



**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
GRAMÁTICA ESPACIAL URBANA**

**IDENTIFICACIÓN DE REGLAS DE RELACIÓN
ENTRE EXTRAÑOS EN EL ESPACIO PÚBLICO URBANO.**

MARTHA IRENE GUZMÁN GONZÁLEZ

**DIRECTORA:
ANDREA MILENA BURBANO**

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE EDUCACIÓN
DEPARTAMENTO DE POSGRADO
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN
BOGOTÁ D.C., COLOMBIA**

2015

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
GRAMÁTICA ESPACIAL URBANA**

**IDENTIFICACIÓN DE REGLAS DE RELACIÓN
ENTRE EXTRAÑOS EN EL ESPACIO PÚBLICO URBANO.**

MARTHA IRENE GUZMÁN GONZÁLEZ

Proyecto de investigación para optar por el título de Magister en Educación

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE EDUCACIÓN
DEPARTAMENTO DE POSGRADO
MAESTRÍA EN EDUCACIÓN
BOGOTÁ D.C., COLOMBIA
2015**

Nota de aceptación

Firma del tutor

Firma del Jurado

Firma del Jurado

BOGOTA D.C., DIA _____ MES _____ AÑO _____

**“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 EN EDUCACIÓN – RAE

1. Información General	
Tipo de documento	Tesis de grado
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca
Título del documento	Identificación de Reglas de Relación entre Extraños en el Espacio Público Urbano.
Autor(es)	Martha Irene Guzmán González
Directora	Andrea Milena Burbano
Publicación	Bogotá D.C. 2015
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional
Palabras Claves	Ciudad Educadora, Espacio Público, Pedagogía Urbana, Reglas Tácitas, Reglas Explícitas, Relación entre Extraños, Convivencia Ciudadana.

2. Descripción
<p>Dentro del proyecto de investigación desarrollado sobre <i>la Identificación de Reglas de Relación entre Extraños en el Espacio Público Urbano</i>, en el marco de la Gramática Espacial Urbana, se propone a través de un diseño metodológico de carácter descriptivo exploratorio, examinar el tipo de reglas que buscan los individuos para ubicarse y movilizarse por la ciudad, identificando las tácitas y explícitas que les permiten relacionarse con otros al momento de hacer uso del espacio público.</p> <p>Mediante entrevistas informales, se trata de recoger lo que las personas leen del entorno para que describan verbalmente, el tipo de reglas que siguen, aquellas reglas que ven que otras personas no tienen en cuenta y las consecuencias que se vinculan al acatamiento de dichas reglas.</p>
3. Fuentes
<p>Por ser un estudio descriptivo de carácter exploratorio del que pocas referencias se tiene, el número de fuentes citadas es significativo, por lo que a continuación se citan las más importantes: Burbano, A. (2010). <i>La convivencia ciudadana: su análisis a partir del “aprendizaje por reglas”</i>. <i>En: Revista colombiana de educación N. 57</i>, pp. 29 - 43.</p> <p>Burbano, A., & Páramo, P. (2008). <i>El aprendizaje por reglas y la convivencia ciudadana en el</i></p>

- espacio público. I. Burbano, A. y Páramo, P. (2008). *El aprendizaje por reglas y la convivencia ciudadana en el espacio público.*, 62 - 72.
- Colom, A. (1991). La Pedagogía Urbana, marco conceptual de la ciudad educadora. En La ciudad educadora. I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras. pp. 115-128. Ajuntament de Barcelona.
- Cuesta, O. J. (2010). Pedagogía urbana, convivencia ciudadana y aprendizaje por reglas. *Revista Educación y desarrollo social N. 2*, pp. 176 - 188.
- Declaración de Barcelona. (1990). *Carta de ciudades educadoras. I congreso Internacional de Ciudades Educadoras.* Barcelona.
- García, M. (2010). Narrativas que construyen ciudad: aportes de grupo de jóvenes a la convivencia en el Espacio Público. En P. Páramo, & M. García , *La dimensión social del Espacio Público* (págs. 41 - 77). Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Glenn, S. (2003). Operant Contingencies and the origin of culture. En: KA. Lattal y P.N. Chase(eds), *Behavior theory and philosophy.* New york, 223 - 242.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities.* New York: Vintage Books.
- Lofland, L. (1998). *The public realm; Exploring the city's quintessential social territory.* . New York: ALDINE.
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad* (Edición española ed.). Barcelona: The Massachusets Institute Techonology Press. Cambridge. Ediciones G. Gili.
- Páramo, P, M. C. (2009). *La experiencia urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX: Una mirada desde las prácticas sociales.* Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Páramo, P. (2007). *La ciudad una gama de lugares.* Bogotá. : Universidad Pedagógica Nacional.
- Quintana, R. (2010). *Diseño de sistemas de señalización y señalética.* Universidad de Londres.
- Rodriguez, J. (2008). La participación como un acto educador y constructor de la Ciudad Educadora . En: *Revista Iberoamericana de Educación (ISSN: 1681-5653)*, 1 - 22.
- Santiesteban, X. (2010). Los movimientos sociales y el derecho a las manifestaciones en el Espacio Público. En P. Páramo, & M. García, *La dimensión social del espacio público. Aportes para la calidad de vida urbana* (págs. 79- 95). Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Trilla, J. (1989). La Ciudad Educadora. En: *Revista IDEP. Santa Fe de Bogotá.*

4. Contenidos

El presente trabajo contiene en una primera parte la formulación del proyecto y sus generalidades como son una introducción a la problemática, justificación, planteamiento del problema de investigación y los objetivos tanto generales como específicos planteados.

En una segunda parte se presenta en el marco teórico, los referentes conceptuales que dan cuenta de los planteamientos abordados y que sustenta el proyecto, haciendo énfasis en los contenidos particulares del campo de conocimiento como es la Pedagogía Urbana.

La tercera parte contiene la presentación de la metodología, las técnicas e instrumentos de recolección de información incluyendo las diferentes categorías y códigos diseñados para el proyecto, así como la población participante.

En la cuarta parte, se realiza un análisis sobre los resultados obtenidos y se establece la discusión correspondiente con los autores y conceptos referidos a lo largo del proyecto. Posteriormente, se presentan las conclusiones y recomendaciones que surgen de la investigación, que permiten derivar elementos de análisis pedagógico y orientaciones en aras de mejorar la convivencia ciudadana. La última parte presenta las referencias y los anexos.

5. Metodología

Dentro del proyecto de investigación desarrollado sobre *la Identificación de Reglas de Relación entre Extraños en el Espacio Público Urbano* (Gramática Espacial Urbana), a través de un diseño metodológico de carácter descriptivo exploratorio, se examina el tipo de señales que buscan los individuos para ubicarse y moverse por la ciudad, identificando las reglas tácitas y explícitas que les permiten relacionarse con otros al momento de hacer uso del Espacio Público.

Mediante entrevistas informales, se trata de recoger lo que las personas leen del entorno para que describan verbalmente de forma tranquila y amplia, el tipo de reglas que siguen, aquellas reglas que ven que otras personas no tienen en cuenta y las consecuencias que se vinculan al acatamiento de dichas reglas. Para lo cual se acompaña a 30 personas: mujeres y hombres mayores de 20 años en distintos trayectos relacionados con las actividades cotidianas que realizan desde su casa hasta la estación del bus, el colegio de sus hijos, el parque donde saca a pasear a su mascota, su trabajo, el centro comercial más cercano, etc.

La información obtenida en cada una de las entrevistas, se vincula al programa Atlas.ti

(herramienta que facilita el análisis de información cualitativa). Las respuestas que dieron los participantes fueron analizadas a través de serie de códigos y categorías organizadas de acuerdo a las preguntas que se formularon.

6. Conclusiones

A partir del análisis de los resultados obtenidos en la investigación y frente a los relatos que hicieron las personas entrevistadas se puede establecer que:

-Describieron la manera como las personas establecen cotidianamente el trazado de la ruta que siguen, como perciben su entorno, explicando las razones por las que utilizan la misma ruta o la cambian. Razones que en su conjunto dan algunos indicios sobre cómo organizan acciones para orientarse, ubicarse y movilizarse por la ciudad.

- Las personas leen el contexto urbano desde distintas ópticas, aprovechando los recursos que si posee la ciudad (elementos naturales, señales, signos y símbolos), así como los lugares que le son significativos, pues les facilita definir diariamente las rutas que consideran mucho más cómodas, seguras y fáciles para llegar a su destino. Aunque se reconocen estos recursos y equipamientos en general, cada individuo otorga un uso particular de ellos de acuerdo con sus necesidades, vivencias y experiencias al desplazarse. Sin embargo, se reconoce en las respuestas dadas que la señalética en Bogotá no es suficiente, ni clara, ni efectiva para que los habitantes y visitantes se ubiquen, orienten, desplacen o se relacionen con los demás.

-Mencionan las situaciones relacionadas con el uso de las reglas que tienen en cuenta cuando están utilizando el Espacio Público, especialmente aquellas tácitas que están interiorizadas porque han sido aprendidas a partir de las relaciones que establecen como parte de las experiencias vividas con los demás y con el entorno. El acatamiento de reglas es voluntario, por cuanto las personas asumen o no ciertas reglas de acuerdo con las condiciones circunstanciales en las que aunque conozcan de antemano las consecuencias individuales o sociales, toma la decisión de seguirlas o no.

- Además, mencionan las situaciones relacionadas con el uso de las reglas que tienen en cuenta cuando están utilizando el Espacio Público, especialmente aquellas tácitas que están interiorizadas porque han sido aprendidas a partir de las relaciones que establecen como parte de las experiencias vividas con los demás y con el entorno.

-El componente educativo-comunicativo de la ciudad, está referido en la medida que facilita la socialización y aquellas prácticas que garantizan los derechos de todos sus habitantes principalmente al utilizar los espacios públicos; al mismo tiempo que permite el cumplimiento de deberes, normas y reglas explícitas exigibles que regulan los comportamientos necesarios para la vida en comunidad.

-Los sujetos deben procurar establecer unos comportamientos básicos que permitan sostener y mantener en la cotidianidad reglas claras construidas con el fin de favorecer la tranquilidad, movilidad y la convivencia de todos los ciudadanos. Al seguimiento de reglas y normas se suma el reconocimiento y aprendizaje de CUR que pueden ser identificados como reglas, con el fin de que en la cotidianidad se facilite la tomar decisiones más efectivas, propiciar espacios menos estresantes en la ciudad y hacer de ella un lugar más agradable para todos sus habitantes,

El estudio explora la influencia que puede tener una estrategia pedagógica y comunicacional orientada al reconocimiento de señales y reglas tácitas o explícitas que promueven la orientación espacial y los Comportamientos Urbano Responsables, mediante la integración y revisión de las cuatro situaciones experimentales desarrolladas en el macroproyecto de Gramática Espacial Urbana.

Elaborado por:	Martha Irene Guzmán González
Revisado por:	Andrea Milena Burbano

Fecha de elaboración del Resumen:	03	Nov	2015
--	----	-----	------

DEDICATORIA

A todas y cada una de las mujeres que a lo largo de la historia han contribuido en gran medida a reconstruir el mundo que heredan, reconociendo la importancia de todos sus esfuerzos a pesar del anonimato.

AGRADECIMIENTOS

A la profesora Andrea Milena Burbano, quien con su conocimiento y paciencia supo guiarme.

Al profesor PABLO PÁRAMO BERNAL Phd. Coordinador del Grupo de Investigación de
Pedagogía Urbana y Ambiental

A los demás profesores de La Maestría en Educación de la Universidad Pedagógica Nacional (en especial al profesor Oscar Julián Cuesta), quienes en cada seminario aportaron valiosos conceptos dentro del proceso,

A mi familia y amigas por su apoyo cuando más lo necesito y por su paciencia cuando no pude compartir con ellos todos esos espacios acostumbrados.

TABLA DE CONTENIDO

1. GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN	13
1.1 Introducción	13
1.2 Justificación	17
1.3 Pregunta de investigación	20
1.4 Objetivos de la investigación	20
1.4.1 Objetivo General del Macro proyecto Gramática Espacial Urbana.....	20
1.4.2 Objetivo General del subproyecto	20
1.4.3 Objetivos Específicos	21
2. MARCO TEORICO	22
2.1 La Pedagogía Urbana en la construcción de ciudad	23
2.2 La Ciudad Educadora y sus propósitos.....	25
2.3 Espacio Público y ciudadanía.....	27
2.4 Comportamientos Urbano Responsables (CUR) y convivencia	29
2.5 Las Reglas como cualidades de la vida en comunidad	31
2.6 Señales visuales que comunican en la ciudad	33
2.7 Cognición Espacial Urbana como parte de la Gramática Espacial.....	35
3. DISEÑO METODOLÓGICO	38
3.1. Población	40
3.2 Técnicas e instrumentos de análisis de información	40
4. RESULTADOS Y ANALISIS	42
CONCLUSIONES	75
RECOMENDACIONES.....	77
REFERENCIAS.....	79
ANEXOS.....	82
Anexo 1. Formato Guía- entrevistas:	82
Anexo 2. Formato sistematización de entrevistas.....	84

1. GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Introducción

El proyecto Gramática Espacial Urbana el cual se planteó desde el año 2013, por el grupo de investigación de Pedagogía Urbana y Ambiental de la Universidad Pedagógica Nacional; está enmarcado en la línea sobre Cognición Ambiental del Entorno Urbano. Estudia los aspectos positivos que pueden contribuir a hacer de las ciudades lugares excitantes, incluyentes, seguros, equitativos para todas las personas y aptos para la vida saludable. Así mismo contribuye a dar aportes al desarrollo teórico de la Pedagogía Urbana, campo temático que se construye permanentemente y responde a la necesidad de situar el conocimiento generado por la academia y en particular de la pedagogía en el contexto del medio ambiente urbano mediante estrategias de gestión que involucran aspectos pedagógicos, psicosociales y de formación de los ciudadanos.

La vida en comunidad se desarrolla principalmente en un ambiente urbano, es decir en la ciudad, la cual se constituye como plantea Páramo (2007) en un estado de la mente, así como en un conjunto de tradiciones y costumbres transmitidas que con el tiempo generan una identidad cultural particular, con elementos que caracterizan, condicionan y moldean formas de actuar; crean una identidad ciudadana propia, diversa y de contrastes, lo cual permite comprender a la ciudad como algo más que edificios, casas, calles, avenidas, luces, parques, medios de transporte o aglomeraciones.

La ciudad se constituye por múltiples ambientes, espacios y lugares en donde la comunidad urbana vive, experimenta, aprende, habita y se relaciona. Entre estos ambientes, está el Espacio Público que es el lugar donde se reconoce un “mundo común” en cuyo interior se construyen las particularidades de grupo con diferentes tipos de identidad. Es el escenario en el que se entretajan diversos aspectos de la vida urbana, relaciones de convivencia entre la ciudad, sus habitantes y el ambiente natural (Páramo 2007).

Sin embargo, en la ciudad, poco se vivencian la solidaridad, la convivencia, la ayuda, son más notorias las dificultades de movilidad, la alta densidad de población, la contaminación visual,

auditiva y ambiental, lo que a su vez genera estrés; en términos de Milgram (1970) la sobrecarga de estímulos en la ciudad, sobrepasa la capacidad de procesamiento cognoscitivo; las presiones de tiempo, la necesidad de seguir muchas reglas para desenvolverse en el espacio, los problemas sociales y la disminución de la calidad de la vida de los habitantes incide en las relaciones interpersonales, volviéndose segmentadas, superficiales e incluso antisociales y como consecuencia se llega al aislamiento social, al tedio y a la agresividad que en muchos casos sirve de escudo protector para esa excesiva estimulación.

Pese a lo expuesto anteriormente, se puede afirmar que la ciudad es un lugar propicio y diseñado para el aprendizaje y el crecimiento personal de los ciudadanos, que se constituye en objeto y recurso educativo, procura oportunidades para socializar, para la educación, ofrece una amplia gama de información, que va desde señales informativas hasta monumentos históricos que motivan el aprendizaje a partir de la interacción cotidiana (Trilla 1989), facilita las relaciones entre los ciudadanos y propicia la búsqueda de mejores condiciones de vida en ambientes de convivencia y armonía.

Así, la lectura del ambiente de la ciudad es particularmente relevante en los estudios urbanos por la importancia que reviste la orientación espacial, la exploración del Espacio Público y la navegación o desplazamiento para quienes habitan los actuales asentamientos humanos. La investigación que desarrolla el grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental en el área de Educación, Cultura y Sociedad se articula en un programa que explora en conjunto las relaciones entre el individuo con su entorno urbano ambiental y social desde una lectura pedagógica.

Esta propuesta, de carácter institucional, sobre Gramática Espacial Urbana reconoce la gramática como la rama de la lingüística que tiene por objeto el estudio de la correcta escritura de las palabras (ortografía), de su forma y composición (morfo-fonología), del significado de las mismas (semántica), así como de su interrelación dentro de la oración o de la frase (sintaxis) (Diccionario Real Academia de la Lengua Castellana, 2011).

En consecuencia, se utiliza el concepto de gramática como metáfora para proponerla a modo de categoría conceptual que permite entender la forma en que las personas exploran el Espacio

Público Urbano y el de “encuentro de lugares” o “búsqueda de rutas” como concepto empírico desarrollado a partir de investigaciones y estudios de la orientación espacial, dentro del proceso o actividad que lleva a la movilidad con propósito (Passini, 1996). Este hace parte de uno más complejo que se conoce como cognición espacial, el cual entiende el conocimiento del sujeto con su entorno natural o construido, objetos o personas (Devlin, 2001; 2012). A este tipo de estudios se le suman ahora los que provienen de la teoría de la comunicación que incluye la señalización y la comunicación gráfica.

Conviene subrayar que el proyecto institucional sobre Gramática Espacial Urbana del cual hace parte este trabajo, investiga algunos de los problemas contemporáneos que enfrenta el ciudadano; responde a la necesidad de situar el conocimiento generado en contexto, mediante estrategias de gestión que involucran aspectos pedagógicos-psicosociales, conducentes a mejorar la calidad de vida urbana. Desde la mirada educativa, indaga sobre la construcción teórica de la ciudad como lugar de experiencias pedagógicas y comunicativas que contribuyen a la formación de sus residentes, aspectos que pueden hacer de ellas lugares apropiados para la vida en sociedad.

El interés de este proyecto en particular se centra en explorar cómo se lee el ambiente urbano y cómo se actúa en consecuencia. Previamente, se plantearon varios interrogantes buscando analizar y hacer evidente el tipo de problemas que se presentan en el Espacio Público como por ejemplo, la diversidad de información que se extrae del ambiente y la forma cómo se puede representar de manera que sea significativa para los otros, cómo se puede manejar tanta información en un ambiente complejo como es la ciudad, de qué modo estos estudios aportan a la Pedagogía Urbana, cómo enseñar a leer y orientarse en la ciudad, tipo de reglas sociales y de orientación que identifica el transeúnte, los mecanismos pedagógicos y psicológicos que contribuyen a la adquisición de comportamientos cooperativos de seguimiento de reglas orientadas a la convivencia ciudadana. Cuestionamientos que dieron lugar a cuatro subproyectos: ubicación en el Espacio Público a través de las señales, La identificación de reglas de relación entre extraños en el Espacio Público Urbano, La cohesión social para el mantenimiento del comportamiento responsable de los ciudadanos (contingencias interdependientes) y Verbalización de la regla.

El primer subproyecto, de carácter descriptivo exploratorio, indaga por el tipo de señales que buscan los individuos para ubicarse y moverse por la ciudad. El segundo, también descriptivo exploratorio, busca el tipo de señales que los individuos utilizan para ubicarse y moverse por la ciudad e identificar las reglas tácitas y explícitas que les permiten relacionarse con extraños. El tercero, de tipo experimental, evalúa el efecto del entrenamiento en una tarea cooperativa sobre el aprendizaje de reglas orientadas a la convivencia ciudadana. El cuarto, cuasi-experimental, estudia el efecto que tiene el entrenamiento en la verbalización de reglas que guían Comportamientos Urbano Responsables en comparación con la presentación de dichas reglas de manera simbólica.

La información recolectada en la investigación da lugar a plantear formas de enseñar las reglas de convivencia, propone lineamientos de carácter educativo que contribuyen a la ubicación espacial y a la formación del ciudadano para el uso de los espacios públicos de la ciudad. De esta manera se aporta al desarrollo teórico de la Pedagogía Urbana, desde el grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental de la Universidad Pedagógica Nacional. (Documento Marco del Grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental, 2004- 2015).

El presente documento **Identificación de reglas de relación entre extraños en el Espacio Público Urbano**, indaga por el tipo de señales que buscan los individuos para moverse por la ciudad e identifica las reglas tácitas y explícitas que les permiten relacionarse con extraños. El trabajo ofrece en un primer capítulo la formulación del proyecto y sus generalidades con la introducción a las problemáticas, la justificación, el planteamiento del problema de investigación y los objetivos tanto generales como específicos planteados.

En el segundo capítulo se hace referencia al marco teórico, las categorías conceptuales que dan cuenta de los planteamientos abordados y sustenta el proyecto, haciendo énfasis en los contenidos particulares del campo de conocimiento de la Pedagogía Urbana. El tercer capítulo contiene la exposición de la metodología, técnicas e instrumentos de recolección de información, así como la población participante.

En un cuarto capítulo, se enuncia la clasificación de categorías y códigos diseñados para el análisis de los resultados obtenidos y se establece la discusión correspondiente con los autores y conceptos referidos en el proyecto. Posteriormente, se plantea las conclusiones y recomendaciones que permiten derivar elementos de análisis pedagógicos y orientaciones para promover Comportamientos Urbano Responsables (en adelante denominados CUR), en aras de mejorar la convivencia ciudadana, así como las limitaciones de la investigación. En los últimos capítulos se presentan las referencias bibliográficas y los anexos.

1.2 Justificación

El proyecto institucional Gramática Espacial Urbana está orientado a estudiar la manera como las personas leen los signos y símbolos que se encuentran en distintos sitios para orientarse en la ciudad, así como la influencia que tiene el entrenamiento verbal y cooperativo en la adquisición de reglas que promueven comportamientos orientados a la convivencia ciudadana. El subproyecto **Identificación de Reglas de Relación entre Extraños en el Espacio Público Urbano**, buscó indagar por el tipo de señales que reconocen los individuos para movilizarse por la ciudad e identificó las reglas tácitas y explícitas que les permiten relacionarse con extraños, así como las acciones educativas de civildad para garantizar las pautas mínimas de comportamientos necesarios para la vida en comunidad (Páramo, 2010b).

El Espacio Público es un recurso importante para la formación del ciudadano, por esta razón es fundamental tomarlo como objeto de estudio, reconocer el valor que tiene para ofrecer oportunidades educativas para aprender de la ciudad y aprender en los lugares públicos las reglas orientadas hacia la socialización y aprovechar su carácter colectivo por ser un escenario en el que se establecen las relaciones transitorias entre extraños (Páramo, 2004).

Ahora bien, habitar la ciudad es dividir las vivencias cotidianas entre el hogar, el vecindario, el ambiente de trabajo y la escuela, entre otros; estos son lugares significativos porque los individuos pasan buena parte de su vida en ellos, se sienten identificados, allí construyen su experiencia de vida social, interactúan de acuerdo con sus necesidades e intereses, comparten rasgos particulares del ambiente como elementos naturales o contruidos; en fin, la vida en la

ciudad está impregnada por las experiencias que se tienen de transitar en esta diversidad de espacios públicos y privados. Así mismo, las personas circulan temporalmente por otros sitios que dan identidad a las ciudades como son las calles, esquinas, hospitales, almacenes, parques, restaurantes, bibliotecas, museos, oficinas de gobierno, etc. que con el uso adquieren una importancia histórica, cultural y simbólica.

En la actualidad la vida en una ciudad se hace difícil por sus dinámicas de sobrepoblación, de continuos y complicados desplazamientos hacia los lugares de trabajo, la casa y demás recorridos diarios que las personas deben realizar, de inseguridad y de afanes entre otros; lo que a su vez, genera cansancio y estrés permanente; sin embargo, la vida urbana en términos de encuentros entre extraños puede también ser satisfactoria porque ofrece alivio de ese estrés al suministrar oportunidades para el entretenimiento, la recreación y el contacto social. Jane Jacobs (1961), exploró la vida en las calles mostrando las dinámicas positivas que se crean desde la interacción entre vecinos a partir de encuentros casuales e informales, lo cual produce una sensación de apoyo en la comunidad que con el tiempo genera confianza, se encuentra motivación y satisfacción a la curiosidad o a la novedad. Situación que hoy se podría aplicar en el sentido de recrear espacio dignos.

Por otro lado, es mediante el lenguaje se busca que los individuos se autorregulen, al construir reglas que con el tiempo se constituyen en pautas o prácticas culturales, generando un conocimiento implícito, que en su cotidianidad refieren e infieren de acuerdo con el contexto que habitan.

Para Páramo (2010b), las reglas en el Espacio Público pueden ser explícitas o formales y fueron creadas para facilitar una determinada conducta, entre ellas están las reglas de movilidad. Así mismo existen reglas tácitas o informales; son las que se aprenden en el hogar, la escuela o a través de la observación; están determinadas principalmente por las características de los lugares; así, cada lugar está dotado de una serie de significaciones de acuerdo a sus características físicas y las circunstancias para favorecer comportamientos en el respectivo lugar. Como afirma Canter (1991) se entiende que cada lugar contiene sus propias reglas que culturalmente son acatadas o no, ejemplo de estas puede ser: pedir disculpas en determinadas oportunidades o saludar al llegar

a un lugar. De allí la importancia de investigar acerca de las reglas individuales y colectivas que existen en el ambiente urbano, porque dan la posibilidad de conocer y entender cómo es que se construyen pero sobre todo como es que estas reglas hacen parte de la vida en una ciudad como Bogotá.

En cuanto a las señales urbanas, estas son una representación visual, que pretenden regular acciones e indicar al ciudadano normas de comportamiento y de convivencia según el contexto en el que se encuentran (Cuesta, 2010); siendo un aspecto importante para esta investigación porque se busca determinar de qué manera son identificadas y utilizadas dichas señales para desplazarse y movilizarse por la ciudad, en recorridos realizados a pie.

El subproyecto permite hacer un acercamiento a la comprensión y análisis de situaciones de ubicación, orientación y movilidad que se presentan en el Espacio Público; a la vez que aplica conceptos de la Pedagogía Urbana, contribuyendo de esta manera a enriquecer estudios sobre Gramática Espacial Urbana del cual existe poca bibliografía, e igualmente derivar recomendaciones de carácter educativo, comunicativo que aporten, faciliten la lectura de la señalética urbana y reconozcan la importancia de promover CUR.

La presente investigación sobre “**Identificación de Reglas de Relación entre Extraños en el Espacio Público Urbano**”, explora a partir de entrevistas informales, el tipo de señales y símbolos que identifican los ciudadanos para movilizarse en la ciudad; además, el tipo de reglas tácitas y explícitas que perciben los habitantes cuando se desplazan interactuando con el medio y con los demás; ampliando la discusión sobre los elementos psicológicos y pedagógicos necesarios para lograr una comprensión del entorno y la manera de aprender las reglas que contribuyen a mejorar dicha convivencia, dada la cantidad de conflictos que se presentan en los espacios públicos (Burbano, 2010; Páramo, 2014).

Por lo tanto, este subproyecto da cuenta de las experiencias que tienen los ciudadanos cuando transitan por el Espacio Público urbano a partir de encontrar respuestas a una serie de interrogantes e inquietudes que guiaron la investigación en el sentido de cómo exploran el espacio urbano para movilizarse, de qué mecanismos y señales en el ambiente se valen para

adelantar este proceso, y el tipo de reglas tácitas y explícitas que captan cuando se desplazan por la ciudad en una interacción con los desconocidos. A partir de los resultados alcanzados se presentan observaciones psicosociales y pedagógicas, que contribuyen a la ubicación espacial y a la formación del ciudadano para mejorar la convivencia en los espacios públicos. En consecuencia, se formula la siguiente pregunta de investigación:

1.3 Pregunta de investigación

¿Qué tipo de reglas tácitas y explícitas perciben los ciudadanos cuando se desplazan por la ciudad en una interacción con el espacio y con los desconocidos?

1.4 Objetivos de la investigación

1.4.1 Objetivo General del Macro proyecto Gramática Espacial Urbana

Explorar de qué manera los habitantes de la ciudad logra identificar el sistema comunicacional que les permite ubicarse y movilizarse, y las reglas tácitas que median la relación entre extraños. De igual manera poner a prueba algunos elementos psicopedagógicos orientados a aumentar la comprensión sobre la adquisición de reglas que contribuyen a la generación de Comportamientos Urbano Responsables (CUR) en el Espacio Público. El estudio además explora la influencia que puede tener una estrategia pedagógica y comunicacional orientada al reconocimiento de señales y reglas tácitas o explícitas que promueven la orientación espacial y los CUR, mediante cuatro situaciones experimentales.

1.4.2 Objetivo General del subproyecto

Indagar por el tipo de reglas que buscan los Individuos para movilizarse por la ciudad e identificar aquellas tácitas y explícitas que les permiten relacionarse con extraños.

1.4.3 Objetivos Específicos

- Analizar lo que las personas leen del entorno, lo que expresan, describen, relatan, sienten y piensan; mencionando las circunstancias relacionadas con las reglas que las personas tienen en cuenta cuando están utilizando el Espacio Público.
- Describir el tipo de reglas tácitas o explícitas que las personas siguen para movilizarse, indicando que reglas no siguen otras personas que encuentran en el camino y el tipo de consecuencias que vinculan a cada una de las reglas.
- Aportar recomendaciones de carácter educativo-comunicativo que ayuden a facilitar la lectura de la Señalética Urbana y a la adquisición de reglas que contribuyan a promover CUR.

2. MARCO TEORICO

“La ciudad es un marco y un agente educador que, ante la tendencia a la concentración del poder, practica la opinión pública y la libertad; ante la tendencia al gregarismo, expresa el pluralismo; ante la tendencia a distribuir desigualmente las posibilidades, defiende la ciudadanía; ante la tendencia al individualismo, se esfuerza por practicar la individualidad solidaria...permite formar personas sensibles tanto a sus deberes como a sus derechos”
(Molas Batollori, 1990).

A partir de las prácticas cotidianas y uso del Espacio Público, este subproyecto de investigación procura examinar, analizar y reflexionar en aspectos relacionados con la calidad de vida de las personas y su identidad como ciudadanos, al abordar problemáticas contemporáneas que enfrenta la vida urbana en temas como la convivencia, la movilidad en la ciudad y la apropiación de lo público; desde la lectura y aplicación que hacen los individuos de las reglas y símbolos que encuentran en el entorno, así como las relaciones sociales que se dan en ciudades latinoamericanas como Bogotá.

Por lo tanto, se establece una revisión teórica sobre las diferentes categorías conceptuales que permiten ver la complejidad de la ciudad de forma más completa por ser en sí misma:

- Un importante objeto de estudio partiendo de su historia, tradición cultural, estructura social y administrativa que posibilitan identificarla en lo general, así como definirla en lo particular.
- Un recurso desde el punto de vista educativo porque ofrece en sus espacios públicos, elementos arquitectónicos y equipamientos dentro de la red educativa para la formación de sus habitantes.
- Un entramado urbano donde conviven sus ciudadanos, dando lugar a una serie de relaciones entre ellos, demandando acciones educativas de civilidad para garantizar pautas

mínimas de comportamiento social. (Documento Proyecto Institucional. Línea Pedagogía Urbana y Ambiental Universidad Pedagógica Nacional, 2014).

De igual forma, la ciudad, debe contener los elementos necesarios para crear ciudadanía, antes que muchos programas educativos bien intencionados: “El verdadero potencial educativo de la ciudad es su dimensión cívica y educadora para todos sus ciudadanos” (Maragal, 2008, p. 12).

Por todas estas razones, es indispensable retomar conceptos teóricos que permitan la apropiación y sustenten de manera contundente a través de su estructura el desarrollo teórico de este subproyecto, reconociendo que dentro de las ciencias sociales, especialmente en el campo de la Pedagogía Urbana hay mucho por investigar, construir y debatir en relación con la ciudad, el Espacio Público y la construcción de ciudadanía.

Dichos elementos teóricos se desarrollan a continuación:

2.1 La Pedagogía Urbana en la construcción de ciudad

La Pedagogía Urbana surge de la necesidad de entender la ciudad como objeto de estudio y medio educativo, reconociendo las posibilidades de formación y socialización de los ciudadanos a partir de sus experiencias y vivencias en el Espacio Público, con un cuerpo teórico propio y un programa de investigación que realiza contribuciones importantes en beneficio de la vida urbana (Espinosa, 2010).

Por su parte Trilla (1997), define la Pedagogía Urbana, como conjunto de procesos que buscan favorecer los elementos para que los ciudadanos de manera informal aprendan, lean y utilicen la ciudad críticamente, participen activamente en su construcción y continúen su formación a través de la cotidianidad. En ella, la base conceptual es la educación, la pedagogía y la ciudad.

De igual manera, a partir de los planteamientos de Páramo (2010), se aborda la Pedagogía Urbana enmarcándola, delimitándola conceptualmente y diferenciándola de otros campos de la

propia pedagogía, cuando se piensa en las relaciones entre educación, sistemas educativos y escuela pero sobre todo en la ciudad como escenario propicio de formación.

Desde esta perspectiva se hace indispensable definir la Pedagogía Urbana como el campo del conocimiento social que integra epistemología, historia, teoría, conceptos y prácticas surgidas del estudio de las relaciones transactivas y formativas entre el individuo o grupos con el entorno urbano y sus instituciones, principalmente a través de los componentes informales y no formales, unido a un proceso de sistematización de las metodologías empleadas, aplicación de principios y la recolección de experiencias de vida en la ciudad (Páramo, 2010).

En consecuencia, la Pedagogía Urbana define unos principios básicos que contienen una visión optimista, una postura propositiva en cuanto a políticas educativas y de gestión, y asume la participación ciudadana como elemento esencial de la educación urbana, porque como afirma Páramo (2010), la Pedagogía Urbana contempla un principio fundamental que implica entender la ciudad para entender al ser humano. Por lo tanto, procurar entender la ciudad también es conocer la naturaleza humana; investigarla es aproximarse a sus habitantes, porque es allí donde se garantiza la vida en comunidad, se promueven derechos, deberes, normas y reglas (tácitas o explícitas) para favorecen comportamientos urbanos indispensables que muestren el compromiso y la responsabilidad de sus habitantes. Así, la ciudad se convierte en el lugar donde los seres humanos realizan sus proyectos de vida y por ende sus sueños.

Sin embargo, para que el contexto urbano sea propicio para la formación, se debe proyectar un diseño cultural que contenga componentes pedagógicos, comunicativos, psicológicos, arquitectónicos y legales articulados que facilite la aceptación de todos los ciudadanos a partir de educar en el Espacio Público donde prevalecen las relaciones entre los extraños, quienes a su vez son ciudadanos que conforman una misma comunidad. En la Pedagogía Urbana se recalca la importancia de formar individuos que ayuden a la sostenibilidad de la vida urbana a través de los Comportamientos Urbano Responsables indispensables para mejorar la calidad de vida (Páramo, 2010). Así mismo, es necesario promover la ciudadanía, la inclusión y la equidad para renovar prácticas sociales a través de una ciudad que permanentemente enseña y demanda acciones educativas, por lo cual se define a continuación la categoría de la Ciudad Educadora.

2.2 La Ciudad Educadora y sus propósitos

El primer elemento indispensable de conceptualizar es la ciudad que, grande o pequeña, dispone de incontables posibilidades educadoras. De una manera u otra, contiene en sí misma amplios elementos para una formación integral y debido a la reconfiguración cultural que ha sufrido la educación, en la actualidad se viene reconociendo una “generalización” de lo educativo en diferentes escenarios y procesos culturales, planteamiento que cobra importancia porque muestra la caída del predominio de la institución escolar en la sociedad, donde la pedagogía estaba restringida solo al terreno escolar y abre nuevas posibilidades de construir conocimientos a partir de la vivencia en otros espacios distintos a la escuela. Así “El concepto de ciudad educadora comprende la integración de su sistema educativo formal en un conjunto de relaciones políticas y sociales nuevas. La ciudad como un todo pasa a promover la ciudadanía, la inclusión en la sociedad formal y la inclusión en el conocimiento” (Perez 2005, 128).

En el ámbito internacional el papel educativo de la ciudad se ha visualizado y debatido a partir del movimiento de Ciudad Educadora (Declaración de Barcelona, 1990), desde el cual se promueve la idea de que la ciudad está organizada con elementos que implican oportunidades de aprendizaje, con un diseño propio para la formación continua de los individuos que favorece el crecimiento personal para llegar a ser un agente educativo en sí mismo: “...la ciudad suministra varias oportunidades para la socialización y el aprendizaje no formal en la medida en que ofrece diversos tipos de oportunidades y un arraigo de información que va desde señales informativas a monumentos históricos, a la vez que contribuye a los encuentros de las personas y la participación ciudadana” (Páramo 2010b, p 131).

En el contexto contemporáneo, a pesar de las problemáticas que se le reconocen, la ciudad se ha constituido en un espacio de vida en donde se establecen relaciones, se encuentran diversas opciones de aprendizaje y una gran cantidad de elementos que permiten el mejoramiento económico, social, familiar y personal, los avances culturales, la recreación y la diversión; es decir, el progreso de sus habitantes. La escuela, la casa, los lugares de trabajo, la universidad, los museos, parques, teatros, centros comerciales, el Espacio Público, entre otros prestan un beneficio a los ciudadanos, quienes de forma constante aprenden a verla, vivirla y apropiarla a

través de la educación; haciendo de ella la Ciudad Educadora, además debe contener mecanismos que permitan la formación en valores, indispensables para que niños, jóvenes y adultos se comprendan y relacionen a partir de referentes como la igualdad, el respeto, la diversidad, la justicia, en la convivencia permanente y cotidiana.

Es así que la Ciudad Educadora como corriente de análisis lleva a la reflexión sobre los límites de la educación en la escuela frente a un amplio y múltiple contexto urbano, motivo por el cual se ha promovido la idea que la escuela salga a aprender en la ciudad y que el ciudadano del común también aprende de la ciudad valiéndose de los recursos que ofrece. Adicionalmente, esta corriente busca comprometer a las administraciones de la ciudad para que se diseñe una política pública soportada por planes, programas y proyectos de educación formal, no formal e informal para hacer la ciudad “Educadora”. A partir de estos planteamientos es que las instituciones y administraciones de algunas ciudades del mundo han buscado abrir la escuela a la ciudad y la ciudad a la escuela.

Esta nueva aproximación educativa ya ha logrado impactar los currículos escolares y la visión que se tiene de lo que deben ser las ciudades para sus educandos en el nuevo milenio. Dentro de esta tendencia se destacan en Colombia: Tabio, Piedecuesta, San Gil, Envigado, Pamplona, La Estrella, Itagüí, Manizales, Medellín, Cartagena y Bogotá en las cuales se han adelantado experiencias importantes que generan una marcada influencia tanto en los sistemas educativos como en la forma de concebir las ciudades (Páramo,2010).

En su conjunto, la ciudad debe ser vista como un recurso para la educación informal y no formal por cuanto ofrece unos elementos arquitectónicos como el Espacio Público y equipamientos, que al organizarse en red educativa pueden servir para la formación de las personas y especialmente para el aprendizaje de reglas creadas que garanticen la apropiación del entorno urbano; razón por la cual deben explicitarse, darse a conocer, permitir su observación y garantizar su adquisición por parte de todos los ciudadanos. El comportamiento cívico es indispensable para la interacción social en los escenarios urbanos, por lo tanto se hace necesario el seguimiento de reglas como sinónimo de ciudadanía.

Si bien es cierto, al hablar de educación en una sociedad se busca que los individuos aprendan a ser y a decidir, es igualmente cierto que la Ciudad Educadora debe estar encaminada a formar ciudadanos políticos a partir de lo cual se propicia la formación de una ciudadanía que sea creativa, capaz de transformar la información en conocimientos, que desde la diferencia afirme el respeto y la valoración del otro para proyectar un futuro común de convivencia activa, consensuada y participativa. De esta forma se retoma el planteamiento de Rodríguez (2008), cuando afirma que para que la ciudadanía y “la política pueda realizarse no es suficiente tener un grupo de individuos que voten separada y anónimamente con base en opiniones privadas, sino que es necesario que estos individuos puedan encontrarse y dialogar en público, en un espacio compartido en el que sus diferencias y sus puntos en común puedan emerger y convertirse en el objeto de un debate democrático...” (p, 9)

Por todo esto, la relación Educación y Ciudad ha adquirido en las últimas décadas mayor interés y proyección, en gran medida gracias al movimiento de Ciudad Educadora, el cual busca principalmente facilitar el intercambio y difusión de las acciones educativas en el Espacio Público, teniendo como soporte desde el I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras, realizado en Barcelona en 1990 desde el cual varias ciudades del mundo han asumido un compromiso para implementar diversas acciones educativas valiéndose de la ciudad y de su Espacio Público como recursos educativos. Por lo tanto, se requiere presentar la categoría Espacio Público dentro de los conceptos base de la investigación.

2.3 Espacio Público y ciudadanía

Históricamente en la construcción de las ciudades se ha establecido el Espacio Público como el lugar donde se desarrollan las relaciones interpersonales de todos sus habitantes, ya que es en ese lugar donde los ciudadanos interactúan libremente, conviven, comparten y aprenden reglas que garantizan la convivencia; contiene en su interior, las convenciones necesarias sobre lo que es apropiado para guiar las relaciones con el otro (con la familia, vecino, compañeros, etc.), y especialmente en las relaciones entre extraños que son las que más se presentan diariamente en él; incluyendo características que lo fundamentan: el libre acceso porque siempre está abierto o “dispuesto al público” y la gratuidad en tanto es de todos y para todos.

Igualmente, en el Espacio Público se encuentran ambientes como calles y avenidas, parques en sus distintas dimensiones, plazoletas y plazas, bahías y andenes y otra gran variedad de sitios; es el único lugar que permite el reconocimiento de un “mundo común”, en donde se construyen acuerdos y se reconocen diferencias de grupo dependiendo de los intereses e identidades. Así, se puede afirmar que el Espacio Público es el lugar y el tema del “vivir juntos”, que no niega las características, sino que las transmite al asumir dicho mundo en común (García, 2010, p 51).

Del mismo modo, en el Espacio Público se reproducen las clases sociales, la concepción que se tenga de familia el orden de valores de una sociedad y los diversos roles que desarrollan los ciudadanos, se asume como el sitio que posibilita el encuentro con el otro, funciona como medio de comunicación, de participación e interacción, tornándose en un componente de la sociedad urbana. Es el lugar de todos y donde todos pueden estar, allí se manifiestan las satisfacciones y descontentos que tienen los ciudadanos y como plantea García (2010, p. 51) “...de la misma forma que el sujeto habita el espacio, el espacio habita al sujeto”.

Asimismo, Páramo (2010c) argumenta que el Espacio Público es el lugar por excelencia que informa y educa masivamente por ser allí donde se dan las relaciones con los demás, que posibilita la difusión y seguimiento de reglas y normas orientadas a la socialización, a la vez que desempeña un papel formativo a través de la adquisición y fortalecimiento de prácticas sociales sostenibles orientadas hacia la convivencia. Describe el Espacio Público, como el lugar apropiado para la vida en comunidad, habitable en tanto satisface necesidades humanas que debe cumplir con condiciones de seguridad, equidad y confort al hacer uso, permanecer, identificarse y apropiarse de él.

Por lo tanto, lo que ocurre socialmente en el Espacio Público es importante porque aporta valor a los lugares en tanto configura el reconocimiento de las expresiones de sus habitantes al brindarles la posibilidad de realizar protestas y manifestaciones de toda índole en plazas y vías principales de la ciudad, transmitiendo mensajes de acuerdo a sus peticiones y demostraciones a través de una comunicación simbólica. Se reconoce que es en este contexto donde los ciudadanos organizados sienten la necesidad de expresar sus proyectos sociopolíticos y culturales, así como afirma Lefebvre (1991), el Espacio Público está contenido los elementos de las relaciones

sociales, es el escenario donde los ciudadanos negocian sus valores, derechos, responsabilidades y reglas dentro de la comunidad.

En ese sentido, Páramo (2010) afirma que la formación de una conciencia relacionada con “lo público” a partir de la construcción colectiva donde coincidan los intereses de todos es esencial para el sostenimiento de la democracia, para alcanzar el bien común o para mostrar desacuerdo; por lo cual se reconoce que cuando se pierde el Espacio Público perdemos derecho a la participación y democracia, con lo cual se afecta la calidad de vida de sus ciudadanos. Por lo tanto, es indispensable promover el uso y la defensa del espacio público para mantenerlo como centro de sociabilización, de expresiones, de manifestaciones e incluso como lugar para el debate y la discusión (Santisteban, 2010).

En definitiva, El Espacio Público es el escenario de prácticas ciudadanas y de diversas formas de relaciones con el otro, a su vez es donde se aprenden las reglas que permiten a sus habitantes autorregularse a través de las vivencias que incluyan la aplicación de Comportamientos Urbano Responsables. Categoría que se presenta a continuación.

2.4 Comportamientos Urbano Responsables (CUR) y convivencia

En la Pedagogía Urbana se destaca la importancia de formar a los ciudadanos en prácticas sociales que faciliten la convivencia, específicamente en Comportamientos Urbano Responsables (CUR), categoría propuesta por Páramo (2009) como elementos que contribuyen a mejorar la calidad de la vida en la ciudad, sobre todo porque la educación y la pedagogía están muy relacionadas con comportamientos básicos ligados a procesos de aprendizajes necesarios para que las personas o grupos sociales se identifiquen y actúen en consecuencia en el Espacio Público, que funciona como una “Gran Escuela” al incluir componentes pedagógicos, comunicativos, psicológicos, arquitectónicos y legales articulados entre sí y en donde predominan las relaciones entre extraños. Por lo tanto, ambas áreas del conocimiento aportan y cumplen su rol en la formación de ciudadanos exponiendo desde lo formal, informal y no formal, prácticas que implican la promoción de la convivencia entre ciudadanos, esencialmente al hacer uso de él.

Para Páramo (2007-2010), los CUR indican las formas en que los individuos actúan y se conectan con el ambiente de forma interdependiente, favoreciendo la convivencia en la ciudad y las relaciones entre extraños; pueden ser tomados como reglas o enunciados verbales transmitidos a través de la educación escolar, familiar y social. En consecuencia, para un comportamiento ciudadano adecuado es imprescindible el seguimiento de reglas que faciliten la comunicación y la interacción en todos los escenarios urbanos. Estas reglas deben ser claras, explícitas, reconocidas por todos para que sean aprobadas, legitimadas tanto individual como colectivamente para permitir el desarrollo de los ciudadanos.

Al cumplimiento de las reglas, le sigue el acatamiento voluntario de las reglas dado que éstas pueden ser inicialmente solo recomendaciones que aunque no se cumplan, no necesariamente dan lugar a experimentar consecuencias negativas directas, pero que al terminar siendo normas pueden contener consecuencias negativas cuando solo se adoptan en determinadas circunstancias. Porque si la regla solo se cumple cuando se está en presencia de la policía, quiere decir que aún no es reconocida ni aceptada por todos (Páramo y Burbano, 2010).

Por consiguiente, la acción educativa en el Espacio Público debe resaltar los beneficios colectivos que tienen las prácticas culturales cuando existen acciones de cooperación y solidaridad. De este modo la investigación busco examinar los comportamientos que las personas adoptan al usar el Espacio Público y las consecuencias favorables o desfavorables que dichas conductas implican; al tiempo que tuvo en cuenta las reglas y su aprendizaje como elemento importante en el mantenimiento de prácticas socialmente deseables.

Glenn (1988) definió a los posibles arreglos sociales entre las prácticas sociales y los resultados que las mantienen como Metacontingencias. La adopción de una práctica como los CUR va a depender entonces de las Metacontingencias, definidas por Glenn (1988) como los arreglos sociales o relación funcional entre las prácticas culturales y los resultados que estas producen: “los individuos cooperarán entre sí cuando su comportamiento interdependiente produce mayores consecuencias favorables que el comportamiento independiente” (Glenn, 2003 p. 235). Así, los CUR se definen como elemento de análisis de acuerdo con las condiciones históricas, situacionales y funcionales para mantener la convivencia y regular las dinámicas de

los grupos sociales; posibilitando una evolución cultural, con conductas favorables individuales o de pequeños grupos; dependiendo del resultado que éstas produzcan puede ser imitada y con el tiempo, convertirse en práctica cultural sostenida por otros.

En tanto, se establece la necesidad del seguimiento de reglas como una cualidad que facilita la vida en comunidad; el análisis de dichas reglas se constituye en la categoría que a continuación se define.

2.5 Las Reglas como cualidades de la vida en comunidad

Las reglas según Burbano (2010), son descripciones verbales que ofrecen a las personas la oportunidad de relacionarse de forma apropiada con el entorno y con los extraños e identifican la mejor manera de adaptarse a él; también generan un conocimiento tácito cuando se establecen como practicas individuales o pueden encontrarse de manera simbólica como señales en los lugares públicos, sin que el individuo necesariamente haya experimentado la consecuencia por presentar o no una determinada conducta. Buena parte del comportamiento se encuentra regulado por las descripciones verbales que establecen las consecuencias sociales o legales. Así mismo, las reglas pueden entenderse como mecanismos dentro del proceso de aprendizaje porque establecen parámetros en la praxis de los ciudadanos dentro de sus dinámicas cotidianas, dando lugar a los CUR (Burbano y Páramo, 2008).

Autores como Zettle y Hayes (1989), definen la conducta gobernada por reglas como comportamientos en contacto con dos grupos de contingencias uno de los cuales incluye un antecedente verbal o “reglas”. Adicionalmente, Glenn (1991), sostiene que las reglas son guías, instrucciones o sugerencias que influyen en la forma como cada individuo se enfrenta a ciertas situaciones. Por consiguiente las reglas son utilizadas como puente entre las ocasiones en que se espera que ocurra la conducta y las consecuencias sociales o legales que conlleva su seguimiento, cuando estas últimas ocurren de forma demorada.

Mediante el lenguaje se busca que los individuos se autorregulen construyendo las reglas que con el tiempo se constituyen en pautas o prácticas culturales, generando un conocimiento tácito y se enseñan para influenciar las conductas de los ciudadanos, así como las consecuencias que estas

conductas traen. En cuanto a las reglas, Páramo (2010) las explica como descripciones verbales de contingencias con el ambiente, experimentadas o por experimentar las cuales afectan la manera de actuar y de relacionarse con otras personas u objetos.

Siguiendo con Páramo (2010b), las reglas en el Espacio Público pueden ser explícitas o formales que no siempre se establecen de manera precisa, fueron creadas para facilitar una determinada conducta, se espera que el individuo las complete y otras veces se pide que infiera la situación; entre ellas están las reglas de movilidad.

Así mismo existen reglas tácitas o informales, que se aprenden en el hogar, la escuela o a través de la observación de las acciones que los demás realizan; hacen parte del repertorio verbal y por consiguiente no están en el ambiente ni se encuentran de forma escrita; están determinadas principalmente por las características de los lugares; así, cada lugar está dotado de una serie de significaciones de acuerdo a las características físicas y las ocasiones para favorecer comportamientos en el respectivo lugar.

Por otro lado, según Reno, Cialdini, & Kallgren, (1993), las reglas se clasifican en: **Descriptivas** cuando explican lo concerniente al comportamiento de la mayoría de las personas en un ambiente dado, demostrando cuál es la forma más adaptativa de actuar o mostrar una conducta apropiada. **Impuestas** cuando especifican lo que se debe hacer, señalan cuál es la conducta más o menos indicada, porque se construyen con la intención de ajustar comportamientos acertados y se aplican de acuerdo con los contextos.

De tal forma, las reglas y los CUR deben reconocerse como cualidades de la vida en comunidad, al servir como fórmula básica para dirigir los comportamientos de los ciudadanos y para mantener prácticas sociales y culturales anheladas, en donde no sea necesaria la presencia permanente de una entidad reguladora, para que exija su cumplimiento (Guerin, 2001).

Para el caso de ciudades como Bogotá, se hace visible la necesidad de construir, enseñar y aprender reglas y CUR, con el fin de sostener prácticas adecuadas que mejoren la calidad de vida de todos sus habitantes; unido a un sistema de señales visuales que especifique las reglas de

convivencia de manera explícita y que refieran el tipo de consecuencia que implica seguirlas o no; en tanto se puede afirmar que las señales visuales aportan a la convivencia en el Espacio Público debido a que son “la materialización de las reglas”. Dichas señales se configuran como la categoría conceptual que sigue.

2.6 Señales visuales que comunican en la ciudad

Las señales visuales urbanas son el conjunto de objetos significativos que contienen símbolos, imágenes, representaciones gráficas, frases, marcas y rasgos luminosos, que regulan y sugieren prácticas específicas de comportamientos en el Espacio Público. Al referirse a la noción de señales se pueden encontrar múltiples significados; Quintana (2010) utiliza el término para hacer referencia a las señales que guían el camino cuando se realizan desplazamientos a pie, en bicicleta, en coche o en transporte público.

Existe una relación entre señal, símbolo, ícono o índice, en tanto se definen como signo o algo significativo que representa algo significado; es decir, se reconocen como imágenes que provocan en las personas el recuerdo de otros estímulos u objetos ausentes (Sánchez, 2005).

En cuanto a la señalización, esta hace parte de toda la comunicación visual que tiene en cuenta las relaciones existentes entre los signos de orientación en el Espacio Público y el comportamiento de los individuos; se destina al uso y servicio de los ciudadanos para orientarlos hacia un lugar determinado, para mejorar y facilitar el acceso a servicios requeridos y para dar mayor seguridad en los desplazamientos y en las acciones. Para Quintana (2010, p. 8), la Señalética se define como “la ciencia que estudia el empleo de los signos gráficos para orientar a las personas en un espacio determinado e informar de los servicios que se encuentran a su disposición”.

Por su parte, las señales urbanas implican mensajes visuales elaborados con un fin específico, que informan al ciudadano sobre algo en particular, de acuerdo con el contexto donde está ubicado. La señalética también es definida por Costa (1987, p.10), como un "Sistema instantáneo

e inequívoco de información por medio de señales visuales o mensajes espaciales de comportamiento".

El lenguaje icónico está constituido por distintos códigos no verbales que pueden organizarse de acuerdo con lo que se desea representar. Las señales de tránsito son un ejemplo de este tipo de lenguaje. Así, las señales icónicas pretenden motivar prácticas de convivencia en el espacio público, buscan establecer comportamientos relacionados principalmente con la movilidad en la ciudad, están proyectadas para que sean de rápida interpretación sin que se presente alguna ambigüedad (Costa, 1987).

Actualmente se encuentran en la ciudad, señales que hacen parte de los medios de comunicación visuales urbanos, porque informan, guían y explicitan normas, leyes y reglamentos para orientar, ubicar y exigir comportamientos que las personas tienen que asumir como usuarias del Espacio Público; pero sobre todo representan la cultura y las formas en que los individuos perciben la realidad, por lo que se puede reconocer que una señal representa una regla en el contexto al que pertenece.

De acuerdo con los planteamientos de Páramo (2010), la señal urbana se describe además, como “reguladora moral” de las prácticas de los ciudadanos en el espacio público, en la cual se encuentra explícito el comportamiento y la representación de la realidad física.

Aunque la señalética urbana cumple funciones específicas, también hay que observar la exagerada exposición de gráficos y mensajes en el Espacio Público, dando paso a la contaminación visual como un problema creciente en las ciudades. La regulación y búsqueda de soluciones a esta problemática debe ser un asunto prioritario entre los administradores y todos los que intervienen en la toma de decisiones relacionadas con armonizar los ambientes urbanos (Quintana, 2010). En términos generales, la ubicación, orientación y uso adecuado del Espacio Público Urbano también depende de la señalética que se encuentra en él, en la medida que facilita los desplazamientos y la movilidad de los habitantes, lo cual favorece de alguna manera la calidad de vida de todos.

Así mismo, dentro de las investigaciones que se realizan con relación a las dinámicas de la vida en la ciudad, se han definido otros elementos igualmente importantes que posibilitan un análisis más completo en relación con la lectura que los individuos hacen de ella y para el caso del presente trabajo, a continuación se define la Cognición Urbana como categoría enmarcada en la Gramática Espacial Urbana.

2.7 Cognición Espacial Urbana como parte de la Gramática Espacial

La Cognición Espacial Urbana es el área de estudio que ha centrado su interés en investigar la manera como las personas realizan representaciones del ambiente urbano, el tipo de asociaciones mentales que hacen de él, de acuerdo con sus percepciones y experiencias; así como la forma en que almacenan, recuperan y utilizan esta información. La Cognición Espacial Urbana tiene en cuenta la multiplicidad de información que los individuos extraen del contexto, así como las formas de manejarla y representarla; además explora la relación existente entre cognición ambiental y conducta espacial en el entorno urbano (Golledge, 1976, Aragonés, 1983).

La Cognición Espacial y el mapeo cognoscitivo (representación de mapas cognoscitivos) cobran importancia al estudiarse las formas de orientación, desplazamiento y navegación que las personas efectúan en el entorno de las ciudades, debido a las grandes y complejas distancias que allí se recorren, la gran variedad de información que hay en la ciudad, así como las distintas lecturas que se realizan de ella.

En la Cognición Urbana se investiga: el uso de estos mapas en la orientación espacial, la imagen de la ciudad a partir de dibujos que la reproducen y su contrastación con las representaciones objetivas; la manera como cada individuo traza su ruta para ir de un sitio a otro y la forma como llega a descubrirla; el modo como se orientan las personas con necesidades especiales (invidentes, sordos, personas adultas-mayores), con dificultades cognoscitivas y estudios transculturales incluidas las diferencias sociales en las representaciones urbanas, los significados religiosos de ciertos lugares para diferentes culturas, etc.

A su vez, se identifican y estudian los espacios cognitivos definidos por Cauvin (1984) como espacios “obtenidos” o “construidos”, después de las modificaciones y transformaciones realizadas por los filtros personales y culturales de cada individuo; por lo tanto dichos espacios se constituyen en únicos, particulares y diferentes; observando que solo una parte de ellos son construcciones colectivas y que existe una dependencia de acuerdo con las características propias de la cultura. Se asume que la realidad no existe por si sola y depende de los esquemas individuales de percepción. En ese sentido, Bailly (1977), plantea que el paisaje urbano es al mismo tiempo un entorno natural y físico, un medio humano histórico-cultural, un territorio vivido por un grupo y un lugar de creación estético-simbólico que se renueva constantemente.

En este análisis es pertinente reconocer que hay diferencia entre los términos cognición y percepción; la cognición es explicada por Moore y Golledge (1976) como la suma de subconjuntos en cuanto a las sensaciones, percepciones, recuerdos, razonamientos, solución de problemas, juicios y evaluaciones , incluyendo procesos por los cuales la información visual, lingüística, semántica y comportamental es seleccionada, codificada, reducida, elaborada, almacenada, retransmitida y utilizada por las personas; mientras que la percepción se establece como “conjunto de estímulos recibidos de forma consciente o inconsciente por un individuo” según Bailly (1977) o como señala Rapoport (1977), la percepción es la función psicológica que habilita al individuo para recibir y convertir estímulos de los sentidos en una experiencia coherente y organizada. En el espacio cognitivo se encuentran las “representaciones cognitivas”, que al plasmarse sobre el plano se denominada “configuración cognitiva” Bailly (1977).

Por lo tanto, la percepción está contenida en la cognición en la medida en que involucra una toma de contacto directo del individuo con el espacio; y la cognición toma en cuenta espacios en donde el individuo no ha estado nunca presente. De tal forma que el espacio percibido por el individuo está limitado por sus posibilidades de desplazamiento, el espacio cognitivo, no tiene límites.

La realización de mapas constituye un método empleado principalmente en geografía de la percepción, consiste en dibujar un espacio determinado, en donde se incluye todos los elementos que espontáneamente acuden a la mente, sin consultar antes obras escritas, planos o mapas.

Técnica en algunos casos refutada, porque los resultados están condicionados a la capacidad de dibujo de los entrevistados.

Para otros investigadores, más que realizar una representación o mapa a partir de los recuerdos, es más efectivo realizar un paseo o caminata sin ninguna restricción, durante el cual el sujeto va escribiendo sobre una serie de temáticas de acuerdo con las observaciones realizadas; en donde construye sus propias representaciones mentales.

En el caso de un análisis cualitativo descriptivo, los resultados no serán representativos sino para los propios sujetos, más si se agregan otros datos y ofrece una configuración cognitiva representativa de un grupo de población, se debe contar con un muestreo amplio desde un punto de vista estadístico, para poder extender los resultados al conjunto del grupo. Además, los elementos pueden ser percibidos de manera diferente según la posición que tenga cada observador; debido a esta interrelación, la determinación de los elementos (Lynch, 1960) es una labor compleja para la que será necesario tener en cuenta el medio de locomoción empleado por los sujetos y al utilizar el Espacio Público, por ejemplo: una autopista es percibida como límite por el peatón y como una vía por el conductor.

Una mejor planeación urbana en el diseño de mapas turísticos y rutas de transporte, la señalización en la ciudad, la nomenclatura, los métodos de enseñanza-aprendizaje relacionados con la orientación espacial o la construcción de una Gramática Espacial, entre otras; dependerá de investigaciones que sistematicen la información recolectada en esta área para crear o aclarar y definir elementos que son la base teórica para posteriores proyectos, a la vez que enlaza conceptos y dinámicas metodológicas que explican situaciones, al convertirse en objetos de estudio.

3. DISEÑO METODOLÓGICO

La metodología que se utiliza en la investigación es la exploratoria descriptiva, teniendo en cuenta que lo que se propone es indagar por el tipo de señales que demandan los individuos para ubicarse y movilizarse por el entorno urbano e identificar las reglas tácitas y explícitas que les permiten relacionarse con los extraños.

Los estudios exploratorios tienen por objeto dar a conocer tópicos desconocidos, poco estudiados o novedosos. El objetivo de este tipo de investigación es examinar un tema o problema no muy estudiado, que no ha sido abordado antes o del cual se encuentra poca información al realizar la revisión bibliográfica. También busca investigar e identificar conceptos sobre un contexto particular de la vida real y problemas del comportamiento humano en determinada área. La investigación exploratoria establece prioridades para investigaciones posteriores; se caracteriza por ser flexible e implica un mayor riesgo por parte del investigador porque requiere gran paciencia, serenidad y receptividad (Eumed.net, s.f).

En cuanto a la investigación descriptiva busca especificar las propiedades importantes de personas, grupos o comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis, sirve para analizar como es y se manifiesta un fenómeno y sus componentes; evalúa diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar; mide de manera independiente conceptos o variables a los que se refiere, puede integrar mediciones de cada una de las variables para decir como es y cómo se manifiesta el fenómeno de interés. Su objetivo se centra en valorar con la mayor precisión posible; el investigador debe ser capaz de definir que se va a medir, cómo lograr precisión y especificar quienes deben estar en la medición. La investigación descriptiva requiere conocimiento del área que se investiga para formular las preguntas específicas que busca responder; puede ofrecer la posibilidad de predicciones aunque sean rudimentarias (Univirtual, s.f).

Este tipo de metodología se aplica para deducir las circunstancias relacionadas con las reglas que las personas tienen en cuenta cuando están utilizando el Espacio Público; aquí se describen todas las dimensiones a tener en cuenta en el estudio, especialmente las formas de sentir y pensar

que posee la gente y la forma en que las expresan. Estos estudios centran su interés en recolectar datos que describan la situación tal y como es.

En esta propuesta de investigación se obtiene una aproximación de la realidad que se transmite a través de las entrevistas realizadas, representando una lectura que permite reconocer el tipo de reglas que los ciudadanos siguen al relacionarse con los demás, (propios y extraños), en el Espacio Público.

Para la realización del presente proyecto se entrevistaron 30 personas, en un trayecto mayor a 10 cuadras a través del cual se pidió que describieran verbalmente el tipo de reglas tácitas o explícitas que siguen para movilizarse, indicando igualmente qué reglas no siguen otras personas que encuentran por el camino y el tipo de consecuencias que vinculan a cada una de las reglas. Estas entrevistas fueron grabadas y exploraron si los entrevistados referencian hitos, que rutas trazan y si emplean o no orientaciones geográficas, etc.

Las entrevistas recogieron lo que las personas leen del entorno, en tanto estas no fueron preguntas en sí mismas sino instigadoras, de apoyo inicial para que expresaran a manera de relatos mencionando las reglas que siguen. Las preguntas se realizaron a lo largo de los recorridos que eran desde la casa del entrevistado hasta: la estación de bus, el colegio de sus hijos, el parque dónde sacan a pasear su mascota, su trabajo, el centro comercial más cercano, etc.

El acompañamiento se realizó teniendo en cuenta que implicó no menos de 30 minutos para que el entrevistado expresara sus pensamientos o explicaciones de forma, informal, tranquila y amplia; se solicitó una descripción detallada de su comportamiento en el espacio público, con el objetivo de recabar la mayor cantidad de datos. El formato guía incluía las preguntas que servían de base para la entrevista, en él también se definieron las condiciones del recorrido, las cuales eran leídas al entrevistado antes de iniciar el camino, de tal manera que fuera realizando las observaciones que deseaba referir (Anexo 1). Es necesario resaltar que se tuvo cuidado en no sesgar la indagación a solo normas o señales de tránsito y porque la finalidad del recorrido fue el principal elemento que condicionó las reglas a observar; es decir, si el trayecto era realizado para recreación, trabajo, o llevar a los hijos al colegio, entre otros.

3.1. Población

Debido al tipo de metodología que se empleó fue necesario recurrir a personas que tuvieran cierto nivel de confianza con el entrevistador para realizar el acompañamiento; por esta razón se entrevistaron 30 personas mayores de 20 años, entre compañeros de trabajo, padres de familia de algunos estudiantes conocidos, amigos y familiares de distintos niveles educativos: 16 mujeres y 14 hombres.

3.2 Técnicas e instrumentos de análisis de información

Dentro del proceso, se empleó la técnica de entrevista semiestructurada que es una herramienta cualitativa de investigación social para que los entrevistados expresen de manera informal sus opiniones y experiencias. Para determinar cuál es la información relevante, se hacen preguntas abiertas dando oportunidad de recibir múltiples respuestas y permitir entrelazar los temas de mayor interés para el entrevistado de acuerdo con sus observaciones.

Las entrevistas fueron sistematizadas en el formato diseñado para ello, especificando los datos generales de las personas entrevistadas, el tipo de recorrido realizado y unos términos que se emplearon como referencia para identificar y agrupar las respuestas obtenidas en cada entrevista (Anexo 2).

Para el análisis de los resultados, se empleó como instrumento, el programa Atlas.ti un software para el análisis de datos, gráficos y vídeo, que pertenece a la familia de los programas diseñados para investigaciones cualitativas; en él se pueden procesar datos en varios idiomas. A través de este programa se organiza, reagrupa y gestiona el material de manera sistemática y ágil, en este caso, las entrevistas digitalizadas.

El área central de trabajo en Atlas.ti es la construcción de Unidades Hermenéuticas en la que se organizan los documentos primarios del proyecto; que corresponden a los materiales de texto con los datos recolectados que se desean analizar. Dentro de este programa el acceso a todos los componentes del proyecto, como documentos primarios, citas, códigos y anotaciones es fácil y

rápido. Durante este proceso se visualizan los resultados e interpretaciones que arroja el mismo programa.

Los documentos primarios de texto pueden contener cualquier formato como: vínculos web enlaces e incluso tablas Excel, diapositivas PowerPoint, audio y clips de vídeo. El programa Atlas ti, a medida que desarrolla el proceso, dispone de una serie de herramientas para tejer relaciones entre todos los elementos de los datos, para hacer explícitas las interpretaciones y poder, en determinado momento recoger los componentes que pueden apoyar tal o cual argumento o conclusión.

La información recopilada en las entrevistas se organiza a manera de citas o fragmentos de los documentos primarios, el área de un gráfico o citas pueden ser una cadena de texto desde una palabra hasta muchos párrafos. De estas citas se crean códigos o palabras-clave, que son indicadores de conceptos o expresiones dadas por las personas y que interesan al investigador. Los códigos se utilizan para marcar o recopilar determinadas citas; un solo código se puede usar para marcar varias citas en un número ilimitado de documentos y una misma cita puede estar marcada por diversos códigos.

Posteriormente, se conforman cinco categorías¹ o familias que agrupan una serie de códigos con cualidades semejantes; cada familia contiene grupos de códigos organizados de acuerdo a las preguntas que se formularon. Puede haber familias de códigos y de documentos primarios, dado que un mismo código alcanza a pertenecer a diversas familias o ser la base de un filtro.

¹ Categorías que se crearon para el ingreso de la información en el programa Atlas.ti

4. RESULTADOS Y ANALISIS

Entre los problemas de investigación de carácter psicosocial, la construcción teórica y la intervención que se tendrían que abordar dentro de las perspectivas y condiciones que se viven en las ciudades latinoamericanas están, la identificación y recuperación de lugares significativos a partir de su historia, la identificación de roles que caracterizan el comportamiento en los lugares públicos de las ciudades, el tipo de reglas que deben facilitar la relación entre extraños y el impacto del desarraigo en las poblaciones desplazadas sobre la identidad de lugar, entre otras.

Así, el avance reflexivo de los campos de investigación en las ciencias sociales, deben propender por un mayor desarrollo en la integración de teorías a través de conceptos valiéndose de la transdisciplinariedad, más aún en áreas como la Psicología Ambiental y la Pedagogía Urbana, para el caso del presente proyecto. Los estudios de Pol (1988) y Wiesenfeld y Sánchez (2009) representan una buena guía del papel que la Psicología Ambiental puede ejercer en la configuración de la ciudad como objeto de estudio, sumado a elementos y reflexiones desde la Pedagogía Urbana, que aportan al reconocimiento de la interacción constante de los individuos y grupos con el espacio físico a partir de intercambios cotidianos, teniendo en cuenta la diversidad y las complejas expresiones que se presentan en el Espacio Público (Páramo, 2010), junto a equipos interdisciplinarios de planeadores urbanos, arquitectos y por supuesto las comunidades.

En consecuencia, la presente investigación aporta la información obtenida en cada una de las entrevistas, en donde se pueden identificar las formas como las personas se relacionan con los otros en el contexto urbano, como leen e interpretan las señales y símbolos que contiene, especialmente cuando se desplazan por él y como hacen uso de todos sus recursos. Las respuestas (relatos), que dieron los participantes fueron analizadas a través de una serie familias o categorías, las cuales se presentan a continuación.

-Categoría TRAZADO DE RUTA

Una primera categoría de instrucciones agrupadas en códigos tiene que ver con el **TRAZADO DE LA RUTA**, según la cual se puede reconocer: el recorrido o ruta que el entrevistado hace

diariamente; si construye una ruta mental para llegar a su destino; si es así, la manera en que lo hace; el tiempo que le lleva el recorrido. A partir de las respuestas dadas se logró su agrupación mediante los códigos: **“misma ruta”**, **“Cambio la ruta”**, **“Ruta segura”**, **“Facilidad/rapidez”**. A continuación se presentan los hallazgos establecidos desde esta categoría de análisis:

Para muchos de los entrevistados es importante realizar el mismo recorrido siempre, por lo tanto en referencia al código **“misma ruta”** se obtienen respuestas como: *“Bueno, buenos días, normalmente, o sea yo, yo como vivo aquí en el municipio de Funza y trabajo en una de las escuelas de Funza, pues yo siempre hago el recorrido a pie, camino desde la casa hasta la escuela y me queda en el camino pues el colegio en donde estudia la niña también. Entonces, hacemos el recorrido diario; todos los días hago el mismo recorrido porque pues ya lo tengo como gravado, como mentalizado cual es el recorrido que voy a llevar en la escuela. Salgo, ubico la misma ruta, ya se volvió como más bien mecánica porque siempre realizo lo mismo, voy caminando, pienso muchísimo en lo que voy a hacer cuando llegue a la escuela...”* (Participante 14).

También se observa que para otro tanto de entrevistados, es necesario realizar cambios constantes de la ruta, por su seguridad o dependiendo de las actividades que se generan dentro del recorrido cotidiano; por tal razón se definió el código **“Cambio la ruta”**, como se muestra en algunas de las respuestas dadas: *“Generalmente cambio de ruta, tengo dos o tres rutas pero pues las cambio, por conveniencia, en que momento me conviene más, ir hasta la noventa cuando voy a coger la buseta o venirme por aquí por entre los barrios del Quirigua, entonces la conveniencia es cercanía, mejor distancia, menos gente, más comodidad al caminar, menos tiempo en el recorrido menos obstáculos, los trancones, en muchas cosas”* (Participante 27).

“Bueno, pues la verdad es que algunas veces tomo rutas diferentes porque no siempre me voy caminando, todo depende del tiempo que tengo para ir al trabajo, entonces lo que algunas veces hago es tomar la ruta que va hacia el alimentador y cuando veo que tengo mucho tiempo pues me voy a pie. Me gusta irme a pie porque es una manera también de hacer ejercicio, me gusta sentir como el aire fresco de la mañana, eso para mí es muy bonito” (Participante 15).

Para la asignación del código **“Ruta segura”** se tuvo en cuenta que los entrevistados consideran muy importante por seguridad, tener claro por donde realizan diariamente sus recorridos a pie; encontrándose respuestas como: *“Si aquí hay cebra y aquí la gente respeta mucho la cebra generalmente. Aquí podemos optar por dos cosas: seguir derecho o cruzar e irnos por este lado. Yo vario aquí la ruta, entonces eso aquí también depende de cómo vea el tránsito, cómo vea a la gente, como yo vea como el ambiente, entonces si yo me siento que voy muy solo, yo me detengo aquí y cruzo hacia el otro lado, y me voy hacia la escuela; si yo veo que hay gente, entonces yo sigo directo; por seguridad, sí por seguridad, fundamentalmente es la seguridad”* (Participante 5).

“Bueno primero que todo pienso en por donde me voy a ir no, que si me voy aquí por estos callejones pienso que hay mucha inseguridad, entonces mejor cojo la avenida principal porque por allá se desplaza más gente y a esta hora está yendo gente a la misa, entonces es como más seguro...” (Participante 19).

Otros términos que utilizaron para designar y definir la ruta que siguen son la rapidez con que se llega al destino y la facilidad para acceder a él, de donde surge el código **“Facilidad/rapidez”**, que se hace visible en las siguientes repuestas: *“Todos los días salgo de mi casa hacia el sitio de estudio que son aproximadamente como unas veinte cuadras, me demoro más o menos una media hora y voy pensando en cosas; ...Si todos los días busco la manera más rápida de llegar. Si tengo un camino fijo, pues me guio por los sitios, por ejemplo salgo de la portería a mano derecha, camino hasta la droguería y ahí me desplazo hacia el centro y voy buscando las rutas que sean más fáciles para mí porque... y más cerca y más seguras del sitio de mi vivienda a mi estudio”* (Participante 16).

“Ahora yo voy camino a la iglesia, como siempre es un recorrido larguito yo trato de coger por donde me queda más fácil, más cerca, ahorita nos vamos por unas calles solas pero es para acortar camino, de para allá uso el mismo camino, y es que como voy tarde siempre entonces tengo que acortar camino lo más que pueda, pero voy rápido” (Participante 9).

Para el análisis de la categoría **TRAZADO DE RUTA** se puede afirmar que:

Un análisis desde la Cognición Espacial y el mapeo cognoscitivo muestra las diferentes formas de orientación, desplazamiento y navegación que las personas emplean en el entorno. En la investigación la categoría **TRAZADO DE RUTA** refiere a la manera anticipada para representar mentalmente el mapa de la ruta que van a utilizar valiéndose además, de sus propias percepciones, lo que les ayuda a tomar la decisión que consideran más efectiva. Esta categoría se hace visible cuando cada uno de los entrevistados expresan como contar las cuadras, establecer cálculos sobre la distancia del recorrido (extenso, largo o corto), identificar puntos de referencia como una esquina, tiendas, centros comerciales, estaciones de buses, un cruce peatonal, avenidas principales, etc.

Durante el recorrido y las descripciones que los entrevistados realizaron de la lectura del ambiente, se encontró que la mayoría de las personas consideran importante tomar la “**misma ruta**” porque se sienten seguros y cómodos al transitar por los espacios que le son familiares y que han definido como sus recorridos cotidianos. En contraste, algunos de los entrevistados afirman cambiar de ruta y buscar varios caminos adicionales para llegar a los lugares previstos, igualmente por razones de seguridad, facilidad y del tiempo que dispongan para hacerlo.

En la medida que estas respuestas indican una elección y una práctica individual experimentada a diario cuando las personas salen de sus casas hacia los diferentes sitios, se comprende que “**misma ruta**” y “**Cambio la ruta**” corresponden a ejemplos de una regla tacita (informal) porque se establecen como practicas individuales empleadas de forma individual, no está codificada en el contexto, ni se encuentra de forma escrita en ningún manual, además porque está determinada principalmente por las características de los lugares: permite acortar el camino, el tráfico o la cantidad de gente que halla.

-Categoría PIENSO Y SIENTO

Una segunda categoría **PIENSO Y SIENTO**, se relaciona con las percepciones que los entrevistados tienen a partir de lo que piensan cuando ocupan el espacio público, así como las sensaciones que se producen en ellos cuando están realizando cada uno de los recorridos descritos. Respuestas que dan lugar a los códigos: “**Organizo mi día**”, “**Pienso en lo que veo**”,

“Estoy pendiente/alerta”, “Soy prudente”, “Cumpro reglas”, “No uso peatonales”, “Me siento tranquilo”, “Veó consumir sustancias”, “Sigo normas de tránsito”, “Compro/como”, “No agredo a otros” y “Llamo la atención a otros”; de acuerdo a las similitudes encontradas entre ellas.

En cuanto al código “**Organizo mi día**”, se puede establecer la constante preocupación del habitante urbano bogotano por cumplir especialmente en las horas de la mañana con sus compromisos laborales y de estudio o la necesidad que se genera en los afanes cotidianos de cumplir con sus responsabilidades. Claros ejemplos de este código se encuentran en respuestas como: *“Normalmente salgo faltando 5 para las 7 de mi casa y el transcurso de mi casa al colegio son de 20 a 25 minutos, salgo siempre a mano derecha por los andenes, me gusta mirar para pasar la avenida porque no falta siempre la gente que ni mira y los carros, llevo a mi hijo hasta el jardín y de ahí me voy para el trabajo; que voy pensando normalmente como me va a ir en el día, que vamos a hacer, a que horas entro, a qué horas salgo, ojala vuelva rápido. En las horas de la tarde siempre voy y lo recojo, me gusta sacarlo un ratito al parque, porque por acá es muy sano, lo paseo un ratito, le compro un helado o un juguito, y de ahí me lo llevo para a casa”* (Participante 29).

“Cuando uno va así caminando pues yo suelo pensar mucho en que voy a hacer los siguientes días y en que voy a hacer ese mismo día, en que tengo qué llegar a hacer? o que es lo que voy a decir o ir pensando para tener como una idea y depende de con quien me vaya a encontrar depende de lo que vaya a hacer, como tratar como de ser anticipado. Organizar cosas” (Participante 13).

A su vez se crea el código: “**Pienso en lo que veo**”, cuando se tiene en cuenta que los entrevistados relatan que en el recorrido tienen cuidado y observan cómo es que los demás actúan o suelen actuar en la calle, el parque, el andén, en los puentes, etc. Por lo tanto dicho código se toma de respuestas como la siguiente: *“pero no falta la gente que bota basurita o que hace como cosas que no debe hacer: comen y van botando cosas así. No lo vimos hoy, pero atrás hay un señor que lleva a las nietas al colegio y yo en mi mente lo llamo superabuelo porque se levanta, ya sale bañado y lleva a las niñas a la República de China y en la esquina uno lo encuentra*

fumándose un cigarrillo. Y entonces yo lo llamo el superabuelo porque él es el que se jode ahora por sus nietas. Cuando yo llego a este puente yo siento, que ya el tránsito se ha incrementado, el número de personas también, ya la ciudad amanece, ya si uno tiene buen tiempo aquí ya a uno le da el solcito y eso es muy bonito...Mira por ejemplo, este es un sitio en el que yo siento reparo y es si esto es del distrito debería estar cercado para que la gente no botara esas cosas, es un sitio muy feo, muy desaseado...vemos las canecas desbordadas y este es uno de los sitios de ventas ambulantes que me impresionan, aquí vienen mucho a un servicio de salud, a una eps y la gente aun en estados de salud como delicados salen a comer ahí y yo siento impresión, yo siento...pero luego no se dan cuenta, tanto que hay un señor que tiene un carro de cocos y el perro duerme encima de los cocos, yo siento un impacto de cómo se maneja eso” (Participante 5).

Para el código **“Estoy pendiente/alerta”**, se analizan respuestas en donde las personas explican la necesidad que tienen de observar cuidadosamente todo lo que hay a su alrededor (en el espacio público) para no sufrir ninguna dificultad, accidente o situación de inseguridad. Para este análisis se retomaron respuestas tales como: *“Esta es una zona de transición, aquí uno encuentra menos personas y es más solo y como más aislado, no sé por qué se hace tanto silencio en este sector si ya no hay tanta gente, mira. Entonces esta es una zona de transición en la que uno tiene que estar más alerta, es más inseguro, sí. Y al frente no hay sino solo ventas de materiales y cosas de esas, entonces este trayecto es muy solitario, entonces en este trayecto le toca a uno estar más alerta, pero fíjate cómo cambia la ruta y es, hasta donde está el centro comercial es uno y aquí cambia mira esto ya es muy solo, muy tranquilo y de aquí de la Cali hacia allá se vuelve a activar porque en el puente peatonal y bajo el puente de la Cali hay mucha gente esperando el transporte que los lleva a los sitios de trabajo” (Participante 5).*

Algunas respuestas que permiten crear el código **“Soy prudente”**, están asociadas con el hecho de que los usuarios del espacio público entrevistados dan prioridad a la prudencia como una de las principales cualidades que desarrollan cuando están en la calle. Ejemplos de ellas son: *“No paso las calles rápido, yo espero que no hayan carros para poder transitar antes no paso, ir a la loca; no me apresuro y miro que no hayan carros para poder pasar. Hay gente que si se pasa imprudentemente y hay que mirar los niños y pasar. Mire esta es la cuarta calle que paso y esta es una de las más transitadas por lo menos de venida yo espero porque hay mucha gente que*

pasa sin mirar. Por lo menos el año antepasado vi un accidente de un señor de una moto llevando al niño al colegio y por pasarse rápido ellos se cayeron; entonces yo espero sin afanes de ida y de vuelta así llegue tarde, pero de afán no paso. Mire por acá transita mucho carro y la norma es esa: esperar y no pasarse a la carrera” (Participante 2).

“...Seguimos nuestra ruta aquí con un aguacero, pero menos mal que tenemos sombrilla. Yo cuando voy a cruzar la calle pues si me gusta ser muy precavido, no soy de las personas...bueno la única parte donde me atravieso porque nunca paso el semáforo es la 80, porque por el sitio donde voy es por donde corto camino, pero de por si me gusta ser muy precavido en cruzar las calles, porque estas son vías en las que los carros pasan muy rápido sobre todo las motos...” (Participante 8).

Muchos de los entrevistados tienen la percepción que son ellos quienes realmente cumplen reglas personales o de la comunidad; reglas que suelen aplicar en el camino que realizan diariamente; por lo tanto en el análisis se asigna el código **“Cumplimiento reglas”** identificado en respuestas como: *“En cuanto a las reglas de comportamiento pues básicamente es, de comportamiento yo nunca boto papeles en la calle, nunca hago basura, o sea uno encuentra mucha basura porque hay canchas deportivas y mucha gente bota mucha basura, yo no, entre mis normas personales es nunca botar basura; siempre pasar por los pasos indicados: semáforos, cebras, esquinas, etc. mirando siempre a los lados para ver el tráfico, trato de ser un buen peatón en ese sentido, colaborar con la ciudad; básicamente eso” (Participante 1).*

“cuidados al pasar la calle así no haya señalización pues uno tiene la precaución de mirar porque lado viene los carros en la pasada, porque como vamos con niños entonces estamos pendientes de pasar, en el Bachue hay un cruce que toca caminar más para atravesar por la cebra, entonces hora como que somos más concientes de ese cruce, de la cebra; porque antes atravesábamos y teníamos en cuenta la avenida de los carros pero no teníamos en cuenta el cruce que era más adelante, y ahora vamos hasta el cruce” (Participante 3).

Otro código que representa la categoría **“Pienso y Siento”**, es el de **“No uso peatonales”** por cuanto hay usuarios del espacio público que consideran que los puentes peatonales son muy

inseguros, o su paso por ellos es mucho más complicado que utilizar otras formas de cruzar la calle; sencillamente no son de su agrado o no los usan por diferentes circunstancias. En este código se hace referencia también a los pasos peatonales que no necesariamente son puentes de avenidas principales.

El análisis se hace visible a partir de aquellas respuestas que hacen énfasis en lo molestos, incómodos, desagradables o pocos seguros que son los pasos peatonales para algunas de las personas: “...Bueno algo que no tengo en cuenta es el uso de los puentes peatonales; no me gustan esos puentes y menos esos puentes de transmilenio no me gustan para nada, me parecen que son muy altos, tienen muchos escalones, son muy incómodos para subir y ya a estas edades me duele mucho la rodilla, entonces es muy incómodo subir esos puentes peatonales; si yo prefiero, prefiero la verdad, correr y atravesarme o buscar sitios hasta que encuentre un sitio por donde pueda pasar en las esquinas, que no haya puente, la verdad esos puentes peatonales no me gustan...si buscar sitios en donde no haya puentes peatonales para atravesar porque la verdad no me gustan y como me duelen ya las rodillas para caminar, entonces yo los evito al máximo donde sea, esa si no obedezco esa señal, que debería hacerlo por seguridad a veces uno pasa por la esquina y resulta que el puente peatonal está una cuadra más adelante y por pereza o por lo que le digo de caminar y subir tantas escaleras entonces yo no la obedezco; el resto yo trato de cumplirlas, trato de hacerlas, de seguirlas pero uno ve que muchas personas hacen lo mismo, o sea buscan la manera de no utilizar el puente peatonal...” (Participante 20).

“entonces sé que por ese semáforo, no hay más, más cerca, no hay otro semáforo cerca, si me voy hacia la 80, sé que hay un puente vehicular y que no voy a poder pasar por ahí, hay es un puente de transmilenio que toca subir escaleras, entonces implica que me tenga que desplazar más, me tenga que caminar más y la verdad subir esos puentes no me gusta; entonces busco siempre pasar por el semáforo por el único semáforo que hay cercano, porque me permite primero, pasar por la cebra y por el sitio...” (Participante 20).

El código “**Me siento tranquilo**” se construye partiendo de las muchas de las respuestas dadas en donde la gente expresa que como conoce su recorrido, se siente confiado y esto acentuando su idea de tranquilidad al realizarlo. Algunas respuestas que sustentan dicho código

son: *“Generalmente yo camino desde mi casa hasta mi sitio de trabajo que es en la escuela la Española, entonces yo vivo en el Madrigal en la calle 77ª y yo me voy caminando desde aquí hasta la escuela la Española; el trayecto transcurre más o menos normalmente tranquilo, seguro, es muy cómodo, es cercano realmente y es de, digamos fácil acceso en el transcurso del caminar...”* (Participante 5).

“Hay muchas tiendas, restaurantes o sea el sector comercial es bueno. Atravesamos la iglesia del Bachue cuando pasa uno por el Bachue se escucha que roban mucho, pero como uno se va familiarizando por el lugar entonces uno pasa más tranquilo, uno ya lo reconoce. De ahí llego al hospital de Engativá, entro al portal y paso por el centro comercial paso la ochenta y llego ya a la casa” (Participante 3).

Muchos de los entrevistados indican que es frecuente ver jóvenes o personas que fuman marihuana o consumen sustancias psicoactivas (drogas), durante el recorrido; por lo tanto se asigna el código **“Veo consumir sustancias”**, al analizar las respuestas: *“...a veces veo que mucha gente, he visto y he notado bastante que en esta ruta les da por fumar sustancias alucinógenas; he visto eso, he visto que recurrentemente la juventud anda dándole al vicio; mucho si eso es el pan diario, una o dos personas veo, independientemente van caminando y van para su ruta de trabajo o de estudio o algo pero van fumando, eso es algo que es muy normal ver ya, sí...”* (Participante 1).

“...En cada cuadra hay un parque, en ese que vamos a seguir es iluminado, tiene su parque para que los niños jueguen y pasto para que los perros corran, en cambio en el del lado es como muy oscuro, lleno de basura; entonces no es muy bueno; además hay que estar pendiente de quien llega porque entre el parque sea más oscuro llegan personas a fumar marihuana o mirar a quien roban. En el parque por la noche es un poco más inseguro...” (Participante 4).

Además, las personas establecen una relación entre las reglas que sigue (personales o colectivas) y muchas de las normas de tránsito que conoce, por lo tanto se construye el código **“Sigo normas de tránsito”** cuando en la entrevista describen la forma cómo los ciudadanos asumen dichas normas. Una respuesta representativa de este código es: *“pero ya cuando son*

barrios así como que hay muchas casas y muchos parques, uno a veces o en mi caso yo camino mucho por la avenida, por lo que no viene ningún carro ni nada de eso, pero por eso hay personas que juegan en la avenida, por lo mismo por lo que no hay carros...pues no, digamos si estoy en un parque respeto mucho las normas, como recoger la basura de mi perro, digamos recoger, si veo un papel pues lo recojo porque pues es nuestro espacio sí, es un espacio que nos da la alcaldía para que lo tengamos y pues toca cuidarlo, no dañarlo, ni rayarlo, ni botar basura, ni nada de esas cosas, entonces lo cuido mucho...la calle, por la vía, los semáforos, no cruzarse, por ahí dicen que inteligencia vial. Siempre respeta las normas: si...no, si veo que puedo cruzar miro a ambos lados y veo que puedo cruzar cruzo antes, si ya veo que no puedo cruzar camino hasta la cebra y espero que el semáforo se ponga en verde para que yo cruce...en espacios donde no hay semáforos, si no hay un puente cercano, cruzo hasta que no haya carros...” (Participante 22).

Se define el código **“Compro/como”** al encontrar que en algunas de las respuestas los entrevistados expresan la posibilidad de utilizar el recorrido para comprar elementos que necesitan o para comer mientras transitan en su camino al trabajo, a la universidad o a sus actividades recreativas cotidianas. Por lo cual las respuestas que lo representan es: *“A veces también con el mismo recorrido, como yo organizo todo, he organizado mi vida de tal manera que el colegio de mi hija que mi trabajo y todo quede cerca a mi casa entonces, cuando a veces dejo a la niña a las seis y media me vengo aquí; vamos a ir a Zapatoaca un supermercado grande que hay vamos a hacer unas compras y sino a la salida; por lo general lo hago como a la una y media porque tengo más tiempo para hacerlo y entonces vamos allí a Zapatoaca a comprar lo del mercado”* (Participante 6).

“...Ya casi estamos llegando a la universidad, pues es más concurrido, hay más gente, está la universidad y hay más tráfico. No, pues me pongo a observar las cosas que hay en las vitrinas de los establecimientos, si veo algo que me gusta pues lo compro, si tengo hambre pues miro si venden algo...pues no sé; generalmente es el sector donde uno dice acá voy a comprar algo porque se ve como mucho comercio y te antojas de algunas cosas...” (Participante 12).

Así mismo, se encuentran respuestas que dieron paso a la construcción del código **“No agredo a otros”**, relacionado con el cuidado que los peatones tienen de no incomodar, molestar o llamar negativamente la atención de los demás, evitando problemas o roces con los otros; situación que se evidencia en respuestas como: *“...Pues primero no corretear ni empujar gente ni nada, sino buscar el espacio con tranquilidad y caminar suavemente; no jugar así no molestar, voy con la niña y un perro y con la cantidad de vehículos pues, puede uno tener un accidente pues siempre tengo cuidado de pasar muy bien las avenidas...no hablamos con Sofía duro ni nada de eso porque también uno sabe que tanta gritería y todo eso, si a mí me molesta, me imagino que yo debo molestarle a los demás si hiciéramos, entonces lo que no me gusta intento no hacerlo con los demás...”* (Participante 6).

Ante la categoría **“Pienso y siento”** se define a su vez, el código **“Llamo la atención a otros”** cuando las personas explican en su recorrido que consideran importante hacer ver a los demás la importancia de seguir alguna regla o norma o cuando desean hacer alguna recomendación que beneficie la convivencia en el espacio público. Por lo tanto algunos ejemplos de ello son las respuestas dadas: *“...Hay gente que porque algunas no recogen, lo sacan ahí de paso y el perro va y hace y se van, entonces a veces toca llamarlos que vengan y recoja lo que hizo el perrito y si no tiene bolsa, le digo venga y le presto una para que recoja...”* (Participante 4).

“...le da a uno vergüenza con un mismo si llegamos a botar un papel y me extraña mucho que la gente, me enfurece mucho que la gente bote; yo a veces he tenido que parar gente: oiga se le cayó este papel, claro a veces uno recibe madrazos, que vieja tan metida pero es que yo no entiendo cómo tanto en los colegios yo que era maestra, les dice uno que no boten basura, que no boten papeles y lo siguen haciendo...” (Participante 6).

“Y frente a lo que le gente hace caminar con su celular, pero no falta la pelea acá en la avenida por una estrellada o algo así, no es algo frecuente pero se ve. A veces cuando pasa estos inconvenientes, las personas deberían en vez de estar mirando o haciendo nada, deberían ayudar o tratar de ayudar en la situación, yo cuando veo, creo están robando ha algo tiendo a llamar a la policía o empiezo a decirle a la gente que hagan algo o hacer algo uno mismo como meterse a

ayudar a separar, digamos cuando es un ladrón cuando es uno solo uno empieza a gritar a ahuyentarlo...” (Participante 11).

En lo referente a la categoría **PIENSO Y SIENTO**, las personas entrevistadas manifiestan que **“Cumpló reglas”, “Sigo normas de tránsito”, “No agredo a otros” y “Llamo la atención a otros”**, demostrando que tienen en cuenta los recursos que ofrece la ciudad para orientarse, organizar sus actividades y asumen seguir las reglas (tácitas y explícitas), como sinónimo de ciudadanía, lo que hace evidente una apropiación del entorno urbano, comentando que ellos si presentan comportamientos cívicos como: no hablar duro para no molestar, gritar para ahuyentar a un ladrón, llamar a alguien para que venga y recoja la basura o excremento que dejó, entre otras.

El Espacio Público es el escenario donde se presentan los intercambios de valores, derechos, responsabilidades y reglas de sociabilidad en la comunidad, lo cual se ve representado en las expresiones más significativas que utilizaron los participantes al explicar cómo se sienten, que actividades efectúa y en que van pensando al realizar sus rutinas de desplazamiento **“Soy prudente”, “No uso peatonales”, “Me siento tranquilo”, “Veó consumir sustancias”, “Compro/como”**.

Igualmente, los códigos anteriores confirman que el seguimiento de reglas facilita la comunicación y la interacción en todos los escenarios urbanos. Para los entrevistados las reglas que siguen son claras, reconocidas, tácitas o explícitas y permiten una mejor convivencia ciudadana. Así mismo se encuentra que el acatamiento de las reglas es voluntario por cuanto las personas utilizaron expresiones como **“No uso peatonales”** para indicar que esta regla sobre su uso no es aceptada por todos, ni es de fácil cumplimiento por las características físicas que tienen dichos puentes, porque no ofrecen condiciones de seguridad y el acceso a ellos implica largos desplazamientos, aunque la consecuencia tanto individual como social es poner en riesgo la vida.

-Categoría ENTORNO

Una tercera categoría que surge dentro de la investigación es la de **ENTORNO**, a través de la cual se identifican las distintas maneras como los entrevistados se relacionan con todos los equipamientos que hacen parte del Espacio Público, en tanto se mantienen también distintas relaciones con los demás habitantes de la ciudad.

Para establecer esta categoría se analizaron las respuestas y detalles descritos en relación con lo que van pensando y sintiendo al realizar este recorrido, las reglas que siguen para llegar al sitio de destino y lo que ve que las otras personas no tienen en cuenta o no hacen al utilizar el Espacio Público. Debido a que las respuestas entrelazan información pertinente que dan origen a esta y otras categorías, aquí es importante entender que las preguntas permitieron elaborar análisis pertinentes dentro de otras categorías como **"Pienso y siento, "Trazado de ruta" y "Lo que otros no hacen"**.

Estructurar el análisis de la categoría **ENTORNO**, se diseñaron los siguientes códigos: **"Lugares conocidos", "Recorrido inseguro", "Evitar grupos jóvenes", "Muchas personas", "Sitios iluminados", "Sitios oscuros", "Basura en vías", "No fumar en el espacio público", "Por poco tráfico", "Mucho tráfico", "Muchos accidentes", "Contaminación/visual y auditiva", "Ciclorutas y espacios verdes", "Ciclistas imprudentes", "Peatones imprudentes", "Zona comercial", "No hay policía", "Gente agresiva", "Gente solidaria", "Calles dañadas", "Reparación de vías", "Muchas motos", "Parquean en anden", "Falta educación", "Cambia con la hora" y "Falta señalización o canecas"**. Cada uno de los anteriores códigos está representado de la siguiente manera:

El Código **"Lugares conocidos"** se construye en tanto, las personas sienten mayor seguridad y tranquilidad cuando cruzan por esos lugares que le son más familiares, establecido en respuestas como las siguientes: *"...bueno en esta, como ya estoy cerca a mi casa, me siento como más segura; me siento un poco más segura, porque como que ya reconozco más el lugar por donde estoy casi todos los días, entonces ya me siento como más tranquila, si, que antes, en el principio del recorrido, no; porque siempre hay el susto de que le salga algo o alguien... y si,*

con ese susto que me hizo pegar ese tipo, entonces siempre uno queda como nervioso...”
(Participante 19).

“Cuando salimos hay varios colegios, hay parques, hay uno cerca al colegio, hay un parque que está un poco abandonado casi llegando a la noventa, hay otros parques que están como más cuidaditos quizás porque el espacio es más abierto y no esta tan encerrado; este por el que estamos pasando es más amplio y no hay tanta basura es más limpio. Hay muchas tiendas, restaurantes o sea el sector comercial es bueno. Atravesamos la iglesia del Bachue cuando pasa uno por el Bachue se escucha que roban mucho, pero como uno se va familiarizando por el lugar entonces uno pasa más tranquilo, uno ya lo reconoce. De ahí llevo al hospital de Engativá, entro al portal y paso por el centro comercial paso la ochenta y llego ya a la casa” (Participante 3).

Con el código **“Recorrido inseguro”** se está representando los sentimientos en cuanto a la inseguridad que perciben las personas cuando en sus recorridos encuentran ciertos lugares como: *“...también se ve como cierto temor, si hay delincuencia o imprudencia de algún conductor. Aquí en la avenida Cali hay ciclovía entonces también hay que tener cuidado con los ciclistas que a veces se pasan sin mirar por donde cruzan...también a veces se pasan antes de que cruce el semáforo la gente ya está cruzando, yo también a veces lo hago antes de que se ponga el semáforo en verde para los peatones”* (Participante 7).

“...Ese es el río Salitre que desemboca en el río Bogotá. Pasando el puente para allá hasta la carrera 90, a veces me da miedo porque tiene fama de ser peligroso, entonces cuando camino de aquí para allá procuro no hacerlo muy tarde, porque uno no quiere correr el riesgo de que lo roben, pero sin embargo a esta hora si hay mucho tránsito de personas, de autos...”
(Participante 7).

Otro código identificado es **“Evitar grupos jóvenes”** en la medida que algunos ciudadanos encuentran muy complicada la relación que existe con algunos jóvenes cuando están en la calle, un parque o cuando circulan por la ciudad, porque asocian que son los jóvenes en grupo principalmente quienes producen molestias y sensación de inseguridad: *“Estas cuadradas ya son un poco más desocupadas de personas entonces yo prefiero tener cuidado; aunque a mí no me ha*

pasado nada; pero si he visto como los muchachos roban celulares con navajas, amenazan a las muchachas y les roban el celular y luego salen corriendo. Por eso prefiero tomar a esta hora las cuadras más iluminadas...” (Participante 17).

“si estoy pendiente de la gente que se me acerca que viene al lado, voy mirando e identifico si eso es la gente que puedo confiar o no, pongamos que es una madre de familia que viene allá, alguien que va para el trabajo uno lo distingue, pero si vienen unos chinos amanecidos con droga, entonces uno se retira; si estoy muy prevenida y miro y observo que gente me rodea y si tengo que alejarme, alejarme o cuando hay indigentes; entonces también estoy pendiente de eso...” (Participante 6).

En ciudades como Bogotá, las personas piensan que al salir a la calle, hay lugares y momentos en los que la cantidad de personas con las que se encuentra es grande, produciéndoles diversas sensaciones (de seguridad, inseguridad o de acompañamiento); en sus recorridos. De acuerdo con sus respuestas se da paso a la creación del código **“Muchas personas”**: *“Siempre vamos por acá y volteamos, encontramos en esta ruta del colegio, lo que yo percibo es que pues toda la gente sale caminando, hay mucho estudiante, muchas personas que tiene que caminar hasta la 13 porque la falta de transporte de acá; es escasos para ciertos puntos comunes como el norte, como Chapinero, entonces toca salir hasta la 13 a coger un bus que los lleve,...es un poquito retirado aunque hay unos carritos blancos que los lleva, muchas veces la gente prefiere caminar o necesariamente porque les toca...”* (Participante 1).

“...todo el tiempo por lo que es una principal y pues va mucha persona tanto para la Boyacá, tanto para el centro comercial, tanto para Minuto; entonces hay muchas, muchas personas que caminan ahí, hay personas como yo, esperamos a que no pasen carros y cruzarnos por abajo del puente en vez de usar el puente...” (Participante 22).

El código **“Sitios iluminados”** se produce cuando los entrevistados dan prioridad en sus recorridos nocturnos a lugares abiertos y con mayor luz para poder desplazarse con mayor seguridad; por lo tanto se revisan respuestas tales como: *“No, los andenes son amplios, agradables, son cómodos; la basura sigue siendo el problema principal, la gente la sigue*

acumulando en algunos postes más que en otros, pero en general me parece que está bien, es agradable, es tranquilo, es seguro y en la noche es bien iluminado; entonces eso es otra garantía de seguridad y de tranquilidad para uno andar por aca...” (Participante 20).

“...En cada cuadra hay un parque, en ese que vamos a seguir es iluminado, tiene su parque para que los niños jueguen y pasto para que los perros corran, en cambio en el del lado es como muy oscuro, lleno de basura...” (Participante 4).

Por el contrario se asigna el código **“Sitios oscuros”** porque los entrevistados indican que en sus recorridos ya tienen identificadas las zonas que les producen mayor sensación de inseguridad: *“...Pasas el peatonal o vas hasta la 80, pues yo a esta hora voy hasta la 80, pues es como más seguro, el peatonal por este lado detrás de la universidad es feo, a esta hora es feo y eso que hay cicloruta y hay gente pasando pero eso es feo, no acostumbro a pasar por allí porque es muy oscuro y demasiado oscuro y se amañan los ladrones, entonces vamos hacia la 80 porque es más seguro, pero acá en la plazoleta hay muchas personas que consumen y muchas que montan tabla...”* (Participante 11).

El código **“Basura en vías”** se hace evidente porque muchos de los entrevistados consideran que es un elemento común que encuentran en la calle, en distintos puntos del recorrido y a diferentes horas del día, en respuestas como las siguientes: *“Con relación al aspecto de la ciudad, la basura; no se deberían haber más canecas, la gente bota mucha basura y yo pienso que la gente bota basura por falta de canecas, tampoco es que todo se llene de canecas pero si hace falta más canecas, porque durante el recorrido no hemos visto casi canecas...”* (Participante 2).

“...Por ejemplo a veces cuando salgo del colegio pienso en lo de las basuras, que vemos basura en el piso, que hay partes que son más sucias que otras y generalmente son los mismos sitios, como al lado del colegio de monjas que hay, siempre botan basura permanentemente pero en el resto del camino ya pasa desapercibido...” (Participante 3).

“No fumar en el espacio público” es el código que se construye para hacer visible la idea que las personas entrevistadas tienen con respecto a las molestias que esta acción (fumar) de los extraños, les produce en sus desplazamientos: *“...Fumar es malo, por cualquier lado es malo, primero porque, porque pues le daña sus pulmones; segundo porque daña el medio ambiente, porque lo que ellos botan es contaminante y tercero es que si ellos fuman, boten las colillas en la caneca, apáguelo y pero pues la mayoría de personas simplemente acaba de fumar, lo bota al piso y se van y eso es lo que hace es contaminar, contamina más...”* (Participante 22).

“...me molesta a mi hartito es que digamos en estos espacios así tan reducidos donde pasa tanta gente, la gente va fumando, por qué uno tiene que comerse todo el humo entonces eso sí, o sea a metros; yo no fumaría delante de toda la gente, porque no, o sea eso es fastidioso, le da a uno en la mañana nauseas, ver la gente fumar en la mañana a mí me da revote, me da asco, y eso que yo fumo, pero si yo no lo hago encima de los padres de familia, encima de...o sea no, uno debe respetar ese espacio y no fumar por la calle porque hay otra gente; no en espacios tan...de pronto siéntese en un parque grande y fume su cigarrillo pero en espacio donde viene y va gente, uno tiene que estar muy cerquita, el roce con la gente no a mí eso sí...eso también me molesta mucho. Y eso que yo soy fumadora como le digo, pero no creo que uno deba hacer eso con los demás.” (Participante 6).

Uno de los códigos creados también fue el de **“Por poco tráfico”**, entendiéndose que este es otro de los elementos importantes para quienes transitan por la ciudad: *“...Después casi siempre yo me guío por las mismas porque voy cogiendo la misma ruta, primero por rapidez, segundo por poco tráfico, pero tampoco que sea desolado pero más o menos en la que uno pueda caminar sin tanto smoke porque como hay calles principales entonces es muy maluco estar comiendo smoke”* (Participante 1).

“Esta es una calle, es más o menos solitaria y entonces yo aquí tomo dos alternativas según como yo vea que esta transitada y es o volteo en esta carrera que está más corta hacia la avenida o sigo directo si hay más personas. Fundamentalmente como la agilidad con la que puedo ir caminando y lo calmada y lo segura en términos de tanto personas como de tránsito” (Participante 5).

En contraposición a la idea de que zonas con mayor circulación de vehículos produce incomodidad para los entrevistados, dando lugar al código “**Mucho tráfico**”, que se puede analizar a partir de las siguientes respuestas: “...*Ponen piedras en el andén, para evitar que los carros no se suban, por lo que la carretera es tan estrecha no hay tanto espacio para parquear, entonces utilizan los andenes para eso y como hay tanto tránsito de auto, siempre se deteriora el andén, como ves está muy dañado de tanto carro que se sube al andén van deteriorándolo...*” (Participante 7).

“...*Por la cuadra de la 13 hacia el oriente, todo esto si es zona comercial, esto es una bomba entonces tocar tener pendiente los carros, hay mucho tránsito de carros y entonces uno tienen que estar muy pendiente de eso; hay zona de cargue y descargue entonces eso del movimiento de los carros...*” (Participante 1).

El código “**Muchos accidentes**”, se establece cuando en cada uno de los recorridos se observan sitios muy complejos para la circulación de los peatones; de acuerdo con respuestas como las siguientes: “...*a veces montan carros entonces a uno le toca pues dar la vuelta, por ejemplo aquí en la esquina es un poco complicado porque vienen los de acá, los de allá hay veces voltea transmilenio y hay uno muchas veces como atrevido y hay veces se lanza o piensa que alcanza a cruzar pero normalmente yo cruzo con precaución. En esta esquina hay mucho accidente, no hay un semáforo...*” (Participante 26).

“...*en este espacio la gente no pasa por donde debe ser, aquí hay un semáforo con cebra y mucha gente se pasa en rojo o por cortar camino se pasa por donde no debe ser por eso es que surgen accidentes. Aquí en la 13 si se presentan muchos accidentes por eso tuvieron que poner semáforo, porque ya ha habido varios muertos. El semáforo no tiene más de ocho meses...*” (Participante 1).

Para representar las respuestas con relación a las distintas formas de contaminación que se perciben en la ciudad, se formula en código “**Contaminación/visual y auditiva**”, a través de los cuales los entrevistados afirman que: “...*Por ejemplo todo esto es de los negocios, sacan a los mismos andenes la basura, tienen su venta afuera, el otro señor tiene una cicla, sea lo que sea se*

estrecha, prácticamente que todos los negocios se tomaron el espacio y no se les puede decir de a mucho porque usted se mete en un problema, hay avisos, canecas, escobas, esto parece como una competencia el que saque más cosas pues más vende digo yo, y donde no hay nada pues sacan un palo así y lo ubican en la calle como reservando el espacio, es que no hay un negocio o tres seguidos que no tengan nada afuera, siempre alguien tiene algo y aquí los andenes no son tan amplios, el poste está en medio del andén...” (Participante 26).

“...y a veces me pongo a leer todo esto que pegan aquí y digo y es que no dura ni un día un mensaje cuando vienen y ya pegan el otro, y vienen y pegan el otro, y así y como saben que hay llegan hartas auxiliares de enfermería les pegan hartos avisos de eso: de auxiliar de enfermería, de todo lo que tiene que ver con las ciencias de la salud, entonces eso es peguen y pegue y peguen avisos...” (Participante 19).

Dentro de los códigos creados tenemos el de **“Ciclorutas y espacios verdes”**, debido a que en muchos de los recorridos realizados están cercanos a una cicloruta y a la observación que hacen los ciudadanos en cuanto a los parques, avenidas y diversas zonas con algún tipo de sendero verde; lo que se refleja en respuestas como: *“...Y esta es la zona del CAI en la que tú si encuentras flores y maticas que producen flores. Es como más cuidado de ambos: del conjunto de habitantes y los del CAI y desafortunadamente hay casi que es el único espacio; hasta hay terminan como los espacios verdes, entonces es muy doloroso ver qué son los espacios verdes. Cicloruta por el norte, de oriente a occidente: Aquí ya está la cicloruta y la cicloruta es muy transitada a esta hora, entonces yo procuro mirar mucho los que vienen, tener en cuenta los que van y aislarme un poquito porque a veces hay imprudentes que se salen de la cicloruta corriendo...” (Participante 5).*

“Hay también espacio verde y sí, me da como tranquilidad, no sé, me gusta; igual lo verde hace que te sientas como más relajada. (Desplazamiento hacia el centro comercial). Si pues muchas veces uno si sigue derecho y no le importa nadie y uno no le pone tanto cuidado pero cuando ya va uno en otro plan pues, así si es mucho más relajado. Subiendo el peatonal: sí cuando se termina la cicloruta, la gente se tiene que bajar obligatoriamente de la cicla para

poder cruzar el puente, mucha gente pues hace caso omiso a esto lo cual también genera cierta incomodidad de los que estamos caminando...” (Participante 12).

Un nuevo código se crea para definir como describen las personas entrevistadas, al observar las actuaciones de los ciclistas al desplazarse por las calles de la ciudad; este es **“Ciclistas imprudentes”**, que se identifican a partir de respuestas como estas: *“...y la cicloruta ni se diga, siempre voy como pensando en eso y sí me incomoda mucho porque no entiendo porque no respetan esas cosas. Voy caminando y voy pensando en diferentes cosas, a veces miro la gente me llama mucho la atención ver a la gente por ejemplo las mamás valientes que son capaces de montar en una bicicleta dos niños, tres niños: uno de pie, otro atrás, otro en casi que encima de ellas, entonces las admiro más bien, porque pienso que es de valentía uno hacer eso con sus hijos, exponerlos a tal punto de hacer eso...” (Participante 14).*

“...si recuerdo uno que me pareció muy cruel, una mamá en la bicicleta llevaba sus dos niños, uno adelante parado sobre la barra...y otro atrás en las llantas porque les ponen unos aparatos en las llantas para que se suban ahí, y si accidente, murió la señora, los niños quedaron accidentados graves. Por falta de eso, porque la señora sobre la autopista paso el semáforo en rojo y...es una autopista en donde pasa muchísimo carros y tractomulas, camiones y...la atropellaron y eso le costó la vida a ella, por la falta de ella, por no tener precaución...” (Participante 14).

También los entrevistados, en sus recorridos cotidianos, refieren como ven que los otros ocupan y proceden en el espacio público, a partir de allí se crea el código **“Peatones imprudentes”** en tanto algunas de las respuestas fueron: *“...pero lo que son los muchachos a veces lo cogen como pista de carreras, acá también han atropellado mucha gente por ese problema, porque la gente cuando pasa la avenida y a veces no se da cuenta que viene el ciclista y al ciclista no le interesa porque va rápido, si atropella a una persona o no, eso si hace falta como prudencia en esa parte” (Participante 8).*

“...La mayoría de los accidentes que han sucedido es por la imprudencia del peatón, porque se supone que ellos tienen su propia avenida y resulta que la gente no entiende eso, entonces a

veces se queda la gente en la mitad de la vía donde va el articulado y donde van los carros particulares y como es un andén tan angosto entonces siempre hay accidentes o la gente queda en la mitad de los carros y los articulados tienen que bajar siempre la velocidad, pero es muy peligroso la gente no respeta eso, no se da cuenta del peligro que implica...” (Participante 8).

La mayoría de los entrevistados también reconocen los sectores donde aumenta el número de tiendas, restaurantes y almacenes; por lo cual se crea el código **“Zona comercial”**, que se hace visible en las descripciones hechas, así: *“...Aquí ya es diferente, si ve que aquí hay más congestión, aquí ya esto es zona comercial y en la parte que yo vivo es la zona residencial; o sea allá casi las calles están solas, una que otra persona sale, en cambio aquí ya es todo diferente, negocios, gente, carros, hay más movimiento, como más agite; en cambio a mí me gusta es la parte de allá porque es tranquila; no me gustaría por ejemplo vivir aquí en una zona muy comercial así no, mucho movimiento...” (Participante 6).*

Llegamos a la esquina de la 120, por la calle 120 para doblar al norte...más comercio y rutas de busetas; Acá aunque hay andenes también es una zona comercial de baterías, arreglo de carros, entonces los carros se toman la calle y el espacio público, hoy está más tranquilo pero hay momentos en los que estos se toman...entonces es bastante el comercio de eso: todo frenos, llantas, hay mucho carro y trabajadores de eso entonces el espacio público es para el carro para el automotor no para el peatón”(Participante 1).

Las personas identifican en sus respuestas la preocupación de no encontrar policías en las zonas que transitan diariamente; por lo que se define el código **“No hay policía”**, situación que se puede observar en las siguientes afirmaciones hechas: *“... por ejemplo a veces el descuido de las calle...y la otra parte que me preocupa es que es muy raro encontrar policías ya activos en la calle. Entonces es muy impresionante que uno tenga que caminar 25 minutos, 30 minutos y no vea hasta ahora un policía, entonces uno siempre se pregunta es que no hacen los turnos? es que no están organizados?, porque ellos no trabajan como trabajamos todos los demás, entonces eso es impresionante...” (Participante 5).*

“...pero no se ve gente, puedes caminar y es muy iluminado, no es nada de peligro, porque si me voy por la izquierda pues hay muchos ladrones que roban en bicicleta y lo encierran a uno y lo roban; digamos al lado del centro comercial queda el peatonal pero puedo asegurar que un ochenta por ciento de ellos no lo usan, solo lo usan bicicletas que es muy inseguro y nunca hay ni un policía y en las noches eso es reoscuro y nadie es capaz de subirse...” (Participante 22).

En la categoría “**entorno**” las personas entrevistadas han tenido experiencias negativas con los extraños, situación que permite definir el código “**Gente agresiva**”, partiendo de respuestas como:

“...Si, y he recibido digamos que insultos, yo le llamo mucho la atención como contaba al principio en la cicloruta...y la gente se me devuelve y me insulta, eso ha sido causa de enojo de la niña porque ella me dice: mami pues no te metas finalmente...le digo, pero es que no...puedo quedarme callada frente a estas cosas, entonces me enerva esto, que si tienen una cicloruta, tienen un andén, pues transiten ellos allá y dejen el espacio peatonal; seguro que si yo voy por la cicloruta, pues me insultan, me tiran la bicicleta y porque yo que estoy en mi espacio tengo que aguantarme a la gente imprudente; si le llamo la atención...lo miran a uno mal, le hacen mala cara y como si nada, como pobrecita esa señora está hablando sola, es una loca que está peleando sola contra el mundo pero...” (Participante 14).

“...La gente es muy sucia, bota mucha basura, sacan a sus mascotas y no recogen el excremento, la gente es muy agresiva, muy imprudente tanto los peatones como los carros son muy agresivos, la gente anda ahora con mucha agresividad, entonces veo eso constante y todo mundo está a la defensiva de no dejarse atacar, y eso es lo que yo veo básicamente...pero sí que la gran mayoría son muy...no colaboran con el aseo de la ciudad y andan muy agresivos” (Participante 1).

Por otro lado, al realizar el análisis se crea el código “**Gente solidaria**” debido a que también se describen situaciones de personas que ayudan a los extraños con los que comparten el espacio público; respondiendo de la siguiente forma: *“...también hay en otra parte encuentro gente que de todos modos es servicial cuando uno ve que la gente perdida, está buscando una dirección*

pues la gente trata de ayudarla, no lo dejan solo, de eso me he dado cuenta, pero sí que la gran mayoría son muy...” (Participante 1).

“...entonces como que hay un espacio de confianza y como respeto, si no hay nunca una cosa de resquemores o preocupaciones o cosas así, no. No con los padres no, al contrario muy solidarios, estamos pendientes de colaboración: una vez que estaba yo yendo al colegio; uno de los casos, vine yo al colegio a recoger la niña y me dio vértigo...si unos papas, no eran del mismo curso de mi hija pero sabían que yo era, me conocían como mama de ahí y entonces me ayudaron...” (Participante 6).

Un nuevo código **“Calles dañadas”**, se precisa cuando los entrevistados afirman que en sus recorridos encuentran vías, andenes, parques y distintos lugares de la ciudad en condiciones notables de deterioro; a partir de respuestas como: *“...Huecos en la esquina: más dañada porque como por acá hay mucho movimiento de tractomula (por ser zona industrial este pedazo), entonces eso ha dañado mucho la malla vial. Y si la reparan no hay como salir; es la única carretera de entrada y como todo este sentido está dañado...” (Participante 1).*

“...esta calle desde que la conozco es así sin pavimentar, muy descuidada, por lo menos en quince años no he visto ningún arreglo...” (Participante 7).

Igualmente algunos entrevistados dan importancia a los arreglos que se han hecho en las vías reciente o actualmente, dando origen al código **“Reparación de vías”**, de acuerdo con las siguientes respuestas: *“...Estamos felices porque si se da cuenta, esta calle frente al colegio toda estaba llena de huecos y después por fin después de tantos años mire pavimentaron, si ve arreglaron todo, arreglaron los sifones, arreglaron las esquinas que estaban dañadas, o sea este año le han metido harta plata a eso...” (Participante 8).*

“...Cambio del espacio, pues como las calles son pequeñas y ahora están aquí arreglando la vía, entonces nos toca aquí meternos por este callejón para salir ya a la esquina del colegio, aquí ya hay maquinaria ya están arreglando los parques y este año ya le han metido más platica y ya era hora, con esas calles tan feas que estaban...” (Participante 8).

Muchos de los entrevistados afirman que en sus recorridos encuentran gran cantidad de motos movilizándose por la ciudad; situación que en algunas ocasiones les produce incomodidad al transitar por las calles, andenes y avenidas de la ciudad; para lo cual se crea el código **“Muchas motos”**, de acuerdo con respuestas como: *“...Acá hay otro inconveniente es que hay una bodega de Claro, la empresa Claro y la gente se está molestando que por...en el día a las seis de mañana es lleno de motos toda la calle y carros de contratistas y a veces dan las 8,9,10 de la noche porque esta gente trabaja hasta tarde y cubren los espacios para que los carros entren a las casas, entonces hay como un poquito de inconveniente en eso, de problemas...”* (Participante 8).

“...generalmente la gente utiliza por el largo trayecto, el puente peatonal que es una gran cosa que existan ya puentes peatonales. A partir de aquí ya todo está muy señalizado y uno aquí ya encuentra...esta es la carrera 92 y uno aquí encuentran muchas motos y muchos taxis de los que van hacia Suba...” (Participante 5).

Otro inconveniente que describen los entrevistados, genera el código **“Parquean en anden”** frente a la molestia que sienten cuando los andenes y espacios peatonales estas siendo utilizados por los carros, motos o ventas ambulantes; en respuestas como: *“...Pues, lo único que si es algo incómodo es cuando estacionan los carros en los andenes, entonces a uno le toca bajarse a la calle para poder pasar, eso es lo único, de resto pues, el espacio público es muy importante porque al menos en el barrio esta normal pues estamos hablando del barrio por donde me desplazo, porque si fuera por otros lados pues si hay mucho...mucha invasión del espacio público que no lo dejan a uno transitar, como cuando va uno al Quirigua, que no puede uno andar por los andenes porque todos es lleno de vendedores ambulantes, pero pues esos ya son sitios donde ellos se ubicados, que los han dejado ubicar...”* (Participante 18).

El código **“Falta educación”**, se construye con el énfasis que hacen las personas, al referirse en general a los demás ciudadanos con los que comparten el espacio público, indicando que no saben utilizarlo o siguen comportamientos considerados inadecuados; de acuerdo con respuestas como estas: *“...todavía nos falta mucha educación para caminar por el espacio público, deberíamos aprovechar también los parques, las zonas verdes y deberíamos sobretodo utilizar el*

andén, yo creo que es importante utilizar las vías que son para peatones y tener más cuidado cuando se hagan los cruces, y si hay cebras o hay puentes pues usarlos, lo mismo esperar lo del semáforo; cuando no hay, hay semáforos peatonales utilizarlos, no tirársele a los carros, otro problema es el de las ciclovías, tengo que compartir a veces un espacio con los señores de las ciclovías; está la ciclovía y está el espacio para los peatones y muchas veces, generalmente los de las bicicletas son los que invaden en espacio peatonal, aunque también pasa que son los peatones invadan el espacio de la bicicleta, pero cada uno debería ir por su lado, pero si falta mucha cultura tanto de los peatones como de los ciclistas...” (Participante 28).

“...Lamentablemente aquí es una ciudad que todos contra todos entonces falta mucha cultura, y falta de educación que tiene los ciudadanos, como dicen por ahí Bogotá es una ciudad de todos, compromiso de pocos, entonces aquí hay mucha gente de muchos sitios y uno ve diferentes ciudades que la gente cuida, respeta, cuida el espacio público; pero aquí no, hay mucha gente que dice que para eso hay plata, para eso yo pego impuesto, no tienen la cultura de cuidar y nos falta mucha cultura con respecto al manejo del espacio público, al cuidado de las cosas, y en cuanto a los cuidados que debemos de tener tanto como peatones, como ciclistas y a la norma que los conductores debemos tener, nos falta mucha cultura...” (Participante 24).

En sus relaciones con el entorno de la ciudad, las personas entrevistadas, identifican en sus desplazamientos zonas o lugares que tienen unas características distintas durante la mañana, la tarde o la noche; en cuanto a las situaciones que se viven en ellas a lo largo de un día cualquiera; por lo tanto se crea el código **“Cambia con la hora”**, de acuerdo con respuestas como las siguientes: *“...llegamos al parque; el parque en la mañana es también muy tranquilo, se encuentra desde las 5 de la mañana gente trotando aquí; cuatro de la mañana cuando venía a hacer ejercicio; trotando, caminando con los perros; pero muy seguro; ya en la noche si no, ya en la noche ya se ve mucho marihuanero por ahí...” (Participante 6).*

“...dependiendo de la hora, a esta hora ya la gente va más tranquila, va sin afanes, entonces la sensación es de descanso, mientras que en la mañana la gente está más inquieta, más de afán, en la mañana es el afán de la ciudad, en la tarde la gente va un poquito más suave para su casa...” (Participante 24).

Varios de los entrevistados consideran que en la ciudad no hay los elementos suficientes para que el desplazamiento sea en mejores condiciones y señalan las dificultades que ello produce; por lo tanto se crea el código **“Falta señalización o canecas”**, que surge de respuestas como: *“...Al barrio le falta señalización y mucha conciencia, mucha educación, aquí hay colegios y la gente no tiene inconveniente de pasar rápido a sabiendas que está pasando un área escolar, entonces es como algo que las personas se han habituado a hacer, no respetar; en el barrio sin embargo haría falta un poquito más de señalización, hay sitios donde hay mucha afluencia y donde se necesita que pase la gente, no hay una señalización donde se diga yo puedo pasar por acá, entonces cada cuadra se convierte en un riesgo porque la gente quiere pasar...”*(Participante 30).

“...es decir, la ciudad no debe ser planteada para los carros sino para las personas primero que todo y segundo no hay señalización ni una persona que ayude en ese paso peatonal y tampoco hay como la cultura ciudadana que permita el paso a las personas, sino que los carros pasan y luego si miran si atropellaron a alguien o no” (Participante 13).

En cuanto a las respuestas relacionadas con la categoría **ENTORNO** se identificó las diversas formas como los entrevistados acostumbran a relacionarse con los recursos que hacen parte del Espacio Público, en tanto mantienen distintas relaciones con los demás habitantes de la ciudad.

El Espacio Público es donde los ciudadanos conviven, comparten, establecen relaciones transitorias entre extraños libremente y aprenden reglas, las cuales garantizan la convivencia, aun cuando para el caso de ciudades como Bogotá estas condiciones se hacen complejas. Al analizar las respuestas que dieron los participantes en la investigación, se encuentra que hubo más comentarios acerca de las dificultades o problemáticas que se viven en el entorno como **“Recorrido inseguro”**, **“Evitar grupos jóvenes”**, **“Muchas personas”**, **“Sitios oscuros”**, **“Basura en vías”**, **“Mucho tráfico”**, **“Muchos accidentes”**, **“Contaminación/visual y auditiva”** **“Ciclistas imprudentes”**, **“Peatones imprudentes”**, **“No hay policía”**, **“Gente agresiva”**, **“Calles dañadas”**, **“Reparación de vías”**, **“Muchas motos”**, **“Parquean en andén”**, **“Falta educación”**, y **“Falta señalización o canecas”** que aquellos que hacen referencia a aspectos positivos o agradables como **“Lugares conocidos”**, **“Sitios iluminados”**,

“No fumar en el espacio público”, “Por poco tráfico”, “Ciclorutas y espacios verdes”, “Zona comercial”, “Gente solidaria”, “Cambia con la hora”. Sin embargo, no se percibe una inconformidad generalizada de la ciudad, por parte de todos los que participaron en el estudio.

En el caso de la Señalización, la cual incide en el comportamiento de los individuos y hace parte de la comunicación visual en el Espacio Público, la mayoría de los entrevistados expresan que Bogotá presenta problemas como “Falta señalización o canecas”, “Contaminación/visual y auditiva” “Muchos accidentes” entre otros, lo que dificulta el acceso a servicios requeridos y causa mayor sensación de inseguridad en los desplazamientos y en las actividades cotidianas.

-Categoría LO QUE OTROS NO HACEN

La categoría **LO QUE OTROS NO HACEN**, está relacionada con las respuestas sobre lo que las personas entrevistadas ven que los demás no tienen en cuenta cuando recorren la ciudad. En esta categoría se reconoce que los entrevistados dan importancia a lo que ven que los demás usuarios del Espacio Público no están haciendo durante cada uno de los desplazamientos o cuando incumplen reglas de cuidado del ambiente. Para dicha categoría se establecen los códigos: “Botan basura/excrementos”, “Otros no siguen normas de tránsito”, y “Van de afán”.

Con el código “**Botan basura/excrementos**” se analiza el hecho de que en las calles de la ciudad se ve diariamente mucha basura y en las cuadras de los barrios es muy común encontrar excrementos de las mascotas; hechos que se pueden presentar por descuido o porque no encuentran donde depositarla; respuestas como estas nos dan indicios de ello: “...pero creo yo que a mí por lo menos en particular, me gustaría que fuera más aseado; pero si hay canecas... pero no falta la gente que bota basurita o que hace como cosas que no debe hacer: comen y van botando, cosas así...” (Participante 5).

“Con relación al aspecto de la ciudad, la basura; no sé, deberían haber más canecas, la gente bota mucha basura y yo pienso que la gente bota basura por falta de canecas, tampoco es que todo se llene de canecas pero si hace falta más canecas, porque durante el recorrido no hemos visto casi canecas...” (Participante 2).

En esta categoría también surge el código **“Otros no siguen normas de tránsito”** debido a que los entrevistados expresan que los extraños no conocen o sencillamente no respetan las normas de tránsito y de esta forma se ponen en riesgo cuando van por la calle; para el análisis se tienen en cuenta respuestas como: *“...también veo muchas personas que no pasan por el semáforo que hay allí, sino que se atraviesan aquí por los...por unos muros y unas varillas que hay, como buscando su comodidad pero no cuidando la vida que es lo que uno tiene que hacer; entonces les da pereza caminar hasta el semáforo para pasar a los Cerezos, entonces se pasan por ahí y es peligroso...no es que no hay casi pasos peatonales, siempre queda retirado un semáforo del otro; entonces siempre la gente si, si, si va para allá para la mitad de la cuadra pues se pasa por ahí arriesgando la vida, entonces eso también me preocupa...”* (Participante 19).

El último código que surge en esta categoría es el de **“Van de afán”**, por cuanto las dinámicas de la vida urbana han hecho que los ciudadanos mantengan un ritmo de vida acelerado y casi siempre estén recorriendo el espacio público de manera apresurada; como lo permite distinguir respuestas como estas: *“...Si por ejemplo si uno fuera más cuidadoso en leer las señales de tránsito que aparecen durante el recorrido, pero tal vez uno por la misma rutina y el afán, lo digo en mi caso por la mañana, uno pocas veces se detiene a mirar las señales que hay, yo lo que generalmente lo único que miro es el semáforo y punto, pero yo me doy cuenta que también existen pues otras: la señal de pare, prohibido parquear, la zona de bicicletas; pero es que uno en su afán no las mira y pues debería uno hacerlo”* (Participante 15).

“...algunas no y lo que más a mi preocupa y me cuestiona son los papas que pasan junto con sus hijos hacia la avenida, porque muchas veces algunos los llevan en bicicleta, por tal vez van por afán, pero se cruzan la calle por ejemplo en amarillo cuando yo voy, están expuesto a que los carros pasen muy cerquita o están expuestos a ser atropellados; otros muchachos, sobre todo los jóvenes son muy arriesgados, entonces ellos como que a veces no miden las consecuencias de cruzarse el semáforo cuando no debe ser...” (Participante 15).

En lo relacionado con la categoría **LO QUE OTROS NO HACEN**, con la investigación se encontró que la mayoría de los entrevistados afirman que ellos si asumen comportamientos

adecuados al hacer uso del Espacio Público, pero que al fijarse en los demás, observan que estos efectúan acciones como **“Botan basura/excrementos”**, **“Otros no siguen normas de tránsito”**. Con lo que se puede analizar la importancia que tienen las reglas tácitas y explícitas, al reconocerse como cualidades de la vida en comunidad porque ellas dirigen los comportamientos de los ciudadanos para mantener prácticas sociales y culturales esperadas, en donde no se necesite la presencia de un ente regulador que exija su cumplimiento.

Con respecto al código **“Van de afán”**, surge por la percepción que tienen los entrevistados a la forma como asumen la realidad de la vida urbana, la cual depende de sus esquemas individuales y solo en ocasiones esquemas colectivos, entendiendo el paisaje urbano como un entorno natural, físico, histórico-cultural, estético-simbólico y un lugar de creación que se reanuda continuamente. Para este código, los entrevistados completan la descripción verbal definiendo las consecuencias que se pueden experimentar: **“Van de afán...se cruzan la calle en amarillo...están expuestos a ser atropellados”**.

-Categoría APARIENCIA DE LOS OTROS

La última categoría que se hace evidente en la investigación es la de la **APARIENCIA DE LOS OTROS**, en donde se especifican las apreciaciones de los entrevistados frente a las formas de vestir propias y de los extraños. Esta categoría se definió a partir de las respuestas sobre las pautas que siguen cuando deciden qué ropa utilizar al salir al Espacio Público y si presta atención a la forma de vestir de las otras personas que transitan por la ciudad. En qué sentido se delimitaron los códigos: **“No me fijo”**, **“Visten bien”**, **“Comodidad”**, **“Me fijo mucho”**; explicados a continuación:

El código **“No me fijo”** representa explicaciones de los entrevistados que no están interesados en la forma de vestir de los extraños con los que se relacionan en el espacio público; y solo lo hacen cuando ven algo llamativo o por razones de seguridad: las siguientes respuestas hacen parte de este código: *“...No le presto atención a esas cosas, más bien miro la actitud de la gente pero realmente no le presto atención a la forma de vestir; de pronto si a veces a los muchachos si los veo como raros hay si comienzo a desconfiar y si van en cicla también, pero no a todo el*

mundo, tiene que estar la persona muy sospechosa para uno sospechar también de las personas...yo creo que todo el mundo es libre de vestirse como quiera y como le guste y respeto su decisión” (Participante 2).

“...que se vistan como quieran, en eso sí, en eso yo si soy muy liberal; yo misma me voy a veces para llevar a mi hija en chancletas y en mi pijama y una chaqueta; y algunas madres somos todas así, otras van todas emperifolladas, entaconadas pero yo prefiero la comodidad...pero no, que vayan en pantaloneta, en tanga en...como quiera andar la gente. Además ya en Bogotá con este cambio de clima ya uno ve toda clase de moda, de ropa, entonces no, no le pongo cuidado a eso, la verdad no, que se vistan como quieran. No a mí no me parece importante, que uno tenga que vestir de acuerdo a la calle, no. Para mucha gente si será importante, para mí no es importante que cada quien vista como quiera, que se ponga lo que quiera, se ponga el moño que quiera, el pelo suelto...” (Participante 6).

Dentro del código **“Visten bien”** se recogen respuestas de las personas que observan a los demás, si llegan a considerar una adecuada forma de vestir, o consideran otros aspectos para definir las formas de vestir que ven; estas respuestas son: *“...si claro uno lo ve, hay personas que se visten bien, y uno dice chévere esa pinta, interesante y hay otras que uno dice no definitivamente no le luce. Veo mucha gente deportiva por ejemplo, pues mucha gente sale a caminar, tiene espacio y tiempo para salir a caminar porque están jugando o le quedan las canchas de futbol...” (Participante 1).*

“...también a veces siento que las personas intentan cómo comportarse correctamente, uno ve a las personas venir bien arregladitas, bien vestiditas, aseadas como listas para su día de trabajo...” (Participante 5).

Ante las diferentes respuestas dadas sobre la forma de vestir de los otros usuarios del espacio público, se crea el código **“Comodidad”** cuando reconocen que esta característica es importante para decidir qué tipo de ropa utilizar al salir a la calle y se hace evidente cuando contestaron que: *“En cuanto a la ropa que se debe usar en el espacio público: eso si es complicado porque eso si es...como lo que pasa es que cada uno aquí en Bogotá tiene su patrón de vestir entonces, no sé,*

no veo que...es la comodidad que cada uno sienta, si hay cosas que a uno no le agradan pero pues supongo que de pronto habrá gente que no le agrada mi forma de vestir tampoco, entonces yo veo muchas veces personas no muy estéticamente delgadas, pero o sea bastante gordas si con chicles o con cosas que se le ve mal y a mi forma de ver se ve mal pero si ellos se sienten bien entonces, no creo que la estética más bien, no veo que haya una moda, no debe haber, si no todos seríamos iguales y que pereza” (Participante 1).

“Cada quien puede salir vestido como le guste, con la ropa con que se sienta más cómodo ya sea elegante o en pinta de domingo: en pantaloneta o esqueleto; que cada quien salga como se sienta mejor. Cada quien tiene sus gustos” (Participante 4).

Se identifica el código **“Me fijo mucho”** a partir de la importancia que algunos de los entrevistados expresan frente a la ropa que los demás llevan puesta, considerando el buen gusto o las sensaciones de agrado o desagrado que ello les produce; como ejemplos de las respuestas asociadas a este código tenemos: *“...pienso que deben haber ciertas normas y ciertas condiciones de uno al salir de la casa, no me parece correcto cuando veo personas en pijama, hombres en chanclas me parece lo más absurdo y horrible de este mundo, cuando los veo en chanclas a los hombres y en pantaloneta a las 6 de la mañana, o sea llevando a sus niños o caminando por la calle, o sea es bien incómodo para...fuera que estuviéramos en un sitio caliente pero un clima frío como este, es incomodísimo; las mamás en pijama me parece lo más desastroso de este mundo, verlos en pijama...igual lo pienso pero pues me lo guardo, porque pues es problema de cada uno, aunque si me incomoda...” (Participante 9).*

“...y me pongo a pensar en la señora que va tan mal vestida, que lleva unas combinaciones horribles, que no se saben vestir, pues que no utilizan la ropa adecuada...entonces uno va mirando y analizando y dándose cuenta de todas las cosas que uno ve a diario...” (Participante 16).

En esta última categoría **APARIENCIA DE LOS OTROS**, las opiniones de los entrevistados frente a las formas de vestir de las demás personas al desplazarse por los distintos escenarios urbanos, se puede analizar que la mayoría de ellos sugieren que **“No me fijo”** o **“Comodidad”**

como las principales condiciones aceptadas para estar en él. En contraste con algunos que señalan que **“Me fijo mucho”** y **“Visten bien”** como un requisito determinante al ocupar el Espacio Público, como parte de las reglas tácitas, aprendidas a través de la observación, de las acciones que realizan y hacen parte del repertorio sociocultural. Con lo cual se determinan las diversas características que favorecen comportamientos considerados “adecuados o inadecuados” en cada uno de los lugares que conforman la ciudad.

Para establecer un análisis de los resultados obtenidos con los relatos de los entrevistados y de acuerdo con las categorías creadas, encontramos que ante las distintas problemáticas que se abordan en el proyecto, existe una correspondencia directa entre las condiciones como se presentan en las relaciones sociales contemporáneas de los habitantes de la ciudad: la convivencia ciudadana, la movilidad en la ciudad, la lectura que pueden hacer los ciudadanos de los símbolos que encuentran en el espacio urbano, entre otros.

Al indagar por el tipo de señales que buscan los individuos para movilizarse por la ciudad, la investigación permite develar a través de la categoría **“Trazado de ruta”** basada en las preguntas: ¿Cuénteme cuál es ese recorrido o ruta que usted hace diariamente/cotidianamente?, ¿Construye usted una ruta mental para llegar a su destino? ¿Cómo lo hace?, ¿Cuánto tiempo le lleva hacer todo el recorrido?; cómo es que las personas establecen las rutas para desplazarse desde sus casas, recorriendo los lugares que les generan tanto la posibilidad de mayor facilidad y rapidez; así como también el imperativo de no cambiar su ruta y tomar en la mayoría de los casos la **“misma ruta”**, por cuanto implica más seguridad y confianza. Aunque esa misma seguridad y confianza se reconoce entre algunos entrevistados, que cotidianamente cambian su ruta para llegar a su destino. Es en dicha categoría donde también se encuentran definidos los lugares, puntos de referencia y las señales que los habitantes de la ciudad siguen para que el desplazamiento corresponda con sus necesidades.

Por otra parte, en los relatos analizados, los entrevistados expresan las reglas tácitas y explícitas que definen sus recorridos, permitiendo especificar cómo son sus comportamientos y los de los que están a su alrededor cuando usan el Espacio Público. Comportamientos que siendo muy particulares en cada sujeto están definiendo generalidades de los ciudadanos debido a “la

naturaleza social de los humanos, que requiere sin embargo, de una normatividad, un ambiente físico y social que propicie y sostenga esta condición social mediante condiciones legales, educativas y de facilidad espacial para propiciar y regular los encuentros entre las personas buscando garantizar la convivencia” (Páramo 2010).

Se hace necesario reconocer que al utilizar el Espacio Público Urbano, los sujetos deben procurar establecer unos conductas básicas que permitan sostener y mantener en la cotidianidad, reglas claras construidas con el fin de favorecer la tranquilidad, movilidad y la convivencia de todos los ciudadanos; es así como “los Comportamiento Urbanos Responsables (CUR) son fundamentales para la sostenibilidad de la vida urbana, caracterizada principalmente por relaciones entre extraños” (Lofland, 1998, p. 95); haciendo preciso que se instauren dichos comportamientos como acuerdos que garanticen las mejores condiciones de convivencia, partiendo de las distintas circunstancias que se van presentando en los contextos de la ciudad.

CUR que están representados principalmente, como afirma Páramo (2007) en ser solidario con las personas en dificultad, no fumar en sitios públicos; el cuidado del entorno, como parques, zonas verdes, monumentos, de igual forma ahorrar agua y energía, el respeto por las normas de tránsito, uso del transporte público y del espacio público como bien común, entre otros.

CONCLUSIONES

A partir del análisis de los resultados obtenidos en la investigación en confrontación con las categorías teóricas revisadas y frente a las lecturas y relatos que hicieron las personas entrevistadas se puede establecer que:

Las personas leen el contexto urbano desde distintas ópticas, aprovechando los recursos que si posee la ciudad (elementos naturales, señales, signos y símbolos), así como los lugares que le son significativos, pues les facilita definir diariamente las rutas que consideran mucho más cómodas, seguras y fáciles para llegar a su destino. Aunque se reconocen estos recursos y equipamientos en general, cada individuo otorga un uso particular de ellos de acuerdo con sus necesidades, vivencias y experiencias al desplazarse. Sin embargo, se reconoce en las respuestas dadas que la señalética en Bogotá no es suficiente, ni clara, ni efectiva para que los habitantes y visitantes se ubiquen, orienten, desplacen o se relacionen con los demás.

Los entrevistados describieron la manera como establecen cotidianamente el trazado de la ruta que siguen, como perciben su entorno, explicando las razones por las que utilizan la misma ruta o la cambian. Razones que en su conjunto dan algunos indicios sobre cómo organizan acciones para orientarse, ubicarse y moverse por la ciudad.

Además, mencionan las situaciones relacionadas con el uso de las reglas que tienen en cuenta cuando están utilizando el Espacio Público, especialmente aquellas tácitas que están interiorizadas porque han sido aprendidas a partir de las relaciones que establecen como parte de las experiencias vividas con los demás y con el entorno.

Se evidenció que el acatamiento de reglas es voluntario, por cuanto las personas asumen o no ciertas reglas de acuerdo con las condiciones circunstanciales en las que aunque conozcan de antemano las consecuencias individuales o sociales, toma la decisión de seguirlas o no.

El componente educativo-comunicativo de la ciudad, está referido en la medida que facilita la socialización y aquellas prácticas que garantizan los derechos de todos sus habitantes

principalmente al utilizar los espacios públicos; al mismo tiempo que permite el cumplimiento de deberes, normas y reglas explícitas exigibles que regulan los comportamientos necesarios para la vida en comunidad.

Por lo tanto, se hace necesario reconocer que al utilizar el Espacio Público urbano, los sujetos deben procurar establecer conductas básicas que permitan sostener y mantener en la cotidianidad reglas claras construidas con el fin de favorecer la tranquilidad, movilidad y la convivencia de todos los ciudadanos. Al seguimiento de reglas y normas se suma el reconocimiento y aprendizaje de CUR que pueden ser identificados como reglas, con el fin de que en la cotidianidad se facilite la tomar decisiones más efectivas, propiciar espacios menos estresantes en la ciudad y hacer de ella un lugar más agradable para todos sus habitantes,

En ciudades como Bogotá condiciones como recorridos inseguros, basura en vías, tráfico caótico, contaminación ambiental incluida la visual y la auditiva, peatones y ciclistas imprudentes, calles en mal estado, invasión del Espacio Público, carencia de señalización adecuada y falta de educación, entre otras, se hacen evidentes con más facilidad y complejizan las relaciones cotidianas causando agresividad y estrés. En contraste con las percepciones anteriores, los relatos recogidos evidencian que en la ciudad se aprecian aspectos positivos como sitios iluminados, ciclorutas y espacios verdes, zonas comerciales, gente solidaria y amable, lo que permite deducir que la ciudad también ofrece espacios para el desarrollo de proyectos individuales y colectivos.

El estudio además explora la influencia que puede tener una estrategia pedagógica y comunicacional orientada al reconocimiento de señales y reglas tácitas o explícitas que promueven la orientación espacial y los Comportamientos Urbano Responsables, mediante la integración y revisión de las cuatro situaciones experimentales desarrolladas en el macroproyecto de Gramática Espacial Urbana.

RECOMENDACIONES

Para el caso de Bogotá, más que promover la presentación aislada de una que otra regla, se debe organizar un mismo sistema de símbolos, señales y reglas articulado que busque educar a los individuos a partir de la regulación social que se ejerce sobre el seguimiento de ellas. Se recomienda contar con un diseño de señalética urbana moderna que contenga características como una finalidad clara, una orientación informativa mucho más didáctica para que sea comprensible para todos, con signos universales de rápida lectura, que no generen confusión y mucho menos excesos visuales en el ambiente, además deberá ser más diversa en sus diseños arquitectónicos, estructurales y espaciales para efectos de conseguir una mejor orientación o ubicación por parte de sus habitantes y visitantes.

La administración distrital deberá diseñar un programa de educación ciudadana o urbanidad que integre las distintas dimensiones que conlleva compartir espacios entre extraños para mantener la convivencia y hacer que la vida en la ciudad sea sostenible. El programa a diseñar debería no solo abarcar los distintos componentes históricos, sociales y culturales propios, sino que debe estructurarse desde un cuerpo teórico coherente que permita derivar acciones educativas que abarquen todas las condiciones de la vida en comunidad, especialmente la promoción de una “cultura de lo público” que al mismo tiempo confluya con el reconocimiento e identidad de la ciudad y sus lugares, entre los que tenemos: la utilización del sistema de transporte masivo, el manejo de las basuras, la seguridad, la accesibilidad, la lúdica y el entretenimiento en los espacios público, el respeto por el patrimonio, la equidad de género, entre otras y el fomento de prácticas sostenibles que se incorporen en la cultura.

Dicha estrategia debe buscar explicitar, visibilizar y difundir reglas de convivencia, para motivar los CUR, partiendo del supuesto que muchos conflictos que se experimentan en el Espacio Público podrían deberse al desconocimiento por parte de los ciudadanos o a la falta de acuerdos sobre la importancia de su seguimiento. Estrategia que debe estar apoyada en la enseñanza y difusión de reglas consensuadas o acordadas por los ciudadanos, para que la convivencia sea un tema en donde la participación sea parte de la solución, al mismo tiempo que

se contribuya con los programas educativos de urbanidad que correspondan con las necesidades y dinámicas de la propia ciudad.

En consecuencia con este planteamiento y en el marco de la Ciudad Educadora, la estrategia comunicacional podría valerse del diseño de avisos o mensajes que hagan explícitas las reglas, haciéndolas sobresalientes, mostrándolas como un deber ser - una persona arrojando basura en la caneca, otra haciendo la fila - y ubicándolas a lo largo de los distintos lugares por los que circulan o se encuentran las personas: los andenes, parques, paraderos de buses, estaciones de Transmilenio, terminales de transporte, centros comerciales, .

En los programas de licenciatura en las áreas sociales al tratar el tema urbano, sería conveniente que en la formación de los maestros, se analizaran las distintas maneras como las personas representan el espacio urbano y se tuvieran en cuenta estas categorías verbales o constructos de que se valen las personas para ubicarse y orientar a otros en el Espacio Público. Con base en ellas se podrías diseñar didácticas para que los maestros enseñen a niños, jóvenes y adultos sobre las formas más adecuadas de explorar y orientarse en la ciudad.

Sobre la educación en reglas para promover los Comportamientos Urbano Responsables (CUR): Los resultados alcanzados permiten sugerir mayor variedad de estrategias educativas para enseñar las reglas de convivencia, así como difundir las reglas de convivencia ciudadana tanto individual como socialmente, de tal manera que se contribuya a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

En consecuencia, como parte de la preocupación del grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental, estas conclusiones deberán estar enlazadas con los conceptos planteados que están centrados en promover un diseño cultural que contribuya a la recuperación del Espacio Público como lugar de encuentro para los ciudadanos donde se acojan y sigan Comportamientos Urbano Responsables, llegando a explorar el tipo de conductas más adecuadas que presentan las personas en los espacios públicos y a partir del concepto de aprendizaje por reglas explorar cómo estas contribuyen a promover dichos CUR.

REFERENCIAS

- Aragonés. (1983). Marcos de referencia en el estudio de los mapas cognitivos de ambientes urbanos. *Estudios de Psicología, N 14/15, Madrid.*
- Bailly, A. (1979). La percepción en el espacio público urbano. Conceptos, métodos de estudio y su investigación en la investigación urbanística. *Instituto de estudios de Administración local (Nuevo Urbanismo, 29). Madrid.*
- Burbano, A. (2010). La convivencia ciudadana: su análisis a partir del “aprendizaje por reglas”. *En: Revista colombiana de educación N. 57, pp. 29 - 43.*
- Burbano, A., & Páramo, P. (2008). El aprendizaje por reglas y la convivencia ciudadana en el espacio público. *1. Burbano, A. y Páramo, P. (2008). El aprendizaje por reglas y la convivencia ciudadana en el espacio público., 62 - 72.*
- Burbano, A., & Páramo, P. (2010). Manuales de convivencia: Intencionalidad y mecanismos que establecen para regular el comportamiento de los ciudadanos en escenarios colectivos. En P. Páramo, & M. García, *La dimensión social del espacio público.*
- Colom, A. (1991). La Pedagogía Urbana, marco conceptual de la ciudad educadora. En La ciudad educadora. I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras. pp. 115-128. Ajuntament de Barcelona.
- Costa, J. (1987). *Señalética. Enciclopedia del Diseño. Centro Internacional de Investigación y Aplicaciones de la Comunicación.* Barcelona.
- Cuesta, O. J. (2010). Pedagogía urbana, convivencia ciudadana y aprendizaje por reglas. *Revista Educación y desarrollo social N. 2, pp. 176 - 188.*
- Declaración de Barcelona. (1990). *Carta de ciudades educadoras. I congreso Internacional de Ciudades Educadoras.* Barcelona.
- Devlin, A. (2001). *Mind and maze: Spatial cognition and environmental behavior, Westport, CT: Praeger.*
- Devlin, A. (2012). Environmental Perception: Wayfinding and Spatial Cognition. . *En: S.D. Clayton: The Oxford Handbook of Environmental and Conservation Psychology. New York: Oxford University Press.*
- Diccionario Real Academia de la Lengua Castellana.* (2011).

- Eumed.net. (s.f). *Diseño de la investigación*. Obtenido de Eumed.net. Enciclopedia virtual: http://www.eumed.net/libros-gratis/2012a/1158/disenos_de_la_investigacion.html
- García, M. (2010). Narrativas que construyen ciudad: aportes de grupo de jóvenes a la convivencia en el Espacio Público. En P. Páramo, & M. García , *La dimensión social del Espacio Público* (págs. 41 - 77). Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Glenn, S. (1988). Contingencies and metacontingences: toward synthesis of behavior analysis and cultural materialismo. vol 11. *The Behavior analyst*, 161 - 179.
- Glenn, S. (1991). *Contingencies and Meta-contingencies: Relations Among Behavioral, Cultural and Biological Evolution*. In P.A. Lamal. (Ed.), *Behavioral Analysis of societies and cultural practices*. Washington, D.C., Hemisphere.
- Glenn, S. (2003). Operant Contingencies and the origin of culture. En: KA. Lattal y P.N. Chase(eds), *Behavior theory and philosophy*. New york, 223 - 242.
- Golledge, R. (1976). *Methods and methodological issues in environmental cognition research. Environmental Knowing: Theories, Research and Methods*. Dowden, Hutchinson and Ross, Stroudsburg, Pennsylvania.
- Guerin, B. (2001). Individuals as Social Relationships: 18 Ways that acting alone can be thought of as social. *Review of General Psychology*, 5 (4), 406 - 428.
- Hayes, S. Z. (1989). Rule-Following. En: S.C. Hayes. *Rule-Governed Behavior*.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books.
- Lefebvre. (1991). *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- Lofland, L. (1998). *The public realm; Exploring the city's quintessential social territory*. . New York: ALDINE.
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad* (Edición española ed.). Barcelona: The Massachusetts Institute Technology Press. Cambridge. Ediciones G. Gili.
- Maragal, P. (2008). La ciudad de las personas. En: *Educación y vida urbana: 20 años de ciudades educadoras. Asociación internacional de ciudades educadoras.*, 12.
- Milgram, S. (1970). The Experience of Living in Cities. *Science* 167(3924), pp 1461- 1468.
- Molas Batollori, I. (1990). “La ciudad y la ciudadanía democrática. Una perspectiva política en: La Ciudad Educadora., (pág. 48). Barcelona.
- Moore, G., & Golledge, R. (1976). *Environmental knowing. Community Development. Series, Dowden, Hutchinson & Ross. Inc. 435 p.*

- Páramo, P & García M. (2009). *La experiencia urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX: Una mirada desde las prácticas sociales*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Páramo, P. (2007). *La ciudad una trama de lugares*. Bogotá. : Universidad Pedagógica Nacional.
- Páramo, P. (2010b). Aprendizaje situado: Creación y modificación de prácticas sociales en el Espacio Público Urbano. *En: Revista Psicología y Sociedades N. 22*, pp. 130-138.
- Peréz, P. (2005). ¿LA CIUDAD PUEDE LLEGAR A SER EDUCADORA? *Revista de Ciencias* N. 23. Quito. Universidad de Sao Paulo, Brasil Iconos
- Pol, E. (1988). *Psicología ambiental en Europa, análisis sociohistórico*. Anthropos.
- Quintana, R. (2010). *Diseño de sistemas de señalización y señalética*. Universidad de Londres.
- Rapapoiu, A. (1977). Human aspects of urban formo Pergarnon Press. 438.
- Reno, R., Cialdini, R., & Kallgren, C. (1993). The trans-situational influence of social norms. *Journal of Personality and Social Psychology*, 64, 104-112.
- Rodriguez, J. (2008). La participación como un acto educador y constructor de la Ciudad Educadora . *En: Revista Iberoamericana de Educación (ISSN: 1681-5653)*, 1 - 22.
- Sánchez, E., & Wiesenfeld. (2009). La psicología ambiental en Venezuela: Del pasado al futuro. *Medio ambiente y comportamiento* 9 (3).
- Sánchez, M. (2005). *María Sánchez Señalética: Conceptos y fundamentos: Una aplicación en bibliotecas*. Buenos Aires.
- Santiesteban, X. (2010). Los movimientos sociales y el derecho a las manifestaciones en el Espacio Público. En P. Páramo, & M. García, *La dimensión social del espacio público. Aportes para la calidad de vida urbana* (págs. 79- 95). Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Trilla, J. (1989). La Ciudad Educadora. *En: Revista IDEP. Santa Fe de Bogotá*.
- Trilla, J. (1990). *Introducción a la Ciudad educadora*. Barcelona: adjuntament de Barcelona.
- Trilla, J. (1997). La educación y la ciudad. *En: Educación y ciudad. Un concepto y una propuesta. Revista del instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico - IDEP N.2*, pp. 6 - 19.
- Univirtual. (s.f). *Definición del tipo de invesigación a realizar*. Obtenido de Universidad del cauca. Educación, Ambiente y Tic:
http://univirtual.unicauca.edu.co/moodle/pluginfile.php/20815/mod_resource/content/0/Materiales/Libro_de_metodologia/CAPITULO_4.pdf

ANEXOS

Anexo 1. Formato Guía- entrevistas:

UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL

MAESTRIA EN EDUCACION

PEDAGOGIA URBANA Y AMBIENTAL

PROYECTO DE INVESTIGACION GRAMÁTICA ESPACIAL URBANA



(Nombre del entrevistado) _____ como habíamos acordado lo voy acompañar desde aquí hasta _____, quiero que a medida que hacemos el recorrido me vaya describiendo las orientaciones que lo guían (lo que suele ir pensando o las pautas y normas de comportamiento que sigue para su desplazamiento) a la vez que me vaya comentado las cosas que usted ve que las otras personas hacen o no hacen y que deberían hacer cuando circulan por las calles.

Cuénteme de la manera más natural, cómo usted suele actuar diariamente sobre lo que se considera correcto e incorrecto. Es su forma de actuar normal la que me interesa recoger en esta experiencia. Describa en qué suele ir pensando cuando se está desplazando desde el lugar de su casa hasta _____ y las pautas que sigue.

¿Cuál es este recorrido o ruta que usted hace diariamente?

¿Construye usted una ruta mentalmente para llegar a su destino cuando sale a su rutina?

¿Cómo lo hace?

¿Cuánto tiempo le lleva hacer todo el recorrido?

¿Cuándo usted va caminando en que suele ir pensando?

¿Puede describir cómo se siente al realizar este recorrido?

Cuándo usted va hacia _____ ¿Qué reglas sigue para llegar a ese sitio?

¿Qué ve que las personas no tienen en cuenta o no hacen cuando usted se desplaza al lugar de destino?

¿Le presta usted atención a la forma de vestir de las personas que transitan por el espacio público?, en qué sentido?

¿Considera necesario que las personas deban seguir alguna pauta para decidir qué ropa usar al salir al espacio público?

DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO:

Género: F M OTRO

Nivel Educativo: Primaria Secundaria Universitario Otro Cuál? _____

Estrato socioeconómico: _____

Edad:

Entre 20 y 34 35 y 39 años 40 y 44 años 45 y 49 años mayor de 50

Finalidad del recorrido:

Laboral Recreativo Comercial Estudio de los hijos Otro

Cuál? _____

Si requiere mayor información sobre el proyecto favor comunicarse con:

**UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL - MAESTRIA EN EDUCACION -
PEDAGOGIA URBANA Y AMBIENTAL.**

PROFESORA: ANDREA MILENA BURBANO (arqmilenaburbano@g.mail.com).

Anexo 2. Formato sistematización de entrevistas

Participante 5: Roberto Herrera Género: Masculino Rango de Edad: 55 a 60 años	Punto de inicio Casa	Punto de llegada Trabajo
<p>Relato</p> <p>RUTA: Generalmente yo camino desde mi casa hasta mi sitio de trabajo que es en la escuela la Española, entonces yo vivo en el Madrigal en la calle 77ª y yo me voy caminando desde aquí hasta la escuela la Española; el trayecto transcurre más o menos normalmente tranquilo, seguro, es muy cómodo, es cercano realmente y es de, digamos fácil acceso en el transcurso del caminar.</p> <p>Yo organizo mi ruta generalmente ya como casi una rutina y es: yo salgo de mi casa, voy observando la gente, yo soy muy precavido en la calle, generalmente observo con mucho detenimiento cosas. Miro mucho a las personas, porque desafortunadamente en Bogotá vivimos en un estado de inseguridad muy fuerte, muy acentuada.</p> <p>Esta es una calle, es más o menos solitaria y entonces yo aquí tomo dos alternativas según como yo vea que esta transitada y es o volteo en esta carrera que está más corta hacia la avenida o sigo directo si hay más personas.</p> <p>Fundamentalmente como la agilidad con la que puedo ir caminando y lo calmada y lo segura en términos de tanto personas como de tránsito; estas calles generalmente no tienen mucho tránsito sino solamente personas o bicicletas y aquí no hay mucho carro, entonces es más seguro salir hasta la calle 80 caminando porque es muy fácil. Yo creo que como unos doce años, 10 años por ahí. Anteriormente lo hacía en carro, yo llevaba el carro a la escuela después opte por llevar la bicicleta y finalmente ya estoy en el plan de solo caminar, entonces ya llevo casi unos 7 años estrictamente solo a pie.</p> <p>TIEMPO: unos 25 min. Depende de cómo el ritmo que me vaya el promedio son 20 a 25 min. En esta parte no hay señalización pero siempre encuentro un paso peatonal estrictamente, que a veces usan las bicicletas, este es un trayecto en el que hay que tener muchos cuidado porque es</p>		

muy solitario a veces y queda más aislado tanto de los habitantes de la ciudad, como de las casa que están alrededor como de las personas.

Esta el puente peatonal que conduce hacia el portal de la 80 y a veces uno encuentra habitantes de la calle que duermen bajo el puente; aquí ya salimos hacia la calle 80 y el trayecto es en línea recta hasta llegar a la Cali para desviar hacia la escuela.

PIENSO: yo, en este trayecto en el que estamos atravesando rezo y cuando llego a esta esquina, yo hago la señal de la santa cruz y empiezo a caminar hacia la escuela y voy pensando en cosas como: tengo que organizar esto con los niños, puedo hacer esto, tengo que tener en cuenta esto hoy y voy organizando como mentalmente muchas actividades de la escuela. También miro mucho a las personas y trato de recordar a las personas que también caminan en este trayecto y recordar como: a esta persona ya la he visto o este es nuevo en el trayecto, cosas así, aunque no necesariamente es tan estricto.

SIENTO: ah yo me siento muy bien. Yo ya. Yo primero no uso mucho el transporte público porque me parece muy molesto, me parece muy incómodo y segundo yo desde que no haga mal tiempo yo siento como libertad, como mucho bienestar; además a mí por salud me conviene caminar; entonces yo hago el trayecto muy como entusiasmado y me gusta la caminata, siempre he sido un buen caminador.

REGLAS: pues generalmente uno va como observando que tal está el transporte, que no haya accidentes, que no haya gente que de pronto estén como en otras actividades, en otras acciones; aunque yo nunca he visto en este trayecto que hago durante todo este tiempo, personas intentando hacer cosas de delincuencia ni nada y el trayecto es seguro; pero uno sabe que eso es circunstancial, entonces yo observo a las personas, me impresionan mucho por ejemplo los ciclistas que van por la avenida, las motos que siempre les he tenido mucha reserva por la inseguridad por lo que les pasan accidentes.

OTROS NO HACEN: por ejemplo a mí me parece, ya que vamos llegando hacia el portal de la 80, que hay vendedores ambulantes y venden cosas de comida; me impresiona mucho como ellos comen en la calle y como sienten como cierta complacencia de comer en un sitio que no está aseado, que no se ha barrido siquiera, en el que hay basurita, en el que uno no sabe las condiciones de preparación de los alimentos, entonces a mí siempre me impresiona como la capacidad que tenemos los colombianos de comer en la calle, en esos sitios.

Yo siento que las personas en Bogotá somos muy temerosas de los extraños, que nos miramos

mucho en términos de usted es bueno, usted se porta bien, usted no me va a robar, no me va a quitar nada, usted como quién es? entonces vamos como analizando cosas como ellos; también a veces siento que las personas intentan cómo comportarse correctamente, uno ve a las personas venir bien arregladitas, bien vestiditas, aseadas como listas para su día de trabajo.

Este es uno de los pocos espacios verdes que hay en el trayecto y cómo puedes ver aquí hay solo pastico arbolitos pero no hay ni una matica que produzca flores, pues eso es un impacto también para mí, por ejemplo la calle 80 tiene un separador en el que hay arbolitos, pequeños arbustos y hay cosas verdes pero no hay plantas, no hay flores, entonces uno siempre se pregunta porque en la ciudad esa parte siempre esta tan abandonada; lo mismo que los letreros, mira esto es un letrero que informa de donde hay un hospital y el letrero fue tachado y eso impide que la gente pueda ubicarse en la ciudad; entonces eso a mí me impacta muchísimo, por qué tenemos la capacidad de dañar lo público y no pasa nada.

(Pasamos calle): vamos a cruzar con cuidado aquí. Yo soy muy cuidadoso en la calle. Yo te quiero confesar que yo le temo mucho a un accidente de tránsito, entonces yo generalmente observo con mucha precaución hacia los costados, miro, cálculo la velocidad de los carros y trato de pasar lo más ágil posible para no tener eventualidades.

Indica a unas personas: ellos son por ejemplo obreros, y yo siempre los miro porque viene un bus a recogerlos a esta hora y ellos son muy ordenados entonces hacen fila para subirse al bus. Entonces es como un buen ejemplo de lo que debe hacer las personas para mostrar cierta organización, cierto orden y a mí eso me gusta.

En este sector es muy raro ver pasar a las personas por debajo del puente, aquí en este sector generalmente la gente utiliza por el largo trayecto, el puente peatonal que es una gran cosa que existan ya puentes peatonales.

A partir de aquí ya todo está muy señalizado y uno aquí ya encuentra...esta es la carrera 92 y uno aquí encuentran muchas motos y muchos taxis de los que van hacia Suba.

(Paso en verde peatonal en la 80 hacia oriente). Si aquí hay cebra y aquí la gente respeta mucho la cebra generalmente. Aquí podemos optar por dos cosas: seguir derecho o cruzar e irnos por este lado. Yo vario aquí la ruta, entonces eso aquí también depende de cómo vea el tránsito, cómo vea a la gente, como yo vea como el ambiente, entonces si yo me siento que voy muy solo, yo me detengo aquí y cruzo hacia el otro lado, y me voy hacia la escuela; si yo veo que hay gente, entonces yo sigo directo; por seguridad, sí por seguridad, fundamentalmente es la seguridad.

Vamos.

Este es un sitio, como es el Quirigua ya, en el que hay muchísima gente ya porque el Quirigua es muy grande y además de eso es muy comercial y tiene grandes instituciones educativas como el Miguel Antonio Caro y la República de China, entonces en estos sitios se reúnen mucha gente más las rutas que recogen empleados que trabajan fuera de la ciudad.

Aquí la gente generalmente... yo siempre que los veo percibo como una cosa que me parece orgullosa y es, esta es la gente que se levanta a trabajar por este país, entonces yo los llamo el musculo del país, porque es la gente que sale muy temprano a trabajar; entonces yo siento mucha alegría.

Y esta es la zona del CAI en la que tú si encuentras flores y maticas que producen flores. Es como más cuidado de ambos: del conjunto de habitantes y los del CAI. y desafortunadamente hay casi que es el único espacio; hasta hay terminan como los espacios verdes, entonces es muy doloroso ver qué son los espacios verdes .

Cicloruta por el norte, de oriente a occidente: Aquí ya está la cicloruta y la cicloruta es muy transitada a esta hora, entonces yo procuro mirar mucho los que vienen, tener en cuenta los que van y aislarme un poquito porque a veces hay imprudentes que se salen de la cicloruta corriendo.

Llegamos a la CRA 90 con av. 80: yo a veces observo que no es tan aseada la ciudad; a mí me gustaría de la ciudad fuera mucho más aseada, aunque en este sector no nota uno mucha basura ni mucho desperdicio, siempre hay pequeñas muestras como del desaseo; pero a mí me gustaría que la ciudad fuera un poco más aseada. Este es un sector ya donde encuentras mucha razón comercial.

Un carro nos da el paso: eso es otra cosa que ya también estamos adquiriendo en la cultura urbana que es que las personas que van en transportes mecánicos, le permiten al peatón pasar y lo esperan a que pasen y eso a mí me parece adecuado, bueno...si anteriormente la gente le tiraba a uno el carro más fácil; hoy no, hoy la gente trata de ser muy respetuosa en eso, a mí me parece que esa es una cultura que debemos ganar y que si hemos ido ganando.

Como vez hasta aquí es muy tranquilo, va uno muy seguro, no siente ansiedad de nada y uno no ve sino gente lista para irse a trabajar, míralos. Entonces tú vas muy tranquila, muy segurita y tampoco lo del desaseo es tan acentuado en el sector pero creo yo que a mí por lo menos en particular, me gustaría que fuera más aseado; pero si hay canecas...pero no falta la gente que bota basurita o que hace como cosas que no debe hacer: comen y van botando cosas así.

No lo vimos hoy, pero atrás hay un señor que lleva a las nietas al colegio y yo en mi mente lo llamo superabuelo porque se levanta, ya sale bañado y lleva a las niñas a la República de China y en la esquina uno lo encuentra fumándose un cigarrillo. Y entonces yo lo llamo el superabuelo porque él es el que se jode ahora por sus nietas.

Cuando yo llego a este puente yo siento, que ya el tránsito se ha incrementado, el número de personas también, ya la ciudad amanece, ya si uno tiene buen tiempo aquí ya a uno le da el solcito y eso es muy bonito...

Mira por ejemplo, este es un sitio en el que yo siento reparo y es si esto es del distrito debería estar cercado para que la gente no botara esas cosas, es un sitio muy feo, muy desaseado... vemos las canecas desbordadas y este es uno de los sitios de ventas ambulantes que me impresionan, aquí vienen mucho a un servicio de salud, a una eps y la gente aun en estados de salud como delicados salen a comer ahí y yo siento impresión, yo siento...pero luego no se dan cuenta, tanto que hay un señor que tiene un carro de cocos y el perro duerme encima de los cocos, yo siento un impacto de (cómo se maneja eso).

ROPA: No... (Eso es lo que yo te repito de la suciedad...estaba sucio...), mira este es el caso de un atrevido que se pasa la zona peatonal, la cebra y a él le parece que está bien parqueado ahí, y a él le parece que lo hizo bien (tendrá su afán) pero eso no es lo correcto.

Esta es una zona de transición, aquí uno encuentra menos personas y es más solo y como más aislado, no sé por qué se hace tanto silencio en este sector si ya no hay tanta gente, mira. Entonces esta es una zona de transición en la que uno tiene que estar más alerta, es más inseguro siii. Y al frente no hay sino solo ventas de materiales y cosas de esas, entonces este trayecto es muy solitario, entonces en este trayecto le toca a uno estar más alerta, pero fíjate cómo cambia la ruta y es, hasta donde está el centro comercial es uno y aquí cambia mira esto ya es muy solo, muy tranquilo y de aquí de la Cali hacia allá se vuelve a activar porque en el puente peatonal y bajo el puente de la Cali hay mucha gente esperando el transporte que los lleva a los sitios de trabajo.

En este sitio sale un vendedor ambulante que es al frente de la bomba (de gasolina) que es el que vende frutas, entonces el arregla toda la fruta ahí y yo lo miro cuando paso y me preocupa. Y aquí tristemente duerme una señora mayor de edad sentada en una caneca, anteriormente se refugiaba adentro, ella quedaba aquí adentro y ahora ya no puede y entonces se va muy temprano porque le colocaron una reja, las personas de la estación de servicio le ayudan guardándole la ropita y la ayudan con la caneca...ella siempre duerme en la calle y es una señora

más o menos arregladita, muy mayor de edad y siempre está ahí y cuando uno pasa en la noche, ella ya está sentadita ahí, lista para dormir sentadita...no se sabe las condiciones de porque duerme ahí, nada; pero es muy doloroso eso...a esta hora ya se ha ido y deja aseado, nunca está sucio de parte de ella y como ves en este sitio mira son 50 metros de la curva de bajo el puente y vuelve y se activa mira la cantidad de gente que hay, todo está lleno, los buses que los recogen están activos y muchos de ellos ya están esperando para irse para su trabajo...muchas rutas sí.

En ese sitio se ubican maestros de los colegios que se llaman campestres, pues como puedes ver están aquí maestros del colegio con estudiantes que son recogidos allí. Otra cosa que yo hago es mirar las rutas de los buses y mentalmente repaso a veces como un ejercicio de memoria las rutas que he visto y las empresas que veo pasar, entonces yo me voy mirando y voy mirando las rutas y digo: ya pasó tal, ya paso tal, falta tal.

Aquí se paran una personas de la comercializadora Alan y aquí siempre hay estos puntos de ventas de comida y hay a veces una moto de los policías cuidando a las personas y cómo puedes ver el tránsito por el puente es alto...y el camino de aquí hasta la esquina es de buena cantidad de personas, entonces cuando yo llego a este punto yo siento que ya llegue a la escuela, ya llegue, ya yo me siento como que hice la tarea de caminar hasta aquí, ya me siento como: ya voy a mi trabajo.

No...creo que uno, no; creo que nosotros somos muy formales para vestirnos, bueno también es que nosotros no tenemos estaciones, entonces no sabemos cuándo hace sol y cuando llueve, pero nosotros procuramos salir a la calle siempre muy abrigaditos, es muy raro encontrar en la calle una persona sin bañarse o desaseada de ropa. Claro, si yo miro la gente, si yo observo mucho la gente en especial a las mujeres, de cómo se les ve todo...Mira esta es una chica que yo siempre encuentro en esta ruta...la que viene...casi siempre si...entonces uno van sintiendo de como de yo le conozco, yo le he visto, yo sé que usted pasa por aquí.

Como puedes ver la ruta es muy rica y el día es fresco y uno se siente bien caminándola y viene bien, viene bien, generalmente yo vengo muy bien, yo nunca he sentido inseguridad en la ruta pero sé que puede pasar.

Pues que, que me preocupa así como fuerte: por ejemplo a veces el descuido de las calles, aunque uno en este trayecto peatonal no ve mucho las calles desgastadas y dañadas pero uno quisiera como que funcionaran mejor en esa parte y la otra parte que me preocupa es que es muy raro encontrar policías ya activos en la calle. Entonces es muy impresionante que uno tenga que

caminar 25 minutos, 30 minutos y no vea hasta ahora un policía, entonces uno siempre se pregunta es que no hacen los turnos?, es que no están organizados?, porque ellos no trabajan como trabajamos todos los demás, entonces eso es impresionante.

En este trayecto yo rezo porque voy por la iglesia. No yo rezo por la iglesia porque voy en el templo de la Española y generalmente estoy como en un momento de acción de gracias, y yo llego a esta esquinita y yo miro por ambos lados, cruzo muy rápido y yo siento de ya llegue a la escuela.

Yo creo que la admiración por las personas que tienen que madrugar tanto para irse a trabajar, y uno siempre se pregunta cómo el esfuerzo, la retribución que reciben por ese esfuerzo, o sea siempre me impacta eso. Qué hacen? en qué se ocupan?, cómo sobreviven a esta vida tan difícil aquí en Colombia.

Y pues esta parte es bien linda porque ya llegue a la escuela, pero las vecinas tienen unas casas muy cuidadas y muy bonitas y ya uno ve niños y padres entonces uno siente: ya llegue a mi sitio de trabajo gracias a dios. Muchas gracias. Para mi es una alegría, ojala te sirva y ojala que contribuya en algo.