

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTE

CARRERA DE DISEÑO PROFESIONAL CON MENCIÓN
EN DISEÑO GRÁFICO Y COMUNICACIÓN VISUAL



TRABAJO DE FIN DE CARRERA

Diseño de una propuesta de método que permita la construcción e interpretación de sistemas señaléticos desde la cultura visual Andina con aplicación a “*no lugares*” en Quito.

Caso de estudio Nuevo Aeropuerto de Quito
Mariscal Antonio José de Sucre.

Elaborado por: **Karla Daniela Betancourth Moscoso**

Dirigido por: **Dis. Claudia Mora**

A los que fueron. Mi padre y mi abuela,
dos ángeles demasiado humanos.

A los que son. Mi mamá y mi hermano,
quienes son mi cable a tierra.

Y a todo lo que será.

Salud!

Gracias totales a mis amigos:
Susana Oviedo (su),
Mauricio Luna (mau),
Carlos Arcos (tigre 1),
Alejandro Luna (ale, el jefecito)
y Marco Chamorro (marquito).

No pudo existir un mejor estreno
profesional que no fuese con ustedes.

Porque esto (...), pero con amigos... ve! belleza!

ÍNDICE GENERAL

	I.Tema	PÁG 1
	II. Resumen	PÁG 1
	III. Introducción	PÁG 2
	IV. Justificación	PÁG 3
	V. Planteamiento del problema	PÁG 4
	VI. Objetivos	PÁG 12
	VII. Hipótesis	PÁG 12
	VIII. Marco teórico	PÁG 13
	IX. Metodología	PÁG 14
	X. Síntesis de los capítulos	PÁG 15
CAPÍTULO 1	1.1 Primera señalética en el NAIQ	PÁG 18
	1.2 Propuesta de rediseño del sistema señalético del NAIQ	PÁG 26
	1.3 Implementación de la propuesta de rediseño y su funcionamiento	PÁG 40
	1.4 Conclusión	PÁG 45
CAPÍTULO 2	2.1 Planteamiento del proyecto	PÁG 47
	2.2 Desarrollo de la propuesta de diseño a nivel textual	PÁG 64
	2.3 Conclusión	PÁG 66
CAPÍTULO 3	3.1 Presentación de la propuesta final de Diseño en alta calidad	PÁG 69
	3.2 Validación final de la propuesta de diseño	PÁG 120
	3.3 Aspectos técnicos del proyecto	PÁG 126
	3.4 Conclusión	PÁG 129
	Conclusiones y Recomendaciones	PÁG 131
	Bibliografía	PÁG 132

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	Cuadro de tipificación de señales instaladas	PÁG 19
Figura 2	Cuadro de resumen del problema informático	PÁG 23
Figura 3	Cuadro de resumen del problema formal	PÁG 24
Figura 4	Cuadro de resumen del problema estructural	PÁG 25
Figura 5	Cuadro para jerarquización de información	PÁG 32
Figura 6	Cuadro de tipificación de señales incluidas	PÁG 37
Figura 7	Cuadro de comparación de contenidos de sistemas señaléticos	PÁG 41
Figura 8	Cuadro recopilatorio de la información recolectada (datos, hechos, cifras y opiniones)	PÁG 48
Figura 9	Cuadro para definición de criterios y determinación de ideas	PÁG 58
Figura 10	Diagrama de relaciones	PÁG 59
Figura 11	Cronograma para desarrollo de propuesta	PÁG 63
Figura 12	Cuadro de análisis de costos de Diseño	PÁG 121

Fotografías 1, 2, 3, 4, 5 y 6 **PÁG 18**

Fotografías 7 y 8 **PÁG 19**

Fotografías 9, 10, 11 y 12 **PÁG 23**

Fotografías 13, 14, 15 y 16 **PÁG 24**

Fotografías 17, 18, 19 y 20 **PÁG 25**

Tabla 1	Requerimientos de Información	PÁG 29
Tabla 2	Requerimientos de Forma y Función	PÁG 30
Tabla 3	Requerimientos Generales	PÁG 31
Plano 1 y 2	Planteamientos de legibilidad	PÁG 32
Esquema 1 y 2	Análisis comparativo de tamaños tipográficos	PÁG 33
Plano 3 y 4	Difinición de puntos de desición	PÁG 35

I. TEMA

Diseño de una propuesta de método que permita la construcción e interpretación de sistemas señaléticos desde la cultura visual Andina con aplicación a “*no lugares*” en Quito. Caso de estudio Nuevo Aeropuerto Mariscal Antonio José de Sucre.

II. RESUMEN O ABSTRACT

Generar *conocimiento otro*¹ como aporte a una respuesta que modifique la realidad de la Disciplina de Diseño, es realmente el deseo medular del que nace el presente proyecto. Luego de conocer la realidad de una de las ramas de la disciplina y vivirla a fondo durante más de dos años, nace una motivación por enriquecer a la disciplina desde el campo teórico con el fin de aportar finalmente a la práctica.

Reconocer la problemática del Diseño Señalético² dentro del Nuevo Aeropuerto, realizar un análisis de la situación, definir problemas puntuales y proyectar un diagnóstico final sobre esa realidad, fue la base para la construcción de una propuesta de rediseño, proyecto guiado por los requerimientos específicos del cliente y las soluciones de diseño a los problemas identificados, amparándose en los lineamientos señaléticos expuestos por Joan Costa, las normas INEN y leyes internacionales, sin dejar de lado la experiencia del equipo de diseñadores e implicados en el proceso.

Posterior, a pesar de haber suplido las necesidades formales y funcionales expuestas por el solicitante (Quiport) y tener una propuesta “correcta”, los problemas de ubicación identificación de espacios se mantienen dentro del aeropuerto, teniendo como resultado pasajeros latinos que atiborran los puntos de información en horas pico. ¿Qué es lo que sucede?

-
- 1 El sociólogo portugués Boaventura de Sousa Santos explica: Entiendo por Epistemología del Sur el reclamo de nuevos procesos de producción y de valoración de conocimientos válidos, científicos y no científicos, y de nuevas relaciones entre diferentes tipos de conocimiento, a partir de las prácticas de las clases y grupos sociales que han sufrido de manera sistemática las injustas desigualdades y las discriminaciones causadas por el capitalismo y el colonialismo (2011: 35).
 - 2 El Diseño Señalético es una técnica de la comunicación visual, que se encarga del estudio de las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y los comportamientos de los individuos ante ellos. (Costa, 2007).

El diseño nace y se desarrolla para un escenario social determinado, pero nuestros sistemas de señales se construyen con teorías ajenas a este escenario, entonces: ¿no es acaso la generación de propuestas de métodos, concebidas desde éste espacio y dirigidas hacia éste espacio, un aporte al diseño de sistemas señaléticos funcional y formalmente contextualizados donde el rango de errores disminuya o en el mejor de los casos se elimine?

Es esa la apuesta del presente trabajo. En este documento se podrá encontrar un análisis a fondo de la construcción e interpretación de sistemas de señales y cuál es la realidad que vive la disciplina señalética en el contexto definido, dando como resultado una propuesta de método aliente al diseño de sistemas de señales capaz de aplicarse en ejercicios académicos, y por qué no, en la vida profesional.

III. INTRODUCCIÓN

Dentro del círculo de Diseño, existe cierta costumbre generaliza que culpa a terceros de la realidad que sufre la disciplina, desligando así el hecho de que el camino al cambio nace desde la disciplina misma.

Enfrentarse al rumor de que la Señalética no funciona en la realidad Latinoamericana porque la gente simplemente no lee señales o porque las personas prefieren preguntar (e inclusive perderse), crea el contexto de donde nace el presente proyecto: si se diseña para la gente, y la gente no interactúa con nuestro diseño ¿dónde está el problema?

Este documento se crea con el propósito de determinar los factores que se pasan por alto en el proceso de construcción de Sistemas Señaléticos, factores que se verán reflejados en problemas de interacción e interpretación con los usuarios de las señales,

Por otro lado, el desarrollo del presente Trabajo de fin de Carrera, responde a la tendencia personal, motivada por la necesidad epistémica de generar conocimiento desde la realidad Andina con perspectiva interdisciplinaria, esperando que ésta sirva a la práctica de la disciplina alimentándola de una propuesta de método aplicable a “nuestra” realidad de Diseño. Es labor de todos los involucrados en la disciplina velar por la evolución de ésta, siendo eje la apuesta por la generación de teorías “otras” que sirvan a “nuestra” realidad generando nuevas tendencias de diseño informática, funcional y estructuralmente alineadas con el contexto actual Andino.

Cabe aclarar que no es motivación para este trabajo generar un proyecto señalético, sino más bien una propuesta metodológica que le permita a profesionales y estudiantes de Diseño aplicarla en proyectos de naturaleza señalética, por lo que la Disertación que acá se desarrolla más que ser de naturaleza práctica encaja en una Disertación Teórica Aplicada. El modo en el que el presente documento se ha estructurado se basa en el Índice para el Desarrollo de TFC de Diseño Versión 1.1, elaborado en Mayo del 2014 por el Diseñador Xavier Jiménez, pero con alteraciones necesarias considerando la naturaleza del estudio: se ha incluido dentro del cuerpo del trabajo la contextualización de tema u objeto con el fin de

definir la perspectiva teórica con la que se trabajará la disertación. Considerando que el fruto resultado del trabajo no se trata de un “producto de diseño” como tal, sino de una propuesta de método el proceso de validación se realizará en base a los comentarios y apreciaciones brindadas por un grupo de diseñadores con experiencia en la construcción de Sistemas señaléticos.

El trabajo desarrollado tiene como caso de estudio el Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre (NAIQ), el cual, motivado por ingresar en el circuito internacional de terminales aéreas de punta, genera el desarrollo de estrategias y políticas que garanticen la sostenibilidad y mejoramiento constante de los estándares de calidad, además de mantener su competitividad e imagen frente a otros aeropuertos de la región y el mundo.

Dentro de este propósito Corporación Quiport S.A. consideró necesario intervenir en uno de los servicios clave dentro de los procesos de circulación de transeúntes en del aeropuerto: el Sistema señalético.

Para esto se consideró trabajar junto al equipo de Ziette Diseño en la elaboración de un estudio analítico y de diagnóstico que identifique cada una de las necesidades informáticas que el usuario enfrenta en los diferentes procesos que se desarrollan dentro de la terminal, siendo así dicho estudio la base con la que posteriormente se crea un programa señalético que responda a los requerimientos del NAIQ Mariscal Sucre y que cumpla con todos los estándares de calidad implicados.

El primer capítulo del TFC acá desarrollado se centra en desglosar el problema para comprenderlo, haciendo así un recorrido minucioso por la historia señalética del NAIQ, sus dos sistemas de señales y las consultorías posteriores. La propuesta de método nace posterior a dicho análisis y considera el hecho de que a pesar de que la construcción de un sistema de señales cumpla con todos los requerimientos teóricos y supla las necesidades de su cliente y sus potenciales usuarios, aún así no es leído. ¿Qué hacer cuando el diseño no logra el nivel de interacción adecuado con cierto grupo de usuarios?

Estudiar el contexto y analizar el factor humano, es de las tareas principales que el presente trabajo se formula con el objetivo de desarrollar una herramienta útil que aporte a la bibliografía regional en lo que respecta a la construcción de sistemas de señales.

El objetivo del éste Trabajo de Fin de Carrera no es plantear un nuevo sistema señalético para el NAIQ (Nuevo Aeropuerto Internacional Quito), sino que, tomando como caso de estudio dicho aeropuerto se pueda definir en qué puntos nace el problema de la señalética aplicada a “no lugares” y proponer una aproximación que aporte a la solución desde el ámbito teórico.

Considérese que la realidad a la cuál se enfrenta la interacción de un Sistema Señalético nace desde la concepción teórica del mismo, su construcción gráfica, su producción e instalación y se extiende a la interpretación por parte del usuario. La base sobre la cual se construye el análisis de la realidad expuesta se fomenta en una perspectiva de cuatro ejes:

- Apuesta por una cultura visual Andina
- Legitimización de la disciplina
- Enriquecimiento de la formación académica
- Aporte a la generación de conocimiento “otro”

Se anhela que ésta propuesta de método sea aplicada en el futuro por los profesionales de Diseño dentro y fuera de la academia y se debe recalcar que el presente trabajo no quedará estático e inmune, con el tiempo será depurado, editado y finalmente validado, bajo la meta de aportar a la construcción de teorías “otras” que enriquezcan la disciplina.

IV. JUSTIFICACIÓN

La comprensión visual está ligada a la calidad de información que el receptor almacena. Si se evidencia una ineficiencia de los Sistemas Señaléticos basándose en los vectores expuestos, es necesario aportar a la transformación de esta realidad.

El diseñador, desde su formación como comunicador visual debe no sólo involucrarse, sino ser el principal actor en el cambio considerando como hecho que es desde la disciplina de donde proviene gran cantidad de la información visual de paisaje urbano cotidiano. Considérese al diseñador como un educador visual en sistemas señaléticos.

Por otro lado, existe la crítica de la falta de producción teórica desde la disciplina, razón por la cual generar proyectos académicos teóricos aportarían al enriquecimiento de la disciplina, de los estudios sociales andinos y a la generación de modelos fuera del eurocentrismo.

V. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Por qué el sistema señalético implementado no sirve? Con ese cuestionamiento comