53 y 51 de la localidad de Chapinero, en la ciudad de Bogotá, sobre el comportamiento de las personas.
- Contrastar las prácticas de convivencia que se identifiquen inicialmente con las prácticas generadas a partir de la ubicación de las señales instaladas en el espacio público de la calle 13 entre las carreras 53 y 51 de la localidad de Chapinero en la ciudad de Bogotá.

## **6. JUSTIFICACIÓN:**

El uso constante de la *“Urbanidad de Carreño”* brindó a la educación tradicional, tanto a nivel institucional como familiar, unos parámetros de comportamiento basados en reglas puntuales que permitían la convivencia social a partir del mutuo respeto.

Hoy en círculos sociales se añoran dichas prácticas, en especial por los reiterados comportamientos indeseados en los espacios públicos que afectan la convivencia, como no dejar pasar al peatón en un cruce, no ayudar a los ancianos, niños y

personas con discapacidad, orinar o escupir en lugares públicos, etc. Dichos comportamientos, ya sea porque los ciudadanos desconocen las reglas o no cumplen con el acatamiento de ellas, ocasionan procedimientos que afectan la vida colectiva.

En ese marco, se hace necesario implementar en la ciudad algunas estrategias que nos recuerden la cordialidad, el respeto por el otro y solidaridad, en pocas palabras, las prácticas de sana convivencia, producto del acuerdo tácito (ético) o normativo (código de policía, por ejemplo), que permiten a los ciudadanos entender que ellos comparten los lugares con otros pares.

En ese sentido, se vive y convive con el otro en lugares públicos, que están regidos por normas que se traducen en comportamientos o prácticas de convivencia, que nos exigen hacer lo que “nos gustaría que hicieran con nosotros”.

En razón a lo anterior y a que los procesos pedagógicos no se restringen al aula tradicional de las instituciones educativas, se pretende, de una parte, caracterizar la creación o modificación de prácticas de convivencia en el espacio público por parte de los ciudadanos, a partir del diseño e instalación de una serie de señales en el espacio público escogido.

De otra parte, se pretende generar un ejercicio de reflexión y construcción pedagógica que contribuya a complementar el concepto de metacontingencia propuesto por Páramo (2009), entendida como las prácticas socialmente aceptadas y socialmente exigidas que permiten la convivencia en el espacio público.

El concepto también permite volcar la mirada sobre los efectos que las propuestas estético-semióticas tienen sobre los ciudadanos, sobre la convencionalidad que ellas puedan generar, sobre la apropiación, generalización y arraigo no sólo del lugar sino del concepto y comportamiento que subyace a la imagen.

## 7. ANTECEDENTES

Dado que, en líneas generales, el presente trabajo aborda la posibilidad de motivar prácticas de convivencia ciudadana en el espacio público a través de una propuesta señalética con intención educativa, el mayor antecedente lo encontramos en la producción de Otl Aicher (1994).

Aicher, reconocido diseñador alemán, fue rector del Hochschule Fur Gestaltung d'Ulm (Escuela Superior de Diseño). Su prestigio internacional se consolida en 1972, cuando es el encargado de los diseños para los Juegos Olímpicos de Múnich, donde desarrolla un sistema general de señales pictóricas de referencia obligada en la señalética contemporánea, pues el autor concibió una pauta de diseño que desarrolla el movimiento humano, como la que se puede ver en la figura 1, y que hoy es un referente común en las señales urbanas (Costa, 1987).



Figura 1. Diseño de personas en movimiento para señales de los Olímpicos de Múnich 1972.

Del mismo modo, Aicher se convierte en antecedente para la presente investigación por su producción reflexiva entorno a la comunicación visual y el diseño de señales. De sus trabajos, es pertinente, destacar tres títulos: Analógico y digital, El mundo como proyecto y Sistema de signos en la comunicación visual.



En el primero, puntualmente, Aicher (2001), expone una serie de 17 ensayos donde se plantean y argumentan reflexiones e hipótesis sobre el diseño y su vínculo con la filosofía, especialmente, con la forma en que el hombre aprende y pone en común (comunica) el mundo.

En el segundo, Aicher (1994) publica una serie de escritos producto de su experiencia como diseñador, en los cuales discute sobre la imagen, la tipografía, la arquitectura, la diferencia entre signo y símbolo y, de manera ponderada, sobre la idea de un mundo como proyecto, basado en el supuesto de que “no se planifica y administra, sino que se desarrolla y se proyecta” (Stock, 1994), es decir, la constante prueba y corrección conduce el proyecto al resultado adecuado, buscando alternativas a lo existente.

En el trabajo Sistema de signos en la comunicación, Aicher y Kampen (1979) recopilan y analizan un conjunto amplio de diseños señaléticos. Brindan, fundamentalmente, una amplia información sobre la comunicación mediante símbolos gráficos en vista a su utilización práctica; así mismo, aportan criterios para profundizar y reflexionar teóricamente las condiciones previas para el desarrollo de las propuestas de símbolo gráficos. De las tres producciones citadas, este último se convierte en un antecedente significativo para la presente investigación.

Por otro lado, se puede citar otro antecedente europeo en el trabajo de Costa (1987), quien desde el Centro Internacional de Investigación y Aplicación de la Comunicación, en España, publicó el libro Señalética, en el cual discute el objeto de estudio de un campo del saber con dicho nombre, la historia de la producción señalética humana y la comunicación visual, teoriza sobre las señales y centra parámetros para reflexionar sobre el diseño de señales icónicas.

Específicamente, es relevante citar el trabajo de Costa porque él es el primero en enunciar la necesidad de considerar “el potencial didáctico, y más exactamente

autodidáctico, de la señalética como modo de relación con los individuos y su entorno cotidiano” (Costa, 1987, p. 9). Potencial que busca ser explorado y caracterizado en esta investigación.

La definición que deja Costa (1987, p. 10) para señalética es la siguiente: “Sistema instantáneo e inequívoco de información por medio de señales visuales o mensajes espaciales de comportamiento”. Tal definición es un antecedente relevante para la investigación porque, en primer lugar, plantea dos criterios que son fundamentales considerar en la propuesta que aquí se hace: instantáneo e inequívoco, pues un repertorio de señales icónicas que busca motivar práctica de convivencia en el espacio público debe ser de rápida interpretación y no dejar ambigüedades. En segundo lugar, porque Costa (1987) habla de un comportamiento, para el muy ceñido a la movilidad del transeúnte en la ciudad, pero que en esta investigación busca una práctica solidaria, en marcada en los comportamientos urbanos responsables (Páramo, 2009).

Más explícitamente, se puede ver un antecedente similar al que aquí se propone en el siguiente apartado expuesto por Costa (1987, p. 14): el campo de acción de la señalética “es un didactismo inmediato en el flujo de los actos de la vida corriente: cruzar una calle, localizar un servicio asistencial, utilizar el metro. Incluso puede pensarse con razón, más que en un didactismo, en una autodidaxia, que es la forma más creativa de la didáctica por lo que comporta de participación activa del propio individuo”. En Costa podemos encontrar unos primeros antecedentes a la propuesta aquí plateada, pero él no explicita una invitación novedosa cómo la que este trabajo platea: la motivación en los ciudadanos de prácticas de convivencia a partir de un repertorio de señales icónicas en el espacio público de Bogotá.

A nivel local, en Colombia encontramos un antecedente en el trabajo de Salcedo y Caicedo (2007), quienes realizaron una investigación sobre las señales en los

cruces urbanos que fueron impactados en la construcción del Sistema MIO de Transporte Masivo en la ciudad de Cali.

La investigación de Salcedo y Caicedo (2007) fue alimentado por dos preguntas fundamentalmente: ¿Qué tipos de señales visuales integran el espacio público en los cruces viales? y ¿Qué usos consideran los ciudadanos tienen y han tenido las señales visuales presentes en dichos cruces?

En líneas generales, los investigadores encontraron que las señales son entendidas como guías de los ciudadanos para ubicarse en el espacio público, orientarse en el tránsito o obtener información (indican donde queda X o Y lugar). Según su investigación, la señal más reconocida en las personas es la cebr, que indica por donde se puede pasar. Salcedo y Caicedo (2007) también especifican un conjunto de señales como reguladoras, la cuales explicitan respeto a la regla y su no acatamiento una sanción (prohibido girar a la izquierda, máxima velocidad 60 k/h). Este trabajo es el más reciente sobre señalética en Colombia, sin embargo, no se acerca a la idea central de la propuesta aquí plateada.

La presente investigación, puntualmente, tiene origen en inquietudes personales del autor, quien encontró puntos en común entre la propuesta de Páramo (2009) en su artículo *Metacontingencias y cambio de prácticas culturales en el espacio público urbano* y sus intereses profesionales, en especial, en el campo de la comunicación visual, la estética urbana y sus posibilidades educativas.

Sus intereses fueron guiados por los derroteros investigativos del Grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental, perteneciente a la Línea de Educación Comunitaria de la Maestría en Educación de la Universidad Pedagógica Nacional.

Las inquietudes que dan origen a la presente investigación están basadas, en líneas generales, en el siguiente aparte de un artículo escrito por Páramo (2009):

“Habrá que desarrollar de forma imaginativa un sistema de símbolos similar para otro conjunto amplio de conductas que se suelen presentar en el espacio público: ayudar a quien está en dificultades, no escupir, no arrojar basura al piso, algunas personas no creen estar incumpliendo una regla cuando orinan en sitio público o no hacen uso del puente peatonal, etc.”

En ese sentido, se propone en esta investigación observar que alcance puede tener ese sistema de símbolos (en este caso señales icónicas) en la modificación de conductas que se presentan en el espacio público de Chapinero. Los comportamientos a evaluar tienen una íntima relación con la convivencia, pues el efectuarlos genera un beneficio colectivo que hace a la ciudad un espacio más adecuado para el encuentro entre extraños.

Aunque las investigaciones sobre la función de las señales en la ciudad tienen un importante adelanto (Aicher y Krampen, 1979), su uso en la creación y modificación de prácticas de convivencia bajo un referente educativo es novedoso, como lo sugiere Páramo (2009) en el párrafo citado y en el siguiente aparte:

“Adicionalmente la estrategia debería contemplar la difusión de las reglas de convivencia *in situ*, enunciando de forma explícita los comportamientos esperados”

La estrategia aquí propuesta busca dar respuesta a dicha sugerencia, pues las señales expresan reglas de convivencia y enuncian de manera explícita los comportamientos, y esto lo hace en el sitio mismo (lugar donde se fijan en el espacio público).

Así pues, como se puede ver, la iniciativa es novedosa y tiene su mayor antecedente en una estrategia sugerida por Páramo (2009), pero que aún no ha sido materializada y evaluada.

## **8. MARCO TEÓRICO**

Dado que esta investigación gira en torno a la modificación de prácticas de convivencia ciudadana a partir del diseño de señales educativas en el espacio público de Chapinero, es pertinente explorar y analizar las reflexiones, conceptos e investigaciones que han sondeado estas categorías. En ese orden de ideas, el presente capítulo expone en una primera instancia los aportes de la pedagogía urbana y el movimiento ciudad educadora; posteriormente, revisa los conceptos de espacio público, convivencia ciudadana, aprendizaje situado, metacontingencia, prácticas culturales y comportamientos urbano responsable; finalmente, examina desde la semiótica las señales, especialmente, las señales urbanas en el espacio público.

### **8.1 Pedagogía Urbana**

La presente investigación se enmarca en el trabajo de investigación que se desarrolla en el Grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental de la Línea de Investigación Educación Comunitaria, de la Maestría en Educación de la Universidad Pedagógica Nacional. En ese orden de ideas, las reflexiones expuestas en este trabajo tienen como marco general las disertaciones dadas entorno a la pedagogía urbana y a los trazos ofrecidos por diferentes autores acerca de la ciudad educadora. Así pues, en este aparte se recogerán conceptos y planteamientos que abordan dichos intereses.

La relación educación-ciudad ha tenido un íntimo vínculo, dado que los escenarios de formación han tenido su lugar en los espacios citadinos, como es el caso de la escuela y la universidad, las reflexiones acerca de dicho vínculo sólo han tenido un

evidente interés investigativo desde el campo pedagógico sólo hasta la década de final del siglo XX (relativamente hace poco), cuando se empezó hablar de la ciudad como espacio de educación, lo que dio origen a la pedagogía urbana (Páramo, 2010).

En líneas generales, la pedagogía es el campo del conocimiento que investiga y reflexiona sobre la práctica educativa. En ese sentido, se podría afirmar que la pedagogía urbana es la parte del saber pedagógico que indaga y discute sobre la práctica educativa en la ciudad.

Puesto que a lo largo de la historia se ha debatido sobre el papel del campo pedagógico en la formación de las personas según los parámetros sociales de la época, con el fin de constituir un mejor ser humano, la pedagogía, entre otras cosas, ha girado en torno a la educación moral, axiológica y normativa, pensando en cómo transmitir conocimientos o instruir sobre un saber (Gadotti, 2005).

Por lo anterior, Colom (1990, p. 121) afirma que dicha perspectiva aporta “a la pedagogía urbana un objeto didactista centrado entonces en logros instructivos y de aprendizaje, y un objeto formativo que intentará el perfeccionamiento del hombre en su vertiente social, o si se quiere, convivencial, facilitándole una formación adecuada para poder vivir en la sociedad cívica o urbana”.

Así mismo, tal perspectiva de la pedagogía urbana centra su atención especialmente en un plano didáctico, donde se concentran dos actividades básicas: aprender de la ciudad, es decir, la ciudad como fuente de aprendizaje, y aprender la ciudad, lo que se traduce en la ciudad como objeto de aprendizaje (Colom, 1990). Estos planteamientos, desarrollados más puntualmente por Trilla (1993), serán abordados más adelante.

Lo anterior se convierte en un aporte de la pedagogía urbana al campo pedagógico, pues exige pensar una didáctica para enseñar los contenidos

culturales que aporta la ciudad (ciudad como objeto) o, del mismo modo, motivar programas que considere la ciudad como escenario donde se aprenden otros contenidos culturales, “lo que en todo caso conlleva una innovación de medios y métodos de aprendizaje” (Colom, 1990, p. 124).

Para Colom (1990) la pedagogía urbana debe ayudar al ciudadano a adecuar su comportamiento al espacio de la ciudad, por tal razón propone los siguientes programas formativos: educación ciudadana (deberes y derechos que se deben cumplir para poder convivir en la ciudad), educación vial (normatividad que reglamenta la circulación en la ciudad), educación del consumidor (el ciudadano debe conocer y hacer valer sus derechos como consumidor) y educación para el ocio (educar para aprovechar en el tiempo libre los espacios que ofrece la ciudad).

En el caso concreto de este proyecto, entre los anteriores programas propuestos hay una relación pertinente con dos de ellos. Uno es el de educación ciudadana, dado que pretende motivar prácticas de convivencia a través de señales educativas, entendidas como indicaciones a cumplir; el otro es el de educación vial, puesto que se pretende, entre otras cosas, motivar la práctica social de ceder el paso. Estas prácticas serán explicadas más adelante, especialmente desde el marco del aprendizaje por reglas y los comportamientos urbanos responsables.

Por otro lado, la pedagogía urbana explicita la necesidad de ampliar la labor de la pedagogía más allá de los límites de la escuela: “La ciudad se nos presenta también como un espacio objeto de atención pedagógica que, a su vez, responde a una delimitación topológica clara y concreta” (Colom, 1990, p. 124).

Otras contribuciones de la pedagogía urbana pueden ser: aportes de carácter antropológico y cultural a través de estudios e investigaciones sobre la dinámica urbana y la vida en la ciudad; aportes encaminados a la intervención de la ciudad en la dinámica en la escuela y viceversa (por ejemplo, el programa Escuela-Ciudad-Escuela de la Alcaldía de Bogotá); en ese sentido, aportes de carácter

curricular, teniendo en cuenta las posibilidades de la ciudad; aportes en otras disciplinas, como la arquitectura, el diseño, la museología, urbanística y la psicología ambiental, dado que reflexiona sobre la educación y la ciudad.

Por su parte, Páramo (2010) establece que en el medio urbano contemporáneo la reflexión de políticas incorporadas a la educación debe tener en cuenta el problema de la sustentabilidad de la ciudad y la importancia de fortalecer la identidad urbana, en ese sentido, para los autores la pedagogía urbana debe investigar y debatir en estos temas.

La pedagogía urbana debe contemplar el principio de que es necesario entender la ciudad para entender al hombre: Debido a que es el espacio en donde emergen las comprensiones y las posibilidades de la realidad, la ciudad es el lugar donde muchos de los sueños humanos se materializan, por tanto, pretender entenderla es buscar entender la naturaleza humana (Páramo, 2010), es decir, investigar la ciudad es aproximarse a sus habitantes. De allí que exista una necesidad de la pedagogía de indagar por la ciudad como objeto, para proponer prácticas educativas en los entornos urbanos.

Páramo (2010) considera que existen cuatro campos teóricos que han influenciado la reflexión de la pedagogía urbana: la psicología social, la psicología ambiental, la pedagogía ambiental y la pedagogía social. Estos campos, como se podrá ver en los siguientes apartes del presente trabajo, permiten hablar de aprendizaje situado en el espacio urbano, de cultura ciudadana, de práctica de convivencia y de comportamientos urbanos responsables, categorías significativas en esta investigación, puesto que dichos campos disciplinares aportan al debate acerca de la formación de ciudadanos fuera de la escuela y, más exactamente, en el diálogo de la escuela y su contexto: la ciudad.

Los campos citados, además, se evidencian en el objeto propuesto para la pedagogía urbana por Páramo (2010): el estudio y el diseño de propuestas



alrededor de los aprendizajes resultantes de la experiencia urbana permanente de los sujetos en interacción con otros sujetos en el medio y con el medio urbano. En ese orden, existen dos vertientes a destacar: una que explora las relaciones transactivas de los sujetos entre sí y de ellos con el espacio urbano, especialmente, el público (aprendizaje basado en la experiencia -educación informal-); otra que articula la relación de la ciudad con la escuela y la escuela con la ciudad (basado en diseño políticas y programas -de carácter más formal-).

En aras de conceptualizar la pedagogía urbana bajo los parámetros de este proyecto, se hace pertinente citar la propuesta de Páramo (2010, p. 23), quien plantea que “la Pedagogía Urbana debería entenderse como el campo de conocimiento que integra la epistemología, la historia, la teoría, los conceptos y las prácticas que surgen del estudio de las relaciones transactivas de tipo formativo que se dan entre el individuo o los grupos, con el entorno urbano y sus instituciones mediante mecanismos informales y no formales. Las acciones educativas que se derivan de esta teorización se sitúan principalmente en el espacio público y los lugares culturales de la ciudad”.

El presente trabajo parte de entender la pedagogía urbana bajo los lineamientos de la anterior definición, pues centra su atención en el espacio público, lugar donde se desarrolla esta investigación (carrera 13 entre calles 53 y 51). De la misma manera, reconoce los mecanismos informales en el desarrollo de la práctica educativa, como lo son las señales urbanas, punto central del proyecto.

Sin embargo, siendo más amplios en la conceptualización, y basados en Trilla (1993), Colom (1990) y Páramo (2010), se puede afirmar que la pedagogía urbana es un campo del saber pedagógico que investiga, reflexiona, explica teóricamente, conceptualiza y propone prácticas educativas encaminadas a la formación de ciudadanos, mediante dinámicas formales, no formales e informales, teniendo como contexto principal los espacios, ambientes y objetos que componen la ciudad.

Para cerrar este primer apartado, se citan los principios básicos de la pedagogía urbana: una visión optimista en el estudio de la ciudad (a pesar del imaginario común que observa la ciudad como un lugar de caos, crimen y contaminación); una postura propositiva frente a las políticas educativas y de gestión urbana; es necesario asumir la participación del ciudadano como elemento esencial de la educación y la ciudad; asume la implementación de políticas educativas como elemento esencial de la educación ciudadana (ejemplo, los Planes de Desarrollo de la primera y segunda administración de Antanas Mockus en Bogotá, respectivamente: *Formar Ciudad* y *Bogotá para vivir todos del mismo lado*).

### **8.1.1 Ciudad Educadora**

Como se pudo observar en el aparte anterior, el origen de la pedagogía urbana tiene sus raíces en las primeras reflexiones de la escuela y su contexto: la ciudad. Estas reflexiones, básicamente, tuvieron su punto más notorio a partir de 1990, cuando el debate llevó a publicar diferentes textos que debatían y proponían sobre la mejor forma de acercar las posibilidades de la ciudad a la escuela.

Precisamente, el primer gran esfuerzo mundial se dio en el mencionado año, cuando se llevó a cabo la Declaración de Barcelona, estipulada en la Carta de Ciudades Educadoras (1990), en el marco del Primer Congreso Internacional de Ciudades Educadoras, realizado en la mencionada ciudad española. Dicha Carta, en su primer aparte, establece que “Hoy más que nunca la ciudad, grande o pequeña, dispone de incontables posibilidades educadoras. De una forma u otra, contiene en sí misma elementos importantes para una formación integral”.

Esas posibilidades y elementos que brinda la ciudad para la formación integral, son centrados de manera reiterada en la educación informal; sin embargo, existen

reflexiones sobre la dinámica ciudad educadora en la escuela, como son los recursos que puede utilizar el maestro en su proceso diario (Gómez, 1997), es decir, en la práctica formal de la educación.

Básicamente, existen tres dimensiones para analizar la relación entre educación y el medio urbano: la primera, aprender en la ciudad (el ambiente urbano como contenedor de posibilidades educativas); la segunda, aprender de la ciudad (la ciudad como fuente o agente educativo); la tercera, aprender la ciudad (la ciudad misma como objeto o contenido educativo) (Trilla, 1993).

La primera dimensión, según Trilla (1993), tiene origen en entender la ciudad como lugar donde la gente se civiliza (civilización viene de *civitas*, es decir, ciudad), lo que demuestra para el autor una íntima relación entre el fenómeno educativo y el contexto urbano. Sin embargo, sobre pasando este referente anecdótico, aprender en la ciudad significa reconocer lo urbano como entorno de la educación: es el lugar donde la familia educa a sus hijos, donde existen escuelas, universidades, institutos técnicos, academias de artes y deportivas, museos, guías turísticos, etc.

“El medio urbano, pues -escribe Trilla (1993, p. 10)-, acoge y entremezcla a las denominadas educación formal, no formal e informal, aglutina instituciones estrictamente pedagógicas y situaciones educativas ocasionales, programas de formación minuciosamente diseñados y encuentros educativos tan sólo casuales”.

Ver la ciudad como contexto donde ocurren múltiples prácticas educativas, implica reconocer que todas estas prácticas ocurren de manera paralela e independiente, sin embargo, todas alimentan la dimensión compleja de aprender en la ciudad, de la ciudad como escenario donde se efectúan procesos educativos. En ese sentido, Trilla (1993) advierte que lo que ocurre al interior de esos procesos educativos no se puede explicar sino se tiene en cuenta el contexto urbano que los rodea.

La segunda dimensión, aprender de la ciudad, parte de entender que la ciudad es un agente que enseña, que educa: “es una fuente generadora de formación y socialización” (Trilla, 1993, p. 12). Esta dimensión está dinamizada de forma particularmente informal, pues no implica necesariamente procesos deliberados y planificados; por ejemplo, la calle, por citar a uno de los elementos de la ciudad, “es, como tantas veces se ha dicho y sobre todo desde la literatura, una escuela de la vida” (Trilla, 1993, p. 12).

En la calle se aprenden reglas de comportamiento, se viven experiencias que determinan decisiones futuras, se comparten saberes con los otros habitantes; en fin, en la calle se van constituyendo los ciudadanos: se aprende como hay que actuar y que prácticas son mal vistas, transmite tradiciones culturales y da a conocer las nuevas variantes de la lengua local. De manera informal, la ciudad enseña una rica cultura, “compuesta de contenidos dispersos, sin orden ni jerarquía epistemológica, de aspecto aleatorio” (Trilla -1993- <basado en Moles, 1978>).

La ciudad, gracias a su compleja dinámica, es un gran maestro que guía a sus estudiantes, presentándole diferentes puntos de vista y diversas formas de entender la vida. En últimas, aprender de la ciudad significa entender que ella enseña, socializa, y lo hace a través de los elementos que la componen (parques, calles, monumentos, plazas, etc.) y de la tupida red de relaciones humanas que existen e interactúan en los espacios que ésta brinda.

Dado que, en líneas generales, la ciudad educa de manera informal, no siempre ofrece conocimientos deseables: en la ciudad, desde el punto de vista educativo, se puede aprender de todo (bueno y malo): cultura, civilización y buen gusto, pero también puede ser generadora de agresividad, marginación, insensibilidad, consumismo desmesurado, indiferencia, etc. (Trilla, 1993).

Conforme a lo anterior, la presente investigación pretende de manera planificada empezar a incentivar prácticas sociales que alimenten la constitución de una sana convivencia a través de comportamientos solidarios y responsables. Prácticas que serán incentivadas a partir de señales urbanas, de tal forma que entrarían a ser un elemento comunicativo y educativo de carácter informal.

La tercera dimensión, de carácter aún más complejo, entiende la ciudad como un contenido educativo, como un objeto a aprender: tener un conocimiento de la misma ciudad. De lo que se trata, pues, es de decodificar la ciudad, de entenderla, de apropiarse de ella más allá de su superficie.

Para ello, Trilla (1993) propone trascender la apariencia de la ciudad, que básicamente es una primera impresión de la misma, y lograr detenerse en su estructura; así mismo, propone ir más allá de la actualidad de la ciudad, de las obras que se ejecutan y las novedades que presenta, para adentrarse en su génesis y su prospectiva.

Puesto que en la ciudad existen diferentes cosmovisiones, determinadas, entre otras cosas, por las perspectivas generacionales, las fronteras económicas, las tradiciones barriales, los saberes culturales, etc., es importante que el ciudadano tome la ciudad como un objeto de estudio, como un gran texto (tejido) que debe conocer y analizar, de tal manera que sobrepase los límites de su barrio y comprenda que la subjetividad del vendedor ambulante es diferente a la del conductor del taxi, a la del celador y a la del bohemio que recorre las calles de noche.

Por otro lado, hacer de la ciudad un objeto de educación implica superar la “superficialidad y parcialidad que a menudo presenta el aprendizaje directo y espontáneo que se realiza del medio urbano” (Trilla, 1993, p. 17). En otras palabras, hacer de la ciudad un contenido educativo, un objeto a aprender, significa pasar del aprendizaje informal que ella ofrece a un nivel más prolijo y

detallado, empezando por entender que la ciudad no es una realidad estática, sino dinámica y evolutiva.

## **8.2 Espacio Público**

Como se pudo ver en el aparte anterior, los elementos de la ciudad pueden ser usados de manera planificada en la educación de sus habitantes. Uno de estos elementos, privilegiado por los últimos burgomaestres que han dirigido Bogotá, es el espacio público.

Para los ciudadanos de Bogotá, según un estudio de Páramo (2007, p. 97), el espacio público “son aquellas áreas que son accesibles para todos, donde las personas pueden entrar con muy pocas restricciones”. En ese sentido, lo relacionan con la posibilidad de entrar y pasear por un espacio; en esa misma línea, las personas consintieron que existen niveles de acceso a lugares privados, como los centros comerciales, donde se pueden interactuar con los demás.

En ese mismo estudio, Páramo (2007) determinó que los ciudadanos consideran que existen dos funciones asignadas al espacio público: brinda oportunidad para los encuentros y la libertad de acción en ellos. “Casi todos los grupos hablan acerca de la importancia de los lugares para la interacción social y la recreación, tanto como de la necesidad de lugares para la expresión social pública” (Páramo, 2007, p. 97).

En ese mismo orden, Saldarriaga (1997) define el espacio público como el escenario que es de dominio de todos, como un gran terreno donde la ciudadanía se reconoce a sí misma. De esta perspectiva, el espacio público implica interacción ciudadana.

En ese dominio publico, además, “se establecen regulaciones, provenientes de las costumbres y de las regulaciones formales, que permiten y restringen presencias, actividades y significados diversos” (...) “se ejecutan los ritos de una sociedad: encuentros y desencuentros, intercambios y negociaciones, proclamaciones. En el dominio público, los ciudadanos son -o deben ser- iguales” (Páramo y Cuervo, 2006, p. 23).

Se puede asegurar, en ese orden de ideas, que la ciudad está constituida por una red de dominios públicos y privados, es decir, de espacio con acceso libre y otros privados con acceso restringido. Tales espacios expresan explícitamente lo siguiente: “En el espacio privado se manifiesta el interés particular, mientras que en el público prima el interés común” (Páramo y Cuervo, 2006, p. 25).

Desde el punto de vista legal, “El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes” (Decreto 1504 De 1998). De allí que sea deber del Estado vigilar “la protección de la integridad el espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el particular” (Decreto 1504 De 1998).

Contrario a la definición legal, el espacio público no puede limitarse y definirse exclusivamente desde la perspectiva arquitectónica y urbanística. Por el contrario, su conceptualización debe incluir la formación e interacción ciudadana que allí se da, así como la de escenario que permite la expresión cultural de múltiples cosmovisiones.

El presente trabajo, en ese sentido, considera que en el espacio público es el epicentro de la ciudad donde se encuentran e interactuar los intereses y cosmovisiones de los ciudadanos, espacio que propicia el desarrollo de actividades de carácter público, es decir, de interés común para todos.

En esa línea, este proyecto acoge lo planteado por Páramo y Cuervo (2006), quienes consideran que el espacio público cumple una función de formación ciudadana, dado que en el los individuos aprenden reglas para relacionarse con los otros (en particular con extraños) y con el mismo ambiente físico.

En esta investigación el espacio público tiene un especial protagonismo, pues las señales que explicitan los comportamientos deseados fueron fijadas en un espacio de carácter y dominio público: la carrera 13 entre las calles 53 y 49, correspondiente a la localidad de Chapinero. Las prácticas de convivencia que se pretende motivar con estas señales fueron visibles en el espacio público, de tal manera que su beneficio es colectivo.

### **8.3 Convivencia Ciudadana**

Hacer explícitas indicaciones que motiven o inhiban ciertos comportamientos, como lo que se busca hacer en el presente proyecto a través de unas señales educativas (formar a los ciudadanos a partir de reglas expuestas en el espacio público), permite consolidar prácticas de convivencia ciudadana perdurables, es decir, de metacontingencias.

Una de las variables que influye en la convivencia entre personas que comparten el espacio público es el cumplimiento de las normas. Para el caso de la presente investigación, se entiende que, en la consolidación de la convivencia ciudadana, se hace importante la autorregulación individual a partir del cumplimiento de las reglas (Burbano y Páramo, 2008), como las señales aquí propuesta.

En ese sentido, se evidencia una clara intención de favorecer la convivencia ciudadana, pues el acatamiento voluntario de las reglas explicitadas en las



señales propicia un beneficio colectivo que permite compartir, con menos reparo, el espacio público entre extraños.

Siguiendo esta idea, es pertinente decir que para Antanas Mockus la convivencia ciudadana se enmarca en la cultura ciudadana, entramado de prácticas que están dinamizadas por “el cumplimiento de normas urbanas por vía de la autoregulación personal y la mutua regulación interpersonal” (Mockus, 2003, p. 106).

Se puede ver, fundamentalmente, que la convivencia entre ciudadanos está dinamizada por el acatamiento de la norma, o de los principios reguladores de la sociedad, por la autonomía que tenga el ciudadano para cumplir dicha norma y la mutua fiscalización que hacen los ciudadanos. Estos tres factores están íntimamente relacionados con la propuesta que esta investigación hace, pues las señales buscan ser normas que motiven prácticas de convivencia, a partir de alentar al ciudadano para que realice un comportamiento solidario y, como consecuencia, un posible reconocimiento social por su comportamiento.

Esta convivencia ciudadana, vía cultura ciudadana, se estructura y constituye “a través de la transformación o consolidación de un conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas que facilitan la convivencia entre desconocidos. Procura aumentar el cumplimiento voluntario de normas, la capacidad de celebrar y cumplir acuerdos y la mutua ayuda para actuar según la propia conciencia, en armonía con la ley y promover la comunicación y la solidaridad entre ciudadanos” (Mockus, 2003, p. 107).

Es fundamental decir que la convivencia ciudadana, en especial las relaciones entre desconocidos, está determinada por la regulación cultural: “Buena parte del comportamiento urbano sigue códigos socioculturales, adquiridos implícitamente, que llevan a identificar contextos y que cada contexto lo asocian con un repertorio de acciones aceptables” (Mockus, 2003, p. 107). Así pues, un ciudadano acata las reglas tácitas del contexto, incluso si estas están por fuera de la ley oficial: no es

norma que usted deba ceder el puesto a una mujer embarazada, pero culturalmente se espera que lo haga (claro está, muchas veces no se cede la silla, sin embargo, es recurrente ver como los demás pasajeros hacen sanción social de no realizar la práctica solidaria).

Más puntualmente, según Mockus (2003) la cultura ciudadana, y por extensión la convivencia ciudadana, está determinada por tres sistemas reguladores: el legal, el moral y el cultural. El primero, hace referencia a los códigos determinados por instituciones oficiales y tienen sanciones punibles. El segundo, hace referencia a los comportamientos que están dinamizados por patrones sociales de un determinado contexto. El tercero, íntimamente relacionado con la regulación moral, hace referencia a un conjunto más complejo de entramados interpersonales y comunicativos. Lo ideal, en líneas generales, es articular armónicamente los tres sistemas.

#### **8.4 Aprendizaje Situado**

En líneas generales, la adquisición de prácticas sociales se da en un lugar, un escenario. En el caso específico de la investigación, dicho lugar es el espacio público urbano de la Localidad de Chapinero, en Bogotá. Es de aclarar que, en dicho espacio no sólo se adquieren prácticas, también se hacen visibles para los demás ciudadanos.

En ese orden de ideas, Páramo (2009) considera que “el ambiente urbano y en particular el espacio público ha sido el escenario por excelencia de aprendizaje y exhibición de la prácticas sociales que identifican y cohesionan los grupos culturales”.

Con diferentes intencionalidades, el espacio público ha sido utilizado para informar y educar masivamente a los ciudadanos, dado su carácter colectivo. Precisamente, Páramo (2009) observando estas cualidades, ha propuesto la categoría aprendizaje situado, la cual hace referencia al aprendizaje que adquieren los ciudadanos a partir de la creación y modificación de prácticas sociales en dicho espacio.

En ese sentido, Páramo (2009) asegura que en el espacio público los ciudadanos se relacionan con extraños, propiciando la difusión y el seguimiento de reglas y normas orientadas a generar socialización y, sobre todo, convivencia.

Se entiende pues, el espacio público urbano como un escenario formativo de la ciudad, lugar propicio para la adquisición de prácticas sociales sostenibles orientadas hacia la convivencia, en el caso de este proyecto, en la modificación de comportamientos a partir de señales ubicadas y expuestas en lugares públicos de la localidad de Chapinero, con el ánimo de fomentar prácticas sociales que contribuyan al bien común y a la convivencia.

Realizando un recorrido sobre el uso del espacio público con fines educativos, se puede observar que desde las primeras ciudades se ha utilizado los lugares de concentración pública para informar sobre novedades y exhibir castigos públicos a criminales; estos escarmientos públicos, principalmente, tenían el propósito de intimidar y encaminar las conductas sociales según los principios morales de la comunidad (Lutz, 2005).

En el caso concreto de Bogotá, Páramo y Cuervo (2006) investigaron sobre el espacio público de esta ciudad, desde su fundación hasta el siglo XIX. Entre otras cosas, describieron los acontecimientos sociales de la ciudad a partir del lugar en que sucedieron, analizando los protagonistas de tales acontecimientos; además, observaron las implicaciones del diseño urbano y la identidad del ciudadano.

Posterior a la segunda mitad del siglo XX se observa un creciente interés por estudiar como el entorno de la ciudad podía convertirse en recurso educativo. Se destaca el trabajo de Carr y Lynch (1968) sobre dónde ocurre el aprendizaje, quienes sostienen que debe crearse una política urbana para fomentar encuentros entre ciudadanos y aprender de las experiencias cotidianas, es decir, concibiendo la ciudad como escenario de aprendizaje.

Como se expuso anteriormente, hay que destacar también los aportes del Movimiento Ciudad Educadora en la reflexión de las posibilidades educativas del espacio público urbano, además del énfasis que dio a la importancia de determinar un compromiso gubernamental de los burgomaestres y alcaldes en el diseño y planificación de una ciudad educadora (Barcelona, 1990).

Más puntualmente para los intereses de este trabajo, es menester citar los planteamientos de Borja (2003), quien plantea que el espacio público es un lugar propicio para lograr proceso de socialización opuestos a la dinámica excluyente que también tiene cabida en la ciudad. En este caso, la formación cultural del ciudadano apunta a contrarrestar la exclusión como lo considera Borja (2003), sino a incentivar prácticas culturales de convivencia.

Antes de continuar, es pertinente aclarar más detalladamente la concepción de práctica cultural, categoría reiterada en este trabajo. Para ello, se cita la siguiente conceptualización de Páramo (2009): formas de actuación similar entre individuos producto de similitudes en el ambiente, que son aprendidas y mantenidas socialmente y en el tiempo, es decir, pueden ser transmitidas generacionalmente.

Como se pudo observar, el aprendizaje situado parte de entender el espacio público como escenario y agente de aprendizaje de prácticas culturales que contribuyen a la convivencia ciudadana entre extraños.

## **8.5 Comportamientos Urbanos Responsables**

Partiendo de entender las cualidades del espacio público y sus posibilidades formativas en el marco del aprendizaje situado, es necesario aclarar que las prácticas culturales pueden ser o no normatizadas legalmente. En ese sentido, hay, por ejemplo, que se aprenden en el hogar o con los amigos de la cuadra del barrio, y otras que son explicitadas en un manual de comportamiento colectivo, como es el caso del Código de Policía de Bogotá.

En este último caso, existen comportamientos que son reconocidos como indebidos por el Código, pero que sólo se cumplen si hay una autoridad presente, como es el caso de orinar en el espacio público o utilizar el casco al conducir bicicleta. Lo ideal, es que las personas entiendan que son prácticas que benefician a todos, y por ello debe existir una responsabilidad individual para cumplirla, como se observará más adelante al sondear la categoría de metacontingencia.

Los Comportamiento Urbanos Responsables hacen referencia, según un ejemplo de Páramo (2009), a cuando el ciudadano llama la atención o denuncia una práctica ilegal que afecta a la comunidad. En pocas palabras, es exigir el cumplimiento de normas.

## **8.6 Aprendizaje por Reglas**

En el espacio público, “las reglas que regulan la interacción entre personas han sido construidas en unos casos dentro de un proceso natural del uso cotidiano de los lugares públicos y otros, han sido impuestos a través de la normatividad” (Burbano y Páramo, 2008).

Bajo esa perspectiva, las reglas pueden entenderse como mecanismos de procesos de aprendizaje, puesto que forman comportamientos y establecen

parámetros para las prácticas de los ciudadanos en la dinámica del espacio público urbano.

Al asumir la ciudad como escenario de formación, las reglas juegan un papel importante para la convivencia, dado que median la relación con el otro, con el ambiente y consigo mismo (Burbano y Páramo, 2008).

Como se plateó anteriormente, estas normas pueden encontrarse explícitamente en una instrucción que puede leerse en un lugar, como es el caso del Código de Policía de Bogotá. Este proyecto, siguiendo en cierta medida esta línea, plantea planificar y colocar señales urbanas en el espacio público para que estas sean leídas y aprehendidas, de tal manera que modifiquen los comportamientos y generen prácticas de convivencia en los ciudadanos.

Contrario a lo que se puede pensar, las reglas muchas veces se cumplen no por conciencia social de su importancia, sino por las consecuencias de no cumplirlas, en especial, las sanciones punibles y la delación pública por parte de otras personas (Burbano, 2010).

En líneas generales, las reglas desde el punto de vista de la educación, se convierten en mecanismos de regulación de las personas, los cuales pueden ser observados en las conductas motivadas o inhibidas: “La regla establece la ocasión para que ocurra una conducta y que ésta reciba una consecuencia, a la vez que facilita el proceso de diferenciar entre la acción correcta o la inapropiada” (Burbano, 2010, p. 36). En pocas palabras, la regla puede ser entendida como una ocasión mostrar el comportamiento deseado.

La apuesta de la presente investigación, busca planificar un conjunto de reglas (explicitas en señales iconográficas) relacionadas con la convivencia, difundiéndolas en el espacio público, partiendo del supuesto que las personas se van a generar o modificar prácticas deseables. De esta forma se establece la

ciudad como un espacio de formación, pues permite a través de las reglas establecer un aprendizaje de como relacionarse con el otro y como auto regularse.

## **8.7 Contingencias y Metacontingencias**

Para continuar con la categoría anterior y establecer una relación con el presente capítulo, se puede decir que “las reglas son descripciones verbales de contingencias con el ambiente previamente experimentado o por experimentar que generan un conocimiento tácito y que muchas veces los individuos no saben describir pero aún así generan aprendizaje” (Páramo, 2009).

En otras palabras, las contingencias regulan la conducta de grandes grupos humanos en un macroambiente, como es el caso del espacio público urbano.

Siendo más explícitos, conforme a la propuesta de Glenn (1988), las contingencias hace referencia a los eventos y condiciones que siguen a una conducta, es decir, las consecuencias de la conducta, las cuales refuerzan o castigan la práctica ejercida. Por ello, es importante tener en cuenta que son un punto central en el proceso de aprendizaje y en el mantenimiento de las prácticas sociales en los habitantes de una ciudad.

Por su parte, las metacontingencias se refieren a posibles pactos sociales entre las prácticas y los resultados que las mantienen. La metacontingencia se establece cuando hay una relación funcional entre una práctica cultural de un grupo de personas y la consecuencia que esta produce. Siendo más coloquiales, la metacontingencia es la práctica que realizan los miembros de una comunidad porque les favorece a todos. Por ejemplo, recoger las eses del perro cuando es sacado al parque, evitando que otro transeúnte la pise y unte su zapato.

Según Glenn (2003) los individuos cooperan entre sí cuando su comportamiento interdependiente estimula mayores consecuencias favorables que el comportamiento independiente.

Así, la relación entre las conductas interdependientes y sus consecuencias dan lugar a metacontingencias “que produce como resultado la selección de un grupo de comportamientos o práctica cultural y las consecuencias que provee el ambiente orientando la conducta de las personas y garantizando su sostenimiento mediante la transmisión cultural de dichas prácticas” (Páramo, 2009).

Relacionando la categoría de metacontingencia con el supuesto que guía la investigación, es menester decir que la “conducta de un individuo, dependiendo del resultado que produzca, puede ser imitado y generar una práctica cultural” (Páramo, 2009). Así pues, al ver la señal un ciudadano, es posible que siga la indicación que esta advierte y, al hacerlo, otros ciudadanos pueden llegar a imitarlo.

Por otro lado, en el marco de una ciudad educadora, Páramo (2009) considera que las metacontingencias pueden llegar a garantizar que las prácticas culturales deseables perduren independientemente de quienes estén presentes, es decir, que se institucionalicen dentro del mismo ciudadano y de la comunidad que habita la ciudad.

Al observar la categoría de metacontingencias en el espacio público, se puede advertir, como señala Páramo (2009), que las características físicas de un lugar pueden llegar a jugar un papel muy importante para que ocurran o se inhiban ciertas conductas entre los ciudadanos que circulan y hacen uso de los escenarios públicos de la ciudad. Por ejemplo, si un ciudadano tiene deseos de orinar y encuentra en una calle un rincón sucio y con olor a orines, es muy probable que haga micción en el lugar si no tiene muy arraigada una práctica cultural de higiene y cuidado del entorno.



Este trabajo considera que las señales que se ven en el espacio público pueden llegar a facilitar una determinada conducta, convirtiéndose en elementos que inducen a seguir una regla, si tal práctica se arraiga en la interacción de los ciudadanos entre sí y con el ambiente, se motivaría la dinámica de una metacontingencia. La regla explicitada en la señal no pretende tener consecuencias punibles, sino que busca que las personas tomen conciencia del beneficio de la práctica y la necesidad de perpetuarla.

## **8.8 Señales**

Dado que la presente investigación busca observar la influencia de unas señales que explicitan comportamientos deseados para inducir prácticas en el espacio público y de esta manera consolidar la convivencia ciudadana, se hace necesario abordar el concepto de señal, entendida como elemento semiótico presente constantemente en la ciudad.

En general, la señal, al igual que el símbolo, el ícono o el índice, se clasifica como signo, es decir como un algo (significante) que representa algo (significado). El signo, en esa medida, es un estímulo cuya acción provoca en la persona la imagen recordativa de otro estímulo u objeto ausente (Sánchez, 2006).

Para Aicher y Krampen (1979, p. 9), quienes trabajaron en el diseño de una gran variedad de señales urbanas, la señal se define como “todo elemento que se origina exclusivamente para la transmisión de mensajes”. Para ellos, en líneas generales, el observador de la señal decodifica el significado de la misma y asimila el mensaje que comunica. “El proceso de comunicación es correcto cuando el receptor asigna a la señal el mismo mensaje que el emisor quería transmitir” (Aicher y Krampen, 1979, p. 9).

En el caso específico del este proyecto, el mensaje que explicita la señal es un comportamiento deseable que propicie la convivencia ciudadana, como ayudar a bajar a una persona con discapacidad del bus o ayudar a cruzar la calle a un anciano. Se parte, pues, del supuesto de que el ciudadano, al ver la señal (lo que implica que son señales visuales o icónicas) y presentarse la oportunidad, llevará acabo la práctica explicitada. Para ello, entre otras cosas, se deben establecer rasgos icónicos en las señales que no presenten ambigüedad, como más adelante se explicará.

La oportunidad mencionada en el anterior párrafo, determina en cierta medida la interpretación de la señal y seguir la conducta que esta invita: “Únicamente las circunstancias de la situación en las que se desarrolla la comunicación, es decir, la presencia de la señal en un determinado lugar, para una determinada función, posibilitan al receptor la identificación certera del mensaje” (Aicher y Krampen, 1979, p. 9).

A parte de las anteriores consideraciones acerca del concepto de señal, el presente trabajo sigue la definición de Sánchez (2006, p. 51) para señal, pues se adecua con los propósitos de la investigación: “la señal es un signo elemental destinado a provocar una acción condicionada, un reflejo inmediato provocado por unos signos”.

Por otra parte, las señales urbanas explicitan un mensaje de carácter visual, que busca informar al ciudadano sobre algo en particular. Como es la intención de este trabajo, “este tipo de mensajes se elabora con un fin específico y porta información según el contexto ambiental en que se inserta” (Sánchez, 2006, p. 16).

Klinkenberg considera que para constituir signo icónico, como las señales aquí propuestas, es necesario considerar la semejanza, entendida como una relación

“que pone en juego una selección –arbitraria- de rasgos de lo real y unas reglas culturales de transformación” (Klinkenberg, 2006, p. 194).

Puntualmente, la selección de rasgos de lo real implica seleccionar unos aspectos particulares de los elementos a representar. Por su parte, las reglas culturales de transformación hacen referencia a que “una misma realidad puede ser objeto de tratamientos icónicos muy diferentes, según las culturas donde se encuentre” (Klinkenberg, 2006, p. 194), especificaciones dadas por una elección de rasgos en una sociedad y tiempo dado.

Conforme a lo anterior, las señales propuestas en la investigación buscan seleccionar dichos rasgos de lo real en las reglas de transformación cultural propias de las convenciones sociales del tránsito, así pues, los diseños buscan seguir los patrones y parámetros de la actual normatividad del tránsito colombiano, tratando de realizar gráficas semejantes a las que se ven en la calle.

Como se ha venido afirmando, las señales aquí propuestas tienen rasgos gráficos que las estipulan como signos icónicos. En ese sentido, pretenden ser semejantes y están motivadas por el objeto o la realidad que representan.

Lo anterior, sin embargo, no quiere decir que tengan las mismas cualidades físicas de lo que representan: “los signos icónicos no tienen las mismas propiedades físicas del objeto, pero estimulan una estructura perceptiva semejante a la que estimularía el objeto imitado” (Eco, 2000, p. 240).

En ese orden de ideas, el esquema o dibujo esquemático de un señor ayudando a bajar a una señora embarazada del bus es la representación gráfica bidimensional de unos rasgos de la escena real. Estos rasgos expresivos del gráfico son llamados por Eco un estímulo subrogado, los cuales contribuyen a la significación, “se trata de configuraciones materiales que simulan condiciones perceptivas” (Eco, 2000, p. 291).

Las señales propuestas en el proyecto pretenden una denotación directa, es decir, que el ciudadano descubra en ellas explícita motivación para ejercer un comportamiento. Así mismo, de manera secundaria, pretende una connotación: expresar un contenido ulterior: una práctica de convivencia simplificada en un valor, en este caso, las señales apuntan a la solidaridad con las personas que lo necesitan.

La connotación, vista de esa manera, responde a los siguientes lineamientos expuestos por Eco (2000, p. 94): “Lo que constituye una connotación en cuanto tal es el hecho de que ésta se establece parasitariamente a partir de un código precedente y de que no puede transmitirse antes de que se haya denotado el contenido primario”. De tal manera que la connotación solidaria que se busca en las señales, parte del diseño y los elementos icónicos que allí se exponen. En el siguiente apartado se centrará la discusión de las señales en el contexto urbano específicamente.

### **8.8.1 Semiótica de las señales urbanas**

Como se puede observar en el recorrido por los espacios públicos bogotanos, las señales están insertadas con la intención de brindarle un mensaje al ciudadano, en la mayoría de los casos referente a la movilidad en la ciudad.

Las señales urbanas se aplican “al servicio de los individuos, a su orientación en un espacio o un lugar determinado, para la mejor y más rápida accesibilidad a los servicios requeridos y para una mayor seguridad en los desplazamientos y las acciones” (Costa, 1987, p. 9). En ese sentido, las señales urbanas obedecen a una circunstancialidad, pues su diseño parte de entender que las personas transitan por los lugares de manera itinerante.

Costa (1987) establece que las señales deben cumplir las siguientes exigencias: como señal, deben ser estímulos breves y producir sensaciones inmediatas; como visuales, deben provocar que el ojo registre rápidamente su contenido; sus contenidos deben ser precisos y brindar información rápida; su diseño debe responder al contexto de su ubicación; indicar comportamientos, pues los ciudadanos deben ver en la señal una invitación de actuar o no actuar de una u otra forma.

En general, existen tres variantes geométricas básicas para estas señales insertadas en la ciudad: el cuadrado, el círculo y el triángulo equilátero. Cada una de estas formas deben tenerse en cuenta al momento de diseñar una señal, pues tradicionalmente se le han designado características particulares. Según Sánchez (2006, p. 18), estas son las peculiaridades:

- Cuadrado: es de las formas más utilizadas en el diseño de sistemas de señales por presentar simetría en sus cuatro lados y en conjunto con el signo resulta más claro y preciso; además, constituye una forma que, dispuesta sobre una de sus puntas, sugiere determinada intención; por esto se le considera ideal para señales.
- Círculo: es un signo que trasciende algo material. Esta forma tiene más resonancia en el individuo que cualquier otra, de tal modo que quien contempla el signo se sitúa dentro o fuera del mismo.
- Triángulo: es una forma que sobre un lado horizontal constituye, por su disposición simétrica, fondos ideales para señales; en esta posición comunica la impresión de estabilidad, de firmeza piramidal. En cambio, sobre el vértice estimula un reflejo de alarma y es de carácter mucho más activo.

Al igual que la forma geométrica, hay que tener en cuenta el contraste cromático en su diseño, pues este también está convencionalizado. Específicamente, determinados colores indican prohibido u obligatoria cumplimiento (rojo), otros advierten peligro (amarillo) y otro implican información (azul).

Como se planteó en el apartado anterior, una señal está compuesta por un icono (representación gráfica que tiene semejanza con lo que representa) y una convención simbólica cromática. En el caso específico de esta propuesta, la representación icónica de semejanza estará dibujada en un fondo blanco, pretendiendo graficar los rasgos de una práctica de convivencia (ayudar a cruzar la calle a un desconocido en dificultades, por ejemplo); así mismo, esta gráfica estará marcada en un círculo rojo, para darle el carácter de obligatorio cumplimiento, para seguir la puesta del aprendizaje por reglas plateado anteriormente.

### **8.8.2 Funciones de las Señales Urbanas**

En líneas generales, las señales en la ciudad fueron diseñadas para organizar el flujo de peatones y vehículos, como son, por ejemplo, las que indican un cruce, advierten de reducir la velocidad en determinados lugares o informan de los destinos de las rutas.

Para Sánchez (2006, p. 41) la señalización urbana contiene elementos implícitos a sus objetivos primarios, “tales como identificar, dirigir, prevenir, ordenar, orientar y proporcionar información de distribución de un lugar para hacer más eficaz la circulación de personas en áreas internas y externas”.

En síntesis, se pueden determinar las siguientes cinco funciones para las señales urbanas:

- 1- Facilitar la comunicación: la función intrínseca a cualquier señal es la de comunicar, la de ofrecer un mensaje expuesto por un emisor que tiene alguna intención y espera una respuesta de quien lo recibe. Dado que es un proceso comunicativo, exige un código común entre los actores del proceso.
- 2- Ayudar a dirigir los movimientos de conjuntos: las señales urbanas, básicamente, han sido utilizadas para emitir mensajes con el propósito de coordinar y ordenar el movimiento de personas y vehículos de transporte. Dado que las ciudades contemporáneas se caracterizan por una gran concentración de población, las señales cumplen un papel esencial al facilitar la movilidad y el tráfico de manera sencilla y clara.
- 3- Informar, identificar, orientar, prevenir y persuadir: las señales ofrecen datos que permiten a las personas ubicarse o dirigirse al destino que buscan; también advierten de algún peligro, y persuaden para que se tomen precauciones; así mismo, las señales permiten identificar un lugar (marcan un espacio).
- 4- Sistematizar los conjuntos de señales ya establecidos: las señales permiten ordenar y reglamentar otras señales, es decir, sancionan un código formal para ellas mismas: “es indispensable la utilización de la sistematización, ya que propicia sistemas perfectamente codificados que conllevan una interpretación correcta” (Sánchez, 2006, p. 4).
- 5- Ayudan a controlar la contaminación visual: el exceso de información visual en las ciudades ha ocasionado que se empiece hablar de contaminación visual, la cual, entre otras cosas, causa confusión. Las señales permiten que los ciudadanos seleccionen más fácil una información en ese bombardeo informativo, pues responden a representaciones sencillas y directas que cumplen con una convención bien arraigada.

Por su parte, Malmberg (1977) encuentra las funciones para las señales son específicamente cuatro: prohibir (limitan o impiden alguna acción); advertir (previenen a las personas de algún riesgo); mandato (contienen un mensaje imperativo y no permiten otra opción, por ejemplo, circular en un solo sentido); indicar (proporcionan información direccional).

Existe otra clasificación, realizada por Frutiger (1981), que especifica y divide las señales en una jerarquía de este modo:

- Prohibición absoluta: prohibido estacionarse y circule en un solo sentido
- Prohibición restrictiva: como las que prohíben el paso de vehículos pesados
- Prohibición ilustrativa: girar a la izquierda o velocidad máxima permitida
- Instructivas: curva cerrada o descenso peligroso
- Informativas: a tantos kilómetros un restaurante o un hospital

Finalmente, los conceptos y categorías abordadas en el anterior marco referencial permiten entender, de manera teórica, el problema de la investigación (¿De qué manera se pueden motivar prácticas de convivencia ciudadana a partir de señales educativas que originen la ocasión de seguir una regla en el espacio público urbano de la calle 13 entre las carreras 53 y 51, del barrio Chapinero en la ciudad de Bogotá?) y su consecuente objetivo (Poner a prueba un conjunto de reglas representadas iconográficamente en señales educativas que generen la ocasión de motivar en los ciudadanos prácticas de convivencia en el espacio público). Puntos que buscaron ser resueltos y alcanzados con la metodología que se presenta en el siguiente capítulo.



## 9. DISEÑO METODOLÓGICO

Se realizó un estudio de tipo cuasi-experimental con el seguimiento a un grupo de control no equivalente, efectuando un test antes y después (pre-test y pos-test) de introducir la variable, es decir, de fijar la señal que expone la regla o práctica de convivencia.

### **Participantes y escenario**

El grupo seleccionado para la investigación, fueron ciudadanos y ciudadanas que transitan por la carrera 13 desde la calle 53 a la 49. Este espacio se seleccionó por las siguientes características:

- En la calle 53 con carrera 13 se encuentra el supermercado Éxito de Chapinero, lugar de notoria concurrencia de personas de diferentes ocupaciones y edades. Al frente de la entrada principal del éxito se ha creado por uso ciudadano un paradero de taxis y buses de transporte público.

Este lugar se escogió para observar los siguientes comportamientos:

Solidaridad, en especial las personas que necesitan ayuda para subir o bajar del transporte público, ya sea por algún impedimento físico o porque llevan gran cantidad de paquetes.

- En la calle 51 con carrera 13 se encuentra la iglesia de Nuestra Señora de Chiquinquirá, la salida de la Universidad Santo Tomás y diversos locales comerciales. Es un cruce muy concurrido, que por lo general presenta dificultades de movilidad para el peatón, sobre todo para cruzar la carrera 13, pues no existe un pare, un semáforo o una cebrá.

Este lugar se escogió para observar el siguiente comportamiento:

Conductores de automóviles que ceden el paso a los peatones que pretenden cruzar la carrera 13 con calle 51.

- En la Calle 49 con carrera 13 se encuentra la Clínica Marly, es un cruce donde se presentan personas que padecen enfermedades o discapacidades, así como un número constante de adultos mayores.

Este lugar se escogió para observar el siguiente comportamiento:

Solidaridad: ayudar a cruzar la calle a un desconocido con dificultades.

## Instrumentos

En estos lugares se introdujeron las siguientes variables, que buscan incidir respectivamente en los anteriores comportamientos estipulados:

- Señal de ayudar a bajar a una persona del bus



Figura 2. Señal de ayudar a bajar una persona del bus.

- Señal de ayudar a otra persona a cruzar la calle



Figura 3. Señal de ayudar a cruzar la calle a un desconocido con dificultades.

- Señal de conductor cediendo el paso a los peatones



Figura 4. Señal de conductor cediendo el paso a los peatones

Las anteriores señales fueron diseñadas por el mismo investigador, siguiendo los colores convencionales de las señales de movilidad. El material, sin embargo, no fue el mismo, se utilizó acrílico y pintura acrílica. El tamaño de estas cumplió con las dimensiones comunes de la señalética urbana (generalmente, 50 centímetros de diámetro).

Las señales, después de diseñadas, fueron puestas a consideración de un grupo de 30 personas de diferentes edades (un rango de 10 a 60 años) y diferente nivel de escolaridad (básica primaria, secundaria y universidad), para determinar que tan explícitas eran en sus mensajes y que posibles dificultades de interpretación

podrían presentar. Después de dicho ejercicio, se tomaron algunas consideraciones y se realizaron pequeños cambios a la propuesta inicial, para finalmente diseñarlas y hacerlas tal como fueron expuestas en el espacio público.

Para realizar el estudio, se utilizó la técnica de la observación conductual (Urrego, 2008); haciendo registro pre-test (antes de introducir la variable –fijar la señal-) y post-test (después de introducir la variable). La observación se realizó de manera discreta, es decir, se procuró que el ciudadano (as) no se diera cuenta que estaba siendo observado, para evitar inducir comportamientos.

Por otro lado, para propiciar el comportamiento solidario, como ayudar a una persona a cruzar la calle y conductor que cede el paso, se utilizó un actor a manera de “señuelo”, para propiciar la oportunidad de inducir la conducta.

El registro se efectuó en formatos prediseñados por los investigadores, según se puede observar en las tablas mostradas más adelante. Así mismo, se utilizó el registro fotográfico esporádicamente, procurando registrar el momento donde el comportamiento se presentaba y, del mismo modo, no ocurría.

El registro se llevó a cabo de la siguiente manera:

- Calle 53 con carrera 13 (Supermercado Éxito)

#### *Pre-test*

Durante tres días, por un periodo de dos horas, se observó el lugar. Esta observación se realizó en el periodo de mayor concurrencia (5pm a 7pm). Registrado el número de veces que algún ciudadano ayudaba a bajar o subir del bus a una persona desconocida que lo necesitara (solidaridad).

## Post-test

Después de fijar la señal, durante tres días, por un periodo de dos horas, se observó el lugar. Esta observación se realizó en el mismo horario del pre-test (5pm a 7pm). Registrado el número de veces que algún ciudadano ayudaba a bajar o subir del bus a una persona desconocida que lo necesitara (solidaridad).

- Calle 51 con carrera 13

## *Pre-test*

El señuelo, un joven universitario, intentó cruzar la calle cada 5 minutos en diez oportunidades. Se registraba el número de veces que los conductores le cedieron (o no) el paso (solidaridad). Este registro se hizo en las horas de la tarde (de 3pm a 4pm).

## Post-test

Al día siguiente de fijar la señal, el mismo joven que hacía como señuelo intentó de nuevo, en el mismo horario (3pm), cruzar cada 5 minutos la calle. Igualmente, realizó 10 intentos. Se registraron el número de veces que los conductores cedieron o no el paso para que el cruzara (solidaridad).

- Calle 40 con carrera 13 (Clínica Marly)

## *Pre-test*

El señuelo, un señor con pie vendado y caminando con bastón, intentó cruzar la calle cada 5 minutos en diez oportunidades. Se registraba el número de veces que

los otros ciudadanos le ayudaban (o no) a cruzar la calle (solidaridad). Este registro se hizo en las horas de la tarde (de 3pm a 4pm).

## Post-test

Al día siguiente de fijar la señal, el mismo joven que hacía como señuelo intentó de nuevo, en el mismo horario (3pm), cruzar cada 5 minutos la calle. Igualmente, realizó 10 intentos. Se registraron el número de veces que los ciudadanos le ayudaron o no a cruzar la calle (solidaridad).

Los comportamientos, tanto del pre-test como del pos-test, se registraron en la siguiente tabla:

Fecha:	Lugar:				
	Pre-test / Número de intentos				
Comportamiento :	1	Sí se presentó	No se presentó	Comentarios	
	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
Fecha:	Post-test / Número de intentos				
	1	Sí se presenta	No se presenta	Comentarios	

	2				
	3				
	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
	10				

Finalmente, el proyecto aplicó un cuestionario a 60 personas (20 en cada lugar o por cada señal) para determinar ciertos criterios de análisis basados en las opiniones de los ciudadanos acerca de las señales. Las preguntas fueron abiertas, con el ánimo de alcanzar diversos juicios. Dicho cuestionario es el siguiente:

<p><b>CUESTIONARIO DE DISEÑO DE SEÑALÉTICA URBANA Y PRÁCTICAS SOCIALES DE CONVIVENCIA</b></p>	
<p>Lugar: _____</p>	<p>Fecha: _____</p>
<p>Edad: _____</p>	
<p>Sexo: _____</p>	

<p>¿Reside en Bogotá? Sí ____ No ____</p> <p>Años de residencia: _____</p> <p>Frecuencia con que visita este lugar: _____</p>	
¿Usted vio la señal fijada en la esquina?	Sí _____ No _____
¿Qué entiende en esa señal?	
¿Cómo le parece el diseño de la señal?	
¿Qué tan conveniente considera este tipo de señales en la ciudad?	
¿Sobre que otro tipo de comportamientos deseables le gustaría ver una señal en el espacio público?	



## 10.RESULTADOS

En este aparte se presentan los resultados obtenidos en el pre-test y post-test, es decir, los comportamientos presentados antes y después de instalar la respectiva señal. Para ello, según lugar y señal, se especifican las descripciones relevantes y, en algunos casos, se acompañan con fotos.

En un segundo momento, se presentan los resultados obtenidos en las encuestas realizadas; igualmente, para ser más precisos, estos datos se dan a conocer de manera particular según el lugar y la señal.

En ese orden de ideas, estos son los resultados alcanzados en los pre-test y post-test:

- *Comportamiento: Ayudar a un desconocido con dificultades a cruzar la calle.*

Lugar: Calle 49 con carrera 13 (Clínica Marly)

Señal:



Figura 3. Señal de ayudar a cruzar la calle a un desconocido con dificultades.

Pre-test:

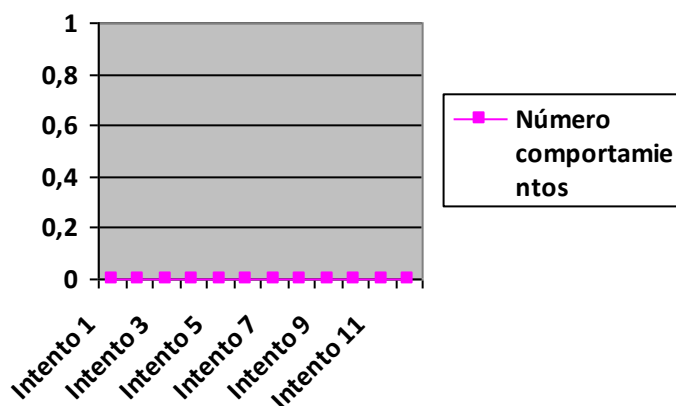


Figura 5. Gráfico resultado de pre-test en la calle 49 con carrea 13.

Post- test:

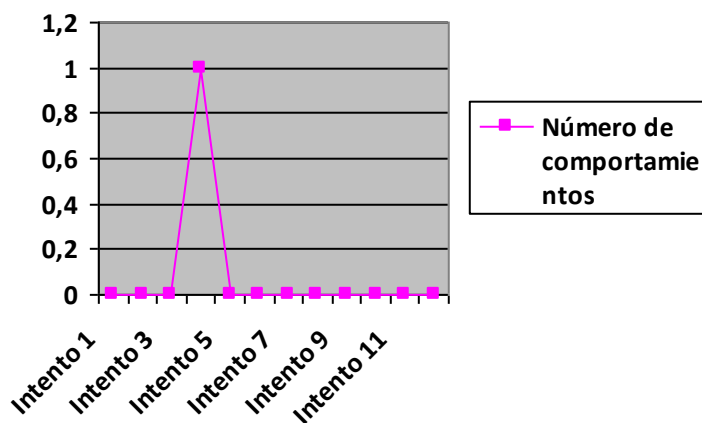


Figura 6. Gráfico resultado de post-test en la calle 49 con carrea 13.

*Observación pre-test:*

Los intentos se realizan cuando el semáforo se pone en rojo y hay más de dos personas esperando a cruzar junto al señuelo, quien lleva un pie vendado, usa bastón y cojea con movimientos lentos.

Antes de realizar el registro y en las observaciones exploratorias, se observa que encima del semáforo donde se va a llevar a cabo el test existe una señal preventiva de un hombre con un bastón. Nos damos cuenta que nadie ve la señal, básicamente porque las personas (tanto conductores, como peatones) detienen su mirada en el semáforo (bombillo de color rojo), no hasta donde termina la estructura de éste.



Figura 7. Señal preventiva de hombre con bastón, ubicada encima del semáforo de la calle 49 con carrera 13.

En los primeros 3 intentos la gente es indiferente con el señuelo.



Figura 8. Señuelo en los primeros intentos por cruzar la calle.

Los motociclistas, en líneas generales, acompañan con su mirada el flemático andar del señuelo hasta que termina de cruzar la calle.

En el 7 intento, una pareja de adultos mayores que también van a cruzar la vía, miran el pie del señuelo y expresan: “pobre muchacho, mire como tiene ese pie, ¿qué le habrá pasado?”. Sin embargo, cuando cambia el semáforo cruzan rápidamente.



Figura 9. Señuelo en un intento por cruzar la calle.

En líneas generales, en casi todos los intentos los demás peatones o las personas que esperan el bus se fijan en el paso lento del señuelo al cruzar la calle o cuando espera en la acera el cambio del semáforo; sin embargo, nadie toma la iniciativa de ayudarlo.





Figura 10. Señuelo cruzando la calle, de fondo el semáforo y señal preventiva de hombre con bastón.

Los conductores de los automóviles también observan el caminar lento del señuelo, mirando con expectativa, a ver si logra pasar antes de cambie el semáforo.

#### *Observaciones Post-test*

En líneas generales, los peatones no miran la señal fijada en el poste. Están pendientes de tomar el bus o del camino que transitan.



Figura 11. Señal propuesta para ayudar a cruzar a un desconocido con dificultades fijada en el espacio público.

En el tercer intento, un hombre le dice al señuelo: “Espere, espere, que ya va a cambiar”. Esto lo hace cuando el señuelo trata de bajar el andén para empezar el cruce de la calle. Hay solidaridad en la medida que el ciudadano se preocupa de que el señuelo se quede a mitad de la vía cuando el semáforo de el paso a los carros.



Figura 12. Señuelo preparado para cruzar la calle, de fondo señal propuesta fijada en el poste.

En el cuarto intento se presenta el comportamiento. Una señora que llevaba una carrito con termos (seguramente vendedora de tintos) ayuda al señuelo a cruzar, para ello lo abraza y le sirve de apoyo. El señuelo después me indica que la señora antes de eso le preguntó: “¿Qué quiere? ¿Qué me le haga al lado?”.





Figura 13. Señuelo es ayudado por una señora.

Al igual que el pre-registro los otros peatones, los motociclistas y algunos conductores siguen con la mirada el paso lento del señuelo de acera a acera.

En el intento 6 una ciudadana mira al señuelo, quien iba a mitad de la calle, se detiene y parece querer ayudarlo. La ciudadana cruza, parece que mira de soslayo la señal, se detiene en el andén y espera a que el señuelo termine de cruzar. Cuando el señuelo está en el otro andén, ella sigue su camino.

En el intento 7 un conductor, a pesar que cambió el semáforo, espera a que el señuelo termine de cruzar para acelerar.

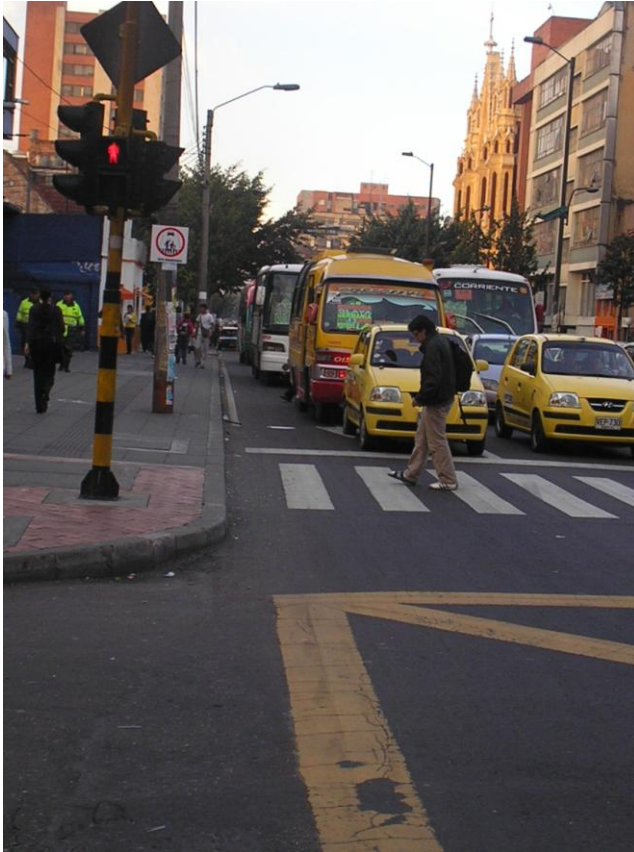


Figura 14. Señuelo cruzando la calle, de fondo el transito y la señal.

En el intento 8 una ciudadana mira al señuelo y mira al semáforo. Ella se queda a mitad de camino (el señuelo va de occidente a oriente y ella de oriente a occidente), espera a que el señuelo termine de cruzar y vuelve a mirar el semáforo. Al ver que cruzó antes de que cambiara, termina de cruzar la calle y sigue su rumbo.

En el intento 11, el señuelo ya está llegando al otro andén. Un motociclista le pregunta: “¿para dónde va? Si va para arriba yo lo llevo.”

- *Comportamiento: Conductor que cede el paso a los peatones.*

Lugar: Calle 51 con carrera 13

Señal:



Figura 4. Señal de conductor cediendo el paso a los peatones

Pre-test:

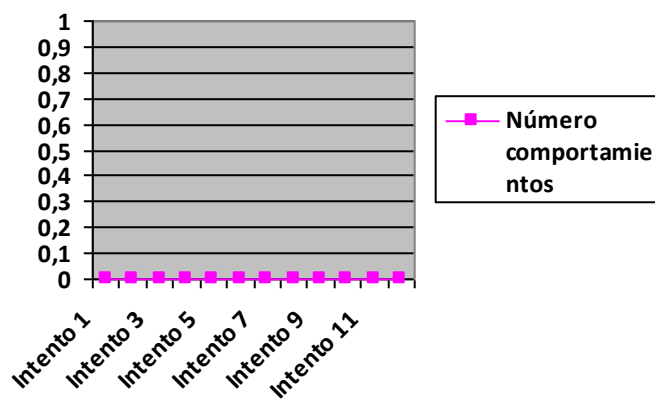


Figura 15. Resultados pre-test calle 51.

Post- test:

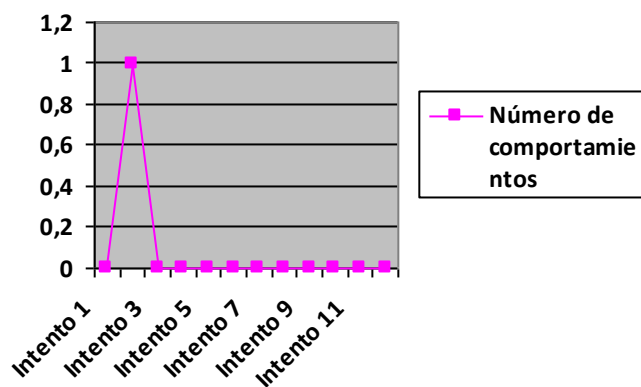


Figura 16. Resultados post-test calle 51.

*Observación Pre-test:*

Entre la calle 52 y la 51 existe una saturación de señales, sobre todo una: la informativa de parqueadero se repite cuatro veces.



Figura 17. Saturación de señales informativas, calle 51 con carrera 13.

Los carros se ven obligados a disminuir (no frenar) la velocidad cuando el grupo de peatones que intenta cruzar es mayor a tres.



Figura 18. Señuelo peatón aprovecha que un grupo de personas cruza la calle 51 para él cruzar.

Varias veces, al no ceder el paso los conductores, el peatón señuelo tiene que esquivar.

Cuando los conductores ven la intención del peatón de cruzar, tienden acelerar (pues de continuar con la misma velocidad, el peatón cruza y a ellos les tocaría frenar o disminuir la velocidad).

Las demás personas que cruzan con el señuelo lo toman como un reto: algunos universitarios incluso ríen cuando corren a la otra acera.

En el 6 intento, el conductor mantiene velocidad a pesar que ve al señuelo peatón tratando de cruzar.





Figura 19. Señuelo peatón cruza la calle pero autos siguen a la misma velocidad.

La mayoría de veces, los peatones aprovechan cuando una buseta recoge pasajeros para cruzar. En el 8 intento, el señuelo peatón realiza eso y queda atrapado en mitad de la vía (tres carriles). Ningún automovilista le cede el paso a pesar de verlo en mitad de la avenida. El señuelo informa que la buseta que estaba recogiendo pasajeros, momento en que el aprovecho para cruzar, aceleró y lo obligó a correrse y quedar, en consecuencia, en la mitad de la vía.



Figura 20. Señuelo peatón queda atrapado en la mitad del transito.

En el 9 intento, el peatón busca cruzar y una buseta viene a mediana velocidad, sin embargo, se observa que el conductor de esta no está viendo al peatón señuelo que está cruzando sino el espejo derecho (automóviles que vienen atrás de él) y a unos posibles pasajeros que puede recoger.

Los peatones aprovechan el trancón que se hace en las horas pico para pasar por entre los carros.



Figura 21. Señuelo peatón cruza por entre los vehículos, aprovechando el trancón.

Varias veces nuestro señuelo peatón intenta cruzar y tiene que retroceder.

En el último intento, el señuelo se arriesga a cruzar y tiene que empezar a correr a mitad de la vía porque la buseta que viene acelera más rápido.



Figura 22. Señuelo peatón cruza corriendo porque buseta no da indicios de frenar.

*Observación Post-test:*



Figura 23. Señal de conductor cediendo el paso fijada en el espacio público de la calle 51 con 13.



En el segundo intento se presenta el comportamiento. Un carro particular se detiene al ver al señuelo peatón en mitad de la vía, el conductor hace gestos al peatón para que sigan.



Figura 24. Conductor hace gestos al peatón para que siga cruzando.

Los conductores se ven afanados y ninguno se detiene a pesar de ver al peatón (o a veces grupo de peatones) tratando de cruzar.

En el sexto intento, el peatón ya está cerca de la otra acera, una buseta mantiene su velocidad (alta) a pesar que ve al peatón, este de ve obligado a correr los últimos metros.



Figura 25. Buseta mantiene velocidad a pesar que peatones cruzan la calle.

En el sexto intento se presenta el comportamiento. Sin embargo, como observador, considero que se vio obligado hacerlo, dado que el grupo que iba a cruzar con el señuelo era grande.



Figura 26. Grupo de personas intentan cruzar la calle.

En el séptimo intento, el señuelo iba por el primer carril de la vía y un carro particular, que iba a alta velocidad, le pita. El peatón señuelo debe regresarse a la acera.

Las motos, al igual que los automóviles, mantienen la velocidad a pesar que ven al señuelo cruzando la vía.



Figura 27. Moto mantiene velocidad a pesar que ve que al señuelo en mitad de la calle.

En el intento 10 un colectivo se ve obligado a parar, al ver al señuelo en mitad de la vía. Sin embargo, de manera agresiva, mientras él iba al frente del automotor, el conductor suelta el freno y vuelve a frenar bruscamente, da la impresión de que “le echa el carro encima”.



Figura 28. Peatón señuelo queda atrapado en medio de dos busetas, conductores en lugar de detenerse pitan.

En el intento 11 el conductor en lugar de ceder el paso pita continuamente.

En el último intento, una buseta se ve obligada a detenerse por el grupo que está cruzando, el señuelo trota para alcanzar al grupo y ‘protegerse’. Es usual que otros peatones hagan lo mismo.

- *Comportamiento: Ayudar a un desconocido a subir o bajar del bus.*

Lugar: Calle 53 con carrera 13 (Supermercado Éxito)

Señal:



Figura 2. Señal de ayudar a bajar una persona del bus.

Pre-test:

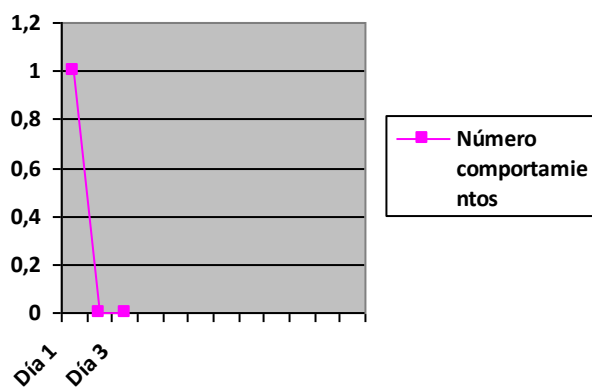


Figura 29. Resultados pre-test calle 53 con carrera 13.



Post-test:

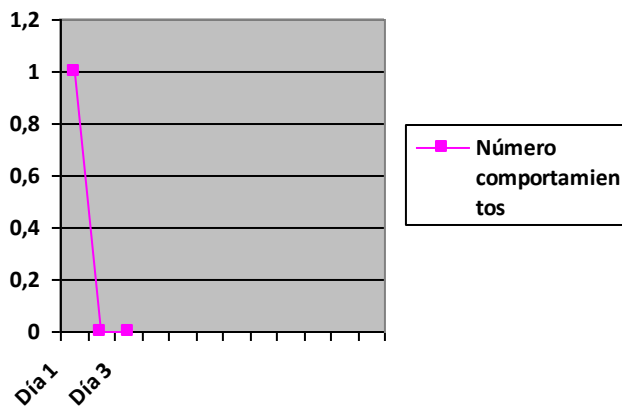


Figura 30. Resultados post-test calle 53 con carrera 13.

*Observación Pre-Test:*



Figura 31. Contexto de la observación de la calle 53 con carrera 13.

*Observaciones 1 día:*

El comportamiento observado es: una señora ayuda a otra señora a subir al bus, esta otra señora llevaba un niño de al menos 3 años.

*Observaciones 2 día:*

Se presenta un comportamiento solidario: un joven ayuda a recoger los papeles de una señora a la cual se le cayó una carpeta

Observaciones 3 día:

No se observa ningún comportamiento solidario.

Me parece que en los tres días se ve mucha gente acompañada (esperan o caminan en compañía de alguien); igualmente, la mayoría de gente es joven o adulta, muy pocas adultos mayores.



Figura 32. Contexto de la observación de la calle 53 con carrera 13, zona donde ciudadanos esperan el bus.

*Observación Post-Test:*



Figura 33. Señal propuesta para ayudar a bajar o subir a una persona del bus, fijada en el espacio público.

#### *Observaciones 1 día:*

El comportamiento observado es: un joven ayuda a una mujer adulta mayor a bajar del bus (con una sola puesta). Sin embargo, él aborda el bus del que ella se baja (¿será solidaridad por interés?).

#### *Observaciones 2 día:*

Se presenta un comportamiento solidario: un señor que llevaba una caja de Ponymalta se le voltea el embase y a la calle caen las botellas. Los ciudadanos, en su mayoría jóvenes, corren ayudarle recogiendo botellas. Esto ocurre a menos de 30 metros de la señal.



Figura 34. Comportamiento solidario en un accidente con botellas.

Se presenta otro comportamiento solidario: una mujer le indica a un señor adulto mayor el bus que le sirve (lo ayuda a pararlo, dado que, al parecer, el no podía ver los letreros).

#### *Observaciones 3 día:*

Hoy no se ve la misma afluencia de gente en el sector. Se ha presentado en 3 oportunidades la posibilidad del comportamiento (tres mujeres distintas, a lo largo de la hora, esperaron el bus con un niño en brazos respectivamente), pero la gente no es solidaria.





Figura 35. Señal fijada, de fondo el espacio público.

#### Observaciones paralelas:

Fijamos la señal mirando al sur, dado que los ciudadanos deben mirar al norte porque los buses vienen de allí, de tal manera que ellos tengan oportunidad de verla mientras esperan el transporte público. Sin embargo, muchas personas no ven la señal, tanto los que esperan el bus, como los que transitan caminando. La gente está muy pendiente del bus, de lo que ofrecen los vendedores ambulantes y de su camino.



Figura 36. Ciudadanos esperan el bus, de fondo la señal fijada.

## Resultados encuesta

### Ficha demográfica:

*Total personas encuestadas: 60 (20 por cada señal).*

*Mujeres: 23*

*Hombres: 37*

*Promedio edad Mujeres: 29, 7 años*

*Promedio edad Hombres: 33,1 años*

*Residencia en Bogotá: 3 personas afirmaron no vivir en la ciudad (5%)*

*24 personas afirmaron que no nacieron en la ciudad (40%)*

*36 personas afirmaron ser bogotanos de nacimiento (60%)*

*Frecuencia con que visita el lugar:*

- *Alta (más de 3 veces a la semana): 76,6 % de las personas encuestadas.*
- *Media (tres o menos veces al mes): 20 % de las personas encuestadas.*
- *Baja (menos de 5 veces al año): 3,3 % de las personas encuestadas.*
- *Lugar: calle 49 con carrera 13. Realizada el 10 de noviembre de 2009.*  
*Señal: Ayudar a cruzar la calle a una persona en condición de discapacidad.*

Resultados discriminados por preguntas:

*¿Usted vio la señal fijada en el poste?*

Personas que vieron la señal: 4 (20 por ciento)

Personas que no vieron la señal: 16 (80 por ciento)

*¿Qué le comunica esa señal?*

Indicación de que los carros deben parar y no deben pisar la cebra para proteger al peatón. Que el peatón debe cruzar siempre por la cebra (es la más reiterada). Los carros deben esperar a que pasen las personas porque hay una clínica. El conductor debe frenar con anticipación. Que en esta zona el peatón puede cruzar la calle. Las personas invidentes tienen prioridad en la vía. Prioridad para las personas discapacitadas. Paso para los discapacitados y las personas de edad. Una persona para el carro para que otra persona pase. Paso de adultos mayores. Ayudar a las personas a cruzar la calle. Parar para ayudar a minusválidos, ancianos y ciegos. Respeto y solidaridad porque una persona de la tercera edad va a cruzar.

*¿Cómo le parece el diseño de la señal?*

Es creativa e innovadora y llama la atención (respuesta de una de las cuatro personas que vio la señal sin que se le indicara). Adecuado y fácil de entender. Bastante clara. Entendible (es la respuesta más reiterada). Confusa, pero

llamativa. No se entiende bien (cuatro personas afirmaron esto). No representa el ambiente de la calle (semáforos, postes, etc.). Le faltan colores para que sea llamativa. Clara, pero poco visible. Debe ser más llamativa para que uno voltee a mirarla. El diseño es interesante.

*¿Qué tan conveniente considera este tipo de señales en la ciudad?*

Excelente. Conveniente. No es conveniente, es redundante, para eso está el semáforo y la cebra. Si es conveniente, pero en esta zona no porque uno mira el semáforo. Muy convenientes (respuesta reiterada). Importantes para no arriesgar la vida. Convenientes pero en un lugar más visible. Son necesarias porque no hay cultura, si hubiera con el semáforo bastaba. Son muy útiles.

*¿Sobre que otro tipo de comportamientos deseables le gustaría ver una señal en el espacio público?*

Señal de no ruido. Para que los carros tengan cuidado con los discapacitados. Para estar pendientes de las personas de la tercera edad. Para que se respeten los semáforos. Ninguno. En las calles que no hay semáforos para que pueda cruzar la gente. Para personas en silla de ruedas y discapacitados. En Trasmilenio para que dejen salir primero. Ceder sillas a mujeres embarazadas y personas de la tercera edad. Para que la gente despeje los andenes cuando esta transitando personas discapacitadas. Peatón que está pendiente de las motos (cuida su vida). Para motivar la tolerancia: dar paso a las personas que vienen con paquetes o cajas, ayudar a la persona que se tropieza, ven un robo y no lo delatan. Cuidado con los niños al cruzar. Respeto por el espacio público. No arrojar basuras y no contaminar. No orinar en la calle. Una señal que concientice a las personas sobre el respeto a las otras señales.

- Lugar: calle 51 con carrera 13. Realizada el 10 de noviembre de 2009.  
Señal: Conductor que cede el paso al los peatones.

Resultados discriminados por preguntas:

*¿Usted vio la señal fijada en el poste?*

Personas que vieron la señal: 2 (10 por ciento)

Personas que no vieron la señal: 18 (90 por ciento)

*¿Qué le comunica esa señal?*

Los carros deben parar para dar paso a los peatones. Ceder el paso. Los conductores deben darle vía al peatón (estas tres respuestas fueron las más reiteradas). Los carros y los peatones deben tener cuidado. Prohibido “tirársele” a un carro (cruzar imprudentemente). No pasar. No cruzar cuando el carro transita. Que el peatón tenga cuidado con los carros. Convivencia entre los autos y los peatones. No sé.

*¿Cómo le parece el diseño de la señal?*

Claro y entendible (más reiterada). A primera vista no se entiende (si uno no ve la mano del conductor queda perdido). No se entiende. Confuso, se demora uno en captar el mensaje, tiene muchos elementos. Esta en lugar poco visible. Es diferente y novedoso. El diseño esta bien, pero se puede hacer con más colores y resaltando la mano del conductor. Un diseño simple.

*¿Qué tan conveniente considera este tipo de señales en la ciudad?*

Son muy necesarias. Convenientes. (Respuestas más reiteradas). No es conveniente, hay muchas señales y se parase a la de zona escolar. No es conveniente es este punto. Son educativas y necesarias. Son convenientes, pero hace falta educación para que la veamos.

*¿Sobre que otro tipo de comportamientos deseables le gustaría ver una señal en el espacio público?*

Para cruzar la calle sin riesgos. Señales de frases que le recuerden a la gente los comportamientos urbanos. Pasar por la cebra. No botar basura. Tolerancia. Caminar sin afán. No pitar cuando hay trancón el semáforo está en rojo (no

contaminar auditivamente). Caminar por la derecha. Convivencia, por ejemplo no pelear. Una señal que nos enseña a respetar las otras señales de tránsito. Recoger el excremento de los perros. Cuidado con el consumo de licor. Prevenir accidentes y tener más cuidado. Señales para tener cuidado y ayudar a las personas invidentes y discapacitadas en general. Ninguno (cinco personas dijeron no saber que comportamiento les gustaría ver).

- *Lugar: calle 53 con carrera 13. Realizada el 10 de noviembre de 2009.*  
*Señal: Ayudar a subir o bajar del bus a una persona que lo necesite.*

Resultados discriminados por preguntas:

*¿Usted vio la señal fijada en el poste?*

Personas que vieron la señal: 2 (10 por ciento)

Personas que no vieron la señal: 18 (90 por ciento)

*¿Qué le comunica esa señal?*

Lugar especial para que paren las personas en condiciones especiales (por ejemplo, mujeres embarazadas). Bajarse en los paraderos. Coger el bus en los paraderos. Se pueden recoger y bajar personas en este lugar -paradero- (esta última interpretación fueron las más comunes en las respuestas). Los carros de servicio público se deben acercar al andén (dos personas respondieron así). Colaboración con las señoras embarazadas (tres personas respondieron así). Prioridad para las mujeres embarazadas.

*¿Cómo le parece el diseño de la señal?*

No es entendible. Le falta claridad. Confuso (cuatro personas respondieron que el diseño no era claro). Distinta a las demás. Debes ser más llamativo. Es muy pequeña la señal. Es entendible (10 personas respondieron que estaba bien el diseño y era claro).

*¿Qué tan conveniente considera este tipo de señales en la ciudad?*

Son convenientes. Son necesarias (estas dos últimas son las respuestas más reiteradas) Son buenas, porque le indican a uno donde coger el bus. Muy conveniente, porque se irrespeta a la mujer embarazada.

*¿Sobre qué otro tipo de comportamientos deseables le gustaría ver una señal en el espacio público?*

No arrojar basura. No orinar en rincones y postes. Cuidar los árboles. Para vivir en comunidad. Que le indiquen en que lugar de la ciudad está uno, porque la nomenclatura a veces no es clara. Tener prudencia al cruzar la calle (respuesta reiterada). Ayudar a niños o ancianos. Respetar a los peatones. Para que los buses paren en la acera y en los paraderos, no en mitad de la calle. Para que esperemos el bus donde es y no en cualquier sitio. Respetar a las personas de la tercera edad y discapacitados. No fumar en la calle. No personas borrachas en la calle. Ninguno, no sé (tres personas).

## 11. ANÁLISIS DE RESULTADOS

La investigación, en líneas generales, tenía el propósito de poner a prueba un repertorio de señales urbanas que incentivaran en los ciudadanos prácticas culturales deseables en el espacio público. En ese orden de ideas, la hipótesis básica que guió este trabajo es que una señal que indica comportamientos urbanos responsables puede motivar la consolidación de metacontingencias visibles en prácticas de convivencia.

Así pues, el presente análisis parte de examinar dicho propósito y la citada hipótesis. En primera instancia, es relevante decir que los resultados alcanzados no permiten confirmar la hipótesis de manera tajante, dado que las señales no logran motivar el comportamiento de manera significativa:

- En la señal ayudar a un desconocido a subir o bajar del bus, ubicada en el Éxito de la calle 53, el pre-test y post-test arrojaron los mismos resultados: un comportamiento deseado antes y después de instalar la señal.
- En la señal conductor que cede el paso a los peatones, ubicada en la calle 51 con carrera 13, el pos-test arrojó un comportamiento presentado, a diferencia del pre-test donde no se vio tal práctica.
- En la señal de ayudar a un desconocido con dificultades a cruzar la calle, ubicada en la calle 49 con carrera 13, el pos-test arrojó un comportamiento presentado, a diferencia del pre-test donde no se vio tal práctica.

La investigación esperaba que el post-test, es decir, después de instalar la señal, el comportamiento fuera más frecuente. Sin embargo, es de ponderar el hecho que se haya presentado el comportamiento, pues indica que la señal alteró la continuidad de la práctica ciudadana y permite suponer que las señales urbanas propuestas aquí pueden, con ciertas modificaciones de diseño y de exposición, incentivar comportamientos urbanos responsables y prácticas culturales de convivencia.



Como se ha dicho, los resultados alcanzados no permiten confirmar la hipótesis propuesta, pero sí permiten reformularla, pues los comportamientos vistos en los ciudadanos que observaron la señal, sobre todo en los registrados en la señal de ayudar a un desconocido en dificultades a cruzar la calle, permiten suponer que una señal urbana deliberadamente planificada puede estimular prácticas de convivencia mediante la consolidación de meta-contingencias, sí para tal propósito se evalúan factores como el tamaño de la señal, el grado de visibilidad, los días de exposición y un plan de acompañamiento educativo.

Es de resaltar que las señales no fueron, en su mayoría, observadas por los ciudadanos, como lo determinan los resultados obtenidos en la encuesta:

- En la calle 49 con 13, señal de ayudar a cruzar a un desconocido con dificultades, sólo el 20 por ciento afirmó haber visto la señal.
- En la calle 51 con carrera 13, señal de conductor que cede el paso, sólo el 10 por ciento afirmó haber visto la señal.
- En la calle 53 con carrera 13, señal de ayudar a subir o bajar del bus a una persona que lo necesite, sólo el 10 por ciento afirmó haber visto la señal.

Tales resultados obligan a repensar la dimensión de las señales, su diseño, revisar el lugar donde fueron fijadas y, sobre todo, analizar la manera en que los ciudadanos transitan por la ciudad y se percatan o no de las señales. En este caso, las señales respondían a una dimensión de 50 centímetros de diámetro, un poco más pequeña que un PARE tradicional.

Se buscó fijarlas en lugares donde la gente las pudiera ver con facilidad, por ejemplo, la señal ubicada en el Éxito pretendía dar cuenta de un aspecto particular: muchos ciudadanos se paran en dicho sector a esperar su bus, por lo tanto la señal fue fijada de tal manera que su gráfica daría hacia el sur, puesto que los buses vienen del norte, lo que incrementa las posibilidades de ser vista. De allí que sea necesario reevaluar la forma en que los ciudadanos transitan y observan

las señales en el espacio público, pues parece que las señales no se destacan y su papel es anodino.

En ese mismo sentido, es importante evaluar la saturación de señales, pues se puede suponer que los ciudadanos al ver tantas ya no prestan atención. Esto es particular en el sector que se realizó la investigación (carrera 13 entre calles 53 y 49), lugar donde se observan un gran número de señales, por citar un caso: entre la calle 52 y 51 la señal informativa de parqueadero se repite cuatro veces en menos de 50 metros.

Por otro lado, se encuentran falencias en el diseño de las señales, pues se prestan para interpretaciones ambiguas. Es importante aclarar que el diseño propuesto acá pasó por un proceso de discusión y rediseño, pues fue expuesto antes a un grupo de 30 personas, de quienes se tomaron comentarios y sugerencias.

Sin embargo, pese al proceso citado, las señales se prestan para diversas interpretaciones, lo cual sin duda afecta el propósito de incentivar un comportamiento urbano o motivar una práctica de convivencia.

Se citan aquí algunas de las interpretaciones ajenas al propósito y la intencionalidad inicial planificada para la señal:

- Para la señal ayudar a un desconocido con dificultades a cruzar la calle: Los carros deben parar y no pisar la cebra; el peatón debe cruzar siempre por la cebra; los carros deben esperar a que crucen las personas porque hay una clínica; es una zona de cruce peatonal.
- Para la señal conductor que cede el paso a los peatones: Está prohibido “tirársele” a un carro; el peatón no debe cruzar cuando el carro transita.
- Para la señal ayudar a subir o bajar del bus a una persona que lo necesite: Esta es una zona especial para recoger personas en condiciones especiales; bajarse en los paraderos; coger el bus en los paraderos; los carros de servicio público se deben acercar al andén.

Aunque la mayoría de personas encuestadas lograron la interpretación que el diseño deseaba, es pertinente revisar estas fugas en el mensaje de la señal, dado que afectan el propósito de las mismas y, sobre todo, influyen en el ejercicio de la práctica o del comportamiento propuesto: por más que un ciudadano vea a una personas con muletas y, simultáneamente, vea la señal, no ayudará a cruzar al otro sí no entiende adecuadamente el concepto explicitado en la gráfica.

Con respecto al diseño, se puede determinar que la gente piensa que es muy claro, no obstante, llega a interpretaciones no deseadas en la propuesta. Así que esta claridad debe ser revisada, teniendo en cuenta un criterio más concienzudo, como el de un especialista en la materia. En ese mismo orden, se puede decir que las señales están compuestas por muchos objetos o elementos, lo cual alimenta la ambigüedad, se podría realizar una propuesta con menos unidades de diseño.

Lo anterior se hace notorio en la señal de conductor cediendo el paso, pues la gente se quedaba viendo el diseño varias veces, es decir, que en una primera lectura no era evidente el mensaje, lo cual no es conveniente para este tipo de señales urbanas en el espacio público.

Dados estos inconvenientes en la interpretación, para el post-test se involucró en la señal un acápite alfabético que aclarara la intención de la señal y posibilitara que fuera más factible el comportamiento o la práctica de convivencia. Así, a la señal del conductor se le acompañó de la frase “ceder el paso”; y a las señales de ayudar a cruzar y ayudar subir o bajar del bus, se le puso la palabra “solidaridad”. Esto se hizo siguiendo a Rodríguez (1977), quien habla de la redundancia en el mensaje visual como una de las funciones claves para lograr el propósito comunicativo y educativo.

Desde el punto de vista semiótico, la connotación no ocurre si el mensaje no es denotativo. Precedente evidente en los resultados alcanzados, pues los problemas de diseño de la señal no permiten la denotación (ayudar a bajar o subir del bus por ejemplo) y la connotación esperada: la práctica solidaria de manera efectiva.

Lo anterior se debe, en palabras de Eco (2000, p. 95), “al mecanismo convencionalizador del código (...) La estabilidad concierne a la fuerza de la convención codificadora, pero, una vez que se ha establecido la convención, la connotación se convierte en funtivo estable de una función semiótica cuyo funtivo subyacente es otra función”. En pocas palabras, la connotación depende de un código base denotativo, de allí la importancia de revisar el diseño icónico de las señales para futuras propuesta de este mismo corte.

Cuando las personas encuestadas no realizaron la interpretación deseada para la propuesta gráfica en la señal, se hace evidente un desvío en el propósito comunicativo. La duda de las personas encuestadas al responder sobre qué significa la señal, en palabras de Klinkenberg (2006), se constituye en un fracaso comunicativo, es decir, bien la no coincidencia de dos significaciones (el receptor entiende alguna cosa, pero no lo que el emisor se proponía comunicarle), o bien la ambigüedad: incertidumbre del receptor. Tanto la no coincidencia de las significaciones como la ambigüedad quedaron manifiestas en las respuestas de la encuesta.

Es de rescatar, de otra parte, que las personas consideran los diseños novedosas, pues nunca habían visto señales que explicitaran mensajes con los comportamientos propuestos. Sin embargo, es necesario recalcar que exigían que este diseño fuera más llamativo, para que convocará más atención en los transeúntes. El diseño propuesto por la investigación buscó que las señales siguieran los patrones de la señalética urbana tradicional, especialmente, de las normas que rigen la movilidad, con el fin de que las personas pensaran que eran señales oficiales y alimentar más la posibilidad del comportamiento. Se puede decir, que se podría pensar un diseño ajeno al oficial y tradicional en una futura propuesta de este corte, dado que sus contenidos son novedosos.

Las personas consideran que las señales convienen y son pertinentes para la ciudad. Este es un punto necesario de ponderar, puesto que permite suponer que una propuesta a gran escala, teniendo en cuenta los resultados aquí alcanzados, podría consolidar una estrategia pedagógica de comportamientos urbanos

responsables y prácticas culturales de convivencia. Los ciudadanos encuestados creen que una propuesta con señales que incentiven prácticas de convivencia puede tener éxito, incluso, la mayoría las considera necesarias.

Conforme a lo anterior, los encuestados propusieron prácticas y comportamientos para un posible diseño señalético, de estos cabe destacar los siguientes: No orinar en rincones y postes; cuidar los árboles; tener prudencia al cruzar la calle; ayudar a los niños y ancianos; esperar los buses en el paradero; no tomar licor en la calle; no personas bajo los efectos del alcohol en la calle; no pitar en trancones; caminar por la derecha; una señal que invite a respetar el resto de las señales urbanas; para que los peatones cedan el paso a otros peatones que están cargando paquetes o cajas; para delatar los robos y los ladrones.

Las motivaciones de la gente para proponer este tipo de comportamientos en una señal urbana pueden tener origen, entre otros, en estos factores: desorden en la movilidad, ausencia de solidaridad, inseguridad e insalubridad.

Como se puede ver, las personas sienten inquietud por cruzar la calle y la desorganización de los paraderos de buses (“recogen y dejan gente en la mitad de la calle”, afirmó un encuestado); manifestar incomodidad por factores de salubridad: pitar (contaminación auditiva) y orinar en el espacio público; perciben que hay una necesidad de ser más solidarios: ayudar a niños y ancianos, ceder el paso a las personas que lo necesitan; y muestran intranquilidad por la inseguridad: no ser indiferentes al robo y evitar a las personas que no estén en sus cabales (bajo influencia de sustancia psicoactivas), que podrían generar riesgos para los demás.

De otro lado, es de rescatar que los resultados alcanzados en la investigación se convierten en un novedoso referente para futuras propuestas de indagación en el marco de la pedagogía urbana y ambiental, pues la propuesta presentada en el presente proyecto abre la posibilidad de motivar prácticas culturales de convivencia a partir de un diseño planificado de señales, diferente a otras

investigaciones que han indagado sobre el uso y lecturas que hacen los transeúntes sobre la señalética urbana oficial (Salcedo y Caicedo, 2007).

La posibilidad de motivar comportamientos urbanos responsables a través de un diseño planificado de señales, también se convierte en futuro referente para posibles investigaciones que deseen abordar de manera propositiva los problemas de convivencia en la ciudad. En ese mismo orden, el uso de señales urbanas con fines formativos, se convierte en una alternativa educativa para la consolidación de relaciones ciudadanas diferentes.

Lo anterior, en líneas generales, puede coadyuvar a lo propuesto por Colón (1990), dado que puede ofrecer nuevas variables y alternativas en el perfeccionamiento del hombre en su dinámica social, sobre todo, en la convivencia, “facilitándole una formación adecuada para poder vivir en la sociedad cívica o urbana” (Colón, 1990, p. 121).

Colón (1990, p. 124), por otro lado, había afirmado que uno de los rasgos de la pedagogía urbana era la innovación de medios y métodos de aprendizaje; pues bien, guardando las proporciones, la iniciativa de la investigación aquí presentada permite presentar nuevos referentes y alimentar la creatividad para futuros abordajes que se deseen hacer en la formación de ciudadanos, en el marco de propuestas pedagógicas de corte urbano.

Es de destacar que la metodología utilizada por la investigación y los resultados alcanzados con ella responden a la intención de formar ciudadanos, en este caso siguiendo estrategias informales, y utilizando los recursos que ofrece la ciudad en su espacio público. Lo cual materializa lo conceptualizado por Páramo (2010), quien hace hincapié en el desarrollo de mecanismos a partir del uso de los recursos que ofrece la ciudad.

Conforme a lo anterior, la posibilidad de poder motivar prácticas culturales de convivencia en los ciudadanos a través de la exposición de una señalética en el espacio público, se puede inscribir en la segunda dimensión propuesta por Trillas (1993) en su análisis de educación y medio urbano: Aprender de la ciudad, es

decir, la ciudad como agente que enseña: Cuando las personas ven la señal pueden observar un llamado a realizar un comportamiento de convivencia que genera una primera reflexión personal, si la persona efectúa la práctica allí expuesta (por ejemplo, ayuda a cruzar la calle a un desconocido con dificultades) puede ser observado por los otros transeúntes, generando un referente en los ciudadanos que vieron su práctica de convivencia, abriendo la posibilidad que ellos la sigan en el futuro.

En un principio, se pensó diseñar y exponer las señales en un colegio distrital de Bogotá, dado que permitía un mayor dominio de las variables y seguimiento a la investigación. Sin embargo, se optó por realizar la propuesta en el espacio público de Chapinero, pues permite sentar un precedente que abra la posibilidad de consolidar proyectos que permitan mejorar las prácticas de convivencia y los comportamientos que se dan en la ciudad. Visto de esta manera, los resultados alcanzados tienen como marco básico entender que “en el espacio público prima el interés común” (Páramo y Cuervo, 2006, p. 25). Si las personas siguen el comportamiento propuesto en la señal, van a beneficiar a un extraño y, así mismo, en un futuro ellos mismos o familiares suyos también puedan ser los beneficiarios.

Las señales se enmarcaron en rojo y fondo blanco para darles un carácter de obligatorio cumplimiento, tal como las oficiales del sistema de tránsito. Esto con el fin de hacer obligatorio el comportamiento, pues el cumplimiento de las reglas es la base de la convivencia ciudadana (Burbano y Páramo, 2008). Sin embargo, como se puede ver en los resultados, a pesar que el ciudadano tenía la oportunidad de efectuar el comportamiento, no lo hacía. Como se puede determinar en las encuestas, la mayoría de personas que transitan por el sector no vieron las señales, esta es la explicación más directa para entender porque no seguían el mensaje expuesto en la señal.

No obstante, ver la señal y ver su carácter de obligatorio cumplimiento no garantiza que las personas acaten. Como se puede observar en la descripción del post-test realizado en la calle 49 con carrera 13, algunos transeúntes veían la señal, al mismo tiempo veían al señuelo (hombre con bastón), pero no ayudan a

este a cruzar. Al igual que las señales oficiales, las personas las pueden ver pero no las acatan. El ejemplo más notorio es el prohibido parquear, pues es común ver la señal y al lado un automóvil incumpliendo la regla.

Por otro lado, es de destacar que la propuesta de la señal con marco rojo y fondo blanco, siguiendo los rasgos de una de obligatorio cumplimiento, tenía la idea de convertir en reglas unas prácticas de convivencia deseadas, es decir, que fuera norma para los ciudadanos ayudar a un desconocido.

Lo anterior, aunque no quedó materializado en los resultados alcanzados, puede empezar a consolidar dinámicas educativas, como las propuestas por Burbano y Páramo (2008), y que estos autores llamaron aprendizaje por reglas, es decir, la norma como elemento en un proceso de aprendizaje, estableciendo parámetros en las prácticas culturales de los ciudadanos en el espacio público.

Para un futuro ejercicio similar al presentado en esta investigación, es importante destacar que desde el punto de vista de la educación conductual (Santos y Lobo, 2003) las reglas o normas, como las que pone una señal de obligatorio cumplimiento, se convierten en mecanismos de regulación de las personas, observables en conductas motivadas (cruzar por la cebra) o inhibidas (no arrojar basura).

Así mismo, es pertinente tener en cuenta que las reglas o normas no solamente se cumplen por conciencia social (el ciudadano tiene presente la importancia de ayudar a una mujer embarazada a bajar del bus, como lo indica la señal que fue expuesta en la calle 53 con carrera 13), sino por las consecuencias de no cumplirlas, como las sanciones punibles y la delación pública de las otras personas. Este último caso podría ser un posible complemento a la señalética aquí propuesta: si usted no ejerce la práctica de convivencia expuesta en la señal otros ciudadanos lo pondrían en señalamiento público, lo cual tendría consecuencias que sería pertinente indagar.

Conforme a lo anterior, es pertinente aclarar que esta noción de norma se articula con la categoría de contingencias y metacontingencias, conceptos fundamentales a



lo largo de la presente investigación. En ese orden de ideas, se entiende la contingencia como una dinámica que regula la conducta de grandes grupos humanos en un macroambiente, como el caso del espacio público urbano, y es producto de una experiencia motivadora de un conocimiento tácito, “y que muchas veces los individuos no saben describir pero aún así generan aprendizaje” (Páramo, 2009).

La contingencia, siguiendo a Glenn (1988), hace referencia a eventos y condiciones que siguen a una conducta, más exactamente, a las consecuencias de la conducta; así, la contingencia refuerza o castiga la práctica ejercida, convirtiéndose en una experiencia que motiva o inhibe al ciudadano, convirtiéndose en dinámicas centrales del espacio público y sus prácticas sociales.

Las metacontingencias, por su parte, se refieren a posibles pactos sociales entre las prácticas y los resultados que las mantienen. La metacontingencia se establece cuando hay una relación funcional entre una práctica cultural de un grupo de personas y la consecuencia que esta produce (Páramo, 2009).

Precisamente, el propósito de la investigación era poner a prueba las unas señales que posibilitaran prácticas de convivencia en el marco de las metacontingencias: que el ciudadano se diera cuenta que realizar esa práctica favorece a todos, no sólo al que recibe su ayuda, pues “los individuos cooperan entre sí cuando su comportamiento interdependiente produce mayores consecuencias favorables que el comportamiento independiente” (Páramo, 2009).

Ayudar a cruzar la calle a una persona con dificultades, colaborar a una señora embarazada a bajar del bus o ceder el paso a un peatón son prácticas que, básicamente, favorecen a todos, pues muy posiblemente usted o algún ser cercano suyo esté en condiciones de recibir tales beneficios.

Aunque los resultados alcanzados en la investigación no permiten asegurar que las señales motiven estas metacontingencias, si se puede decir que los ciudadanos tienen muy presente que seguir el mensaje que estas explicitan es

muy favorable para todos, como se puede ver en las respuestas que la gente dio sobre la conveniencia de la señales en la respectivas encuestas.

Páramo (2009) afirma que las consecuencias positivas de esas prácticas interdependientes, orientan la conducta de las personas y garantizan su sostenimiento mediante la transmisión cultural de tales prácticas. Los resultados alcanzados permiten suponer que, con algunas correcciones, la planificación de señales que motiven prácticas culturales de convivencia posibilita la consecución de comportamientos urbanos responsables y su posible sostenimiento y transmisión cultural.

Sobre todo, porque la práctica de un comportamiento que tiene consecuencias positivas para todos tiene la posibilidad de ser imitada, como se pudo evidenciar el post-test realizado en la calle 53 con carrera 13, donde, accidentalmente, a una persona se le cayeron unas botella y fue auxiliada por un hombre joven, otros transeúntes, al ver el comportamiento, también colaboraron solidariamente.

Las señales puestas a consideración en la investigación se articulan a la propuesta de Páramo (2009), quien considera que las metacontingencias pueden llegar a garantizar prácticas culturales deseables que perduren en el tiempo, independientemente de quienes estén presentes. Las señales pueden ser una posibilidad para institucionalizar, en el mismo ciudadano y en el ambiente del espacio público, prácticas culturales de convivencia.

Por otro lado, se debe especificar que, según los resultados alcanzados, existe un problema en la dinámica comunicativa propuesta por la señales. Según Aicher y Krampen (1979), expertos en diseño señalético, el proceso de comunicación es correcto cuando el receptor asigna a la señal el mismo mensaje que el emisor quería transmitir. Como se pudo observar, no todos los ciudadanos que veía la señal propuesta en la investigación llegaban a la interpretación deseada en la planificación de su diseño, sobre todo, en la señal de ayudar a subir o bajar a una persona del bus y, en segundo nivel, en la señal de ayudar a un desconocido con

dificultades a cruzar la calle. El mensaje que se quería transmitir no fue, totalmente, asimilado por el ciudadano receptor.

Lo anterior, en líneas generales, responde al diseño mismo de la señal y se pueden encontrar los siguientes elementos de análisis:

- Señal de ayudar a subir o bajar del bus: la destacada línea del andén hace pensar al observador, según respuestas de las encuestas, que el mensaje es tomar el bus en el paradero o que los conductores no deben dejar los pasajeros a mitad de la calle. Asimismo, no es claro el ademan del gráfico y el mensaje de ayudar a subir o bajar a una persona del bus se tergiversa. La gráfica del muñeco que hace de mujer embarazada bajando del bus no es claro.
- Señal de conductor que cede el paso a los peatones: la mano del conductor que cede el paso debe tener mayor protagonismo en el diseño de la señal. La señal contiene muchos elementos, sobre todo en la referencia a los peatones, lo cual desvía la atención del interés central del conductor cediendo el paso. Dado que es para conductores, la señal debe ser más explícita y directa en su mensaje, que no necesita varias lecturas o una lectura concentrada.
- Señal de ayudar a un extraño con dificultades a cruzar la calle: la gráfica de los muñecos que indican persona con bastón y hombre ayudándolo es muy clara; sin embargo, los rasgos de las líneas que hacen referencia a la cebra son muy protagónicos, de allí que algunas personas encuestadas hayan pensado que la señal indicaba cruzar por la cebra y no una práctica solidaria.

Asimismo, es importante indicar que la interpretación de las señales fue más coherente con su propósito cuando estas estuvieron acompañadas de un acápite alfabético. En pocas palabras, que los ciudadanos interpretaron más fácilmente el mensaje de la señal cuando está indicaba que práctica deseada: solidaridad y ceder el paso. Esa redundancia en el mensaje (gráfica y alfabéticamente) permite

garantizar mayor grado de fidelidad en la comprensión del mensaje expuesto y, en consecuencia, podría ser un punto a considerar en futuras propuestas de este tipo, dado que muchas veces la complejidad del diseño no logra explicitar lo deseado.

De otra parte, es pertinente decir que las señales fueron expuestas en lugares coherentes con su propósito y su mensaje: la señal de ayudar a subir o bajar del bus se instaló en un lugar donde gran cantidad de personas toman su transporte público; la señal de ceder el paso fue expuesta en un cruce peatonal donde los ciudadanos corren alto riesgo por cruzar la calle, dado que no hay semáforos, policías acostados ni pares; la señal de ayudar a un desconocido en dificultades a cruzar la calle se situó en un cruce que da a una clínica y por donde cruzan ancianos, personas con muletas y en sillas de ruedas. De esta manera, se cumplió lo que plantean Aicher y Krampen (1979) al afirmar que la presencia de la señal en determinado lugar (circunstancias donde se desarrolla la comunicación) permite la identificación más fidedigna del mensaje.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A nivel de diseño y contenido, se puede concluir que las señales deben constituir una propuesta particular, pues no se puede universalizar esta propuesta para todas las ciudades, dado que no son las mismas necesidades y las prácticas deseadas podrían girar en otros aspectos. Además, como afirma Costa (1987, p. 122) las condiciones funcionales, arquitectónicas, ergonómicas y ambientales “implican la necesidad de crear y desarrollar programas especiales para cada circunstancia concreta”.

Así mismo, diseñar programas señaléticos con los propósitos mencionados en esta investigación supone, fundamentalmente, tres aspectos: determinar con exactitud la práctica o comportamiento a incentivar; constituir diseños simples, que sean percibidos e interpretados sin mayor dilación por el observador; y exponer las señales en un tamaño apropiado para el ambiente urbano específico donde se van a fijar.

El diseño de la señal icónica puede ser acompañado por un contenido alfabético que facilite la interpretación. En ese orden de ideas, la redundancia en el mensaje aquí no es un error si no una oportunidad de aclarar y fijar más intencionalmente el contenido. En ese mismo sentido, es necesario en la señal una armonía y coherencia entre el código alfabético, el icónico y el cromático.

Es de reiterar que las dificultades interpretativas que presentaron los ciudadanos al ver las señales propuestas en la propuesta aquí presentada, permite reafirmar la necesidad de que, más que ningún otro signo, la señal no debe exigir esfuerzos de comprensión, no debe obligar al ciudadano a detenerse atentamente a observarla, pues pierde la funcionalidad, ya que su éxito radica en producir una reacción casi que instantánea. En pocas palabras, la señal debe ser monosémica.

Dado que las señales son diseñadas para ser expuestas en el espacio público y, aún más, buscan que los comportamientos que exponen se ejerzan en dicho

espacio, es pertinente que los programas señaléticos respondan a las necesidades particulares de tal espacio y a las dinámicas propias de este.

Por otra lado, la propuesta de incentivar prácticas sociales de convivencia en los ciudadanos a través de un repertorio de señales icónicas o visuales expuestas en el espacio público es, en primer lugar, una iniciativa que debe seguir siendo explorada, pues a partir de esta investigación se abren nuevas posibilidades y replantean hipótesis. En segundo lugar, tal propuesta debe ser alimentada por una visión investigativa más amplia, donde converjan diferentes campos del saber, dado que sería muy pertinente observar cómo el diseño de las señales, su exposición y resultados se enriquecen a partir de un diálogo interdisciplinar entre la psicología perceptiva, la psicología ambiental, el diseño, la comunicación visual, la sociología y pedagogía, por citar algunas.

Es pertinente ver propuestas señaléticas de este corte en otros espacios urbanos de características semipúblicas e, inclusive privadas, pues en tales lugares los resultados podrían ser más notorios, dado que tienen una regulación y una dinámica más formal. Por ejemplo, realizar esta propuesta en un centro comercial o en un colegio permitiría un mayor seguimiento a la influencia de la señal en las personas que la perciben.

Se propone, en ese sentido, una investigación comparativa de una propuesta señalética con propósitos de convivencia ciudadana puesta a prueba en un colegio privado y, al mismo tiempo, en uno público o en dos municipios culturalmente diferentes, lo cual permitiría explorar y reflexionar más las hipótesis expuestas en este trabajo.

En ese orden, se puede establecer que la pedagogía urbana se ve enriquecida con propuestas de este corte, que le aportan nuevas formas de observar la ciudad y los elementos con que ella cuenta en el espacio público. Más exactamente, alimenta la posibilidad de utilizar los contenidos comunicativos presentes en la ciudad, como son las señales, los avisos publicitarios, las pancartas, etc., en propuestas de lineamientos educativos de manera informal.

Los ciudadanos tienen muy presente la importancia de la convivencia ciudadana, basada en el respeto y la solidaridad. En ese mismo sentido, los ciudadanos consideran que propuestas como las aquí expuestas pueden ser muy útiles y permitirían consolidar una dinámica más amable en el diario transitar de la ciudad.

La constitución de contingencias y metacontingencias en el espacio público puede ser articulada con propuestas novedosas que concienticen a los ciudadanos de la importancia de la auto-regulación y la mutua regulación, el respeto a los acuerdos y las normas y la trascendencia de la solidaridad. La novedad de estas propuestas radica en el uso creativo de las posibilidades educativas que presenta la ciudad misma.

Incentivar prácticas de convivencia en los ciudadanos a través de señales visuales en el espacio público, puede consolidar comportamientos urbanos responsables que alimenten una cultura ciudadana que permita la convivencia entre desconocidos. Sin embargo, se puede acompañar tal iniciativa con un proyecto más amplio, donde participen los medios de comunicación masivos, las instituciones de educación formal y las autoridades gubernamentales de la ciudad. Un repertorio de señales como las aquí propuestas acompañadas por una campaña educativa en televisión y radio, colegios y universidades, podría generar resultados significativos a una escala amplia, pues hay más posibilidades de su éxito (los medios podrían motivar al público a poner más atención a este tipo de señales, por ejemplo).

La educación en general, pero la pedagogía urbana en especial, debe acercarse a investigar la influencia de otros mecanismos alternativos en la consolidación de la convivencia ciudadana, es decir, ampliar el repertorio de posibilidades para motivar el ejercicio del mutuo respeto y la solidaridad más allá del marco legal establecido por la autoridad institucional, como la Constitución Nacional, el Código de Policía, el Código de Transito, los Manuales de Comportamientos de los colegios, etc.

Mockus (2003) afirma que el éxito de la cultura ciudadana está en armonizar la ley, la moral y la cultura, para lo cual es fundamental la comunicación interpersonal. En este trabajo se puede observar que dicha comunicación interpersonal se puede ver potencializada a partir de programas señaléticos, pues pueden invitar de manera explícita y tácita a relacionarse con el otro. En el caso de las tres propuestas presentadas acá (ayudar a bajar o subir de un bus, ayudar a cruzar la calle y ceder el paso al peatón), si el comportamiento se presenta se materializa la comunicación interpersonal de manera explícita, ya sea de manera verbal o no verbal.

Dado que la auto-regulación y mutua-regulación ciudadana o la constitución de contingencias y metacontingencias dependen de la conciencia que tenga el ciudadano sobre la trascendencia del comportamiento y de la sanción o celebración social de su conducta, se puede pensar en un programa señalético que invite explícitamente a celebrar o sancionar públicamente al ciudadano que, respectivamente, ejerza una práctica de convivencia o no sea solidario.

Se recalca nuevamente la necesidad de promover programas educativos y propuestas creativas que, desde la pedagogía urbana, fomenten en los ciudadanos la formación de hábitos y prácticas referidas al cumplimiento de las normas y el ejercicio de la convivencia, así como de la concientización de su importancia como un beneficio individual y, en segundo orden, social.

Estos programas y propuestas deben ser consensadas y discutidas públicamente, donde los ciudadanos puedan aportar y debatir. En ese sentido, no deben buscar la manipulación sinuosa o soterrada de las personas, es decir, programas que busquen que los ciudadanos lleguen a tener comportamientos de convivencia por influencias de las cuales ellos no son consientes, como se podría ejercer desde la comunicación y desde la misma señalética.

Finalmente, para futuras propuestas con este mismo propósito se dejan enunciados los siguientes comportamientos que podrían ser expuestas en señales visuales en el espacio público:



- Solidaridad: conductas encaminadas en función de ayudar a un extraño que lo necesite, tal como brindar información cuando se solicita, delación de hurtos, ayudar o ceder el paso a las personas con paquetes o cargas pesadas, etc.
- Protectores del ambiente: comportamientos en procura de mantener adecuadamente el espacio público y mobiliario urbano, tales como no fijar avisos, no satisfacer necesidades fisiológicas (por ejemplo, no orinar en postes), hacer buen uso de los teléfonos públicos, etc.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Aicher, Otl y Krampen, Martin. (1979). Sistemas de signos en la comunicación visual. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Aicher, Otl. (1994). El mundo como proyecto. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Aicher, Otl. (2001). Analógico y Digital. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Barcelona. (1990). I Congrés Internacional de Ciuts Educadores. Barcelona: Regidora d'Edicions I Publicacions.

Borja, J. (2003). La ciudad conquistada. Madrid: Editorial Alianza.

Burbano, A. y Páramo, P. (2008). El aprendizaje por reglas y la convivencia ciudadana en el espacio público. Revista Pretil No. 18. Año 6 No 18 Julio-octubre. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia. Pp. 62-72.

Burbano, Andrea. (2010). La convivencia ciudadana: su análisis a partir del “aprendizaje por reglas”. En: Revista Colombiana de Educación No. 57. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional. Pp. 28-45

Carta de las Ciudades Educadoras. (1990). Declaración de Barcelona. I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras. En línea: <http://www.filosofia.org/cod/c1990edu.htm> Visitada el 6 de mayo de 2006.

Colom, Antoni. (1990). La pedagogía urbana, marco conceptual de la ciudad educadora. En: La ciudad educadora. I Congreso Internacional de Ciutats Educadores, 1990. Barcelona: Ajuntamente de Barcelona. PP. 115-128.

Carr, S. y Lynch, K. (1968). Where learning Happens. DAEDALUS fall: 1277-1291

Costa, Joan. (1987). Señalética. Barcelona: Enciclopedia del Diseño. Centro Internacional de Investigación y Aplicaciones de la Comunicación.

Decreto 1504 De 1998. Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial. Bogotá: Ministerio de Desarrollo Territorial. En línea:  
[http://www.presidencia.gov.co/prensa\\_new/decretoslinea/1998/agosto/04/dec1504041998.pdf](http://www.presidencia.gov.co/prensa_new/decretoslinea/1998/agosto/04/dec1504041998.pdf) Visitado el 15 de mayo de 2009.

Eco, Umberto. (1994). Signo. Barcelona: Ed. Labor.

Eco, Umberto. (2000). Tratado de semiótica original. Barcelona: Editorial Lumen.

Frutiger, Adrián. (1981). Signos, símbolos, marcas, señales. Barcelona: Gustavo Gili.

Gadotti, Moacir. (2005). Historia de las ideas pedagógicas. México: Siglo XX Editores.

Glenn, S.S. (1988). Contingencies and metacontingencies: Toward a synthesis of behavior analysis and cultural materialism. The Behavior Analysis, 11, 161-179.

Glenn, S.S. (2003). Operant contingencies and de origin of culture. En: K.A. Lattal y P.N. Chase (Eds), Behavior theory and philosophy (pp 223-242). New York: Klerwer Academic/Plenum

Gómez, Hernando. (1997). 7 diálogos imaginarios para una pedagogía urbana. En: Educación y ciudad. Bogotá: Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico IDEP. No 2 Mayo de 1997. Pp. 86-96.

Klinkenberg, Jean-Marie. (2006). Manual de semiótica general. Bogotá: Fundación Universitaria de Bogota Jorge Tadeo Lozano.

Londoño, Rocío. (2004). La cultura ciudadana como estrategia para fomentar la convivencia urbana. Las experiencias de Bogotá. En línea: [http://www.urbeetius.org/upload/hechos\\_londonio.pdf](http://www.urbeetius.org/upload/hechos_londonio.pdf) Visitado el 11 de mayo de 2009.

Lutz, Christopher. (2005). Santiago de Guatemala: historia social y económica, 1541-1773. Guatemala: Editorial Universitaria. Universidad de San Carlos de Guatemala.

Malmberg, Bétil. (1977). Teoría de los signos: introducción a la problemática de los signos y los símbolos. México: Siglo XXI.

Moles, Abraham. (1978). Sociodinámica de la cultura. Buenos Aires: Paidós.

Mockus, Antanas. (2003). Cultura ciudadana y comunicación. En: Revista La Tadeo. Bogotá Fundación Universitaria Jorge Tadeo Lozano. No. 68 Pp. 106-111.

Páramo, P. y Cuervo, M. (2006). Historia social situada en el espacio público de Bogotá desde su fundación hasta el siglo XIX. Bogotá: Ediciones Universidad Pedagógica Nacional.

Páramo, Pablo. (2010). Pedagogía Urbana: elementos para su delimitación como campo de conocimiento. En: Revista Colombiana de Educación. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional. No. 57 Pp. 14-27.

Páramo, Pablo. (2009). Metacontingencias y cambio de prácticas culturales en el espacio público urbano. En: Revista Pre-Til. Bogotá: Instituto de Investigación y Proyectos Especiales. Universidad Piloto de Colombia. Año 7 No. 20 marzo-junio 2009.

Páramo, Pablo. (2007). El significado de los lugares públicos para la gente de Bogotá. Bogotá: Ediciones Universidad Pedagógica Nacional.

Rodríguez Diéguez, José Luis. (1977). Las funciones de la imagen en la enseñanza: semántica y didáctica. Barcelona: G. Gili. Colección de Comunicación Visual.

Rodríguez, Claudia. (2008). Rastros de comportamiento. En: Páramo, Pablo. Técnicas de recolección de información. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.

Saldarriaga. (1997). Citado por Páramo y Cuervo. (2006). Historia social situada en el espacio público de Bogotá desde su fundación hasta el siglo XIX. Bogotá: Ediciones Universidad Pedagógica Nacional.

Salcedo, Marco Alexis y Caicedo, Silvia. (2007). Señales visuales urbanas en algunos cruces viales de Cali, Colombia. En: Revista Científica Guillermo de Ockhan. Vol 5 No. 2 Julio-diciembre de 2007. Pp 11-133.

Sánchez, María. (2006). Señalética. Buenos Aires: Alfagrama Ediciones.

Santos, C. y Lobo, N. (2003). Psicología del aprendizaje. Bogotá: Universidad Santo Tomás.

Stock, Wolfgang Jean. (1994). Una propuesta de diseño. En: Aicher, Otl. (1994). El mundo como proyecto. Barcelona: Editorial Gustavo Gili

Trilla. (1993). La educación y la ciudad. En: Educación y ciudad. Bogotá: Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico IDEP. No 2 Mayo de 1997. Pp. 6-19.

Urrego, Yaneth. (2008). Observación conductual. En: Páramo, Pablo. Técnicas de recolección de información. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.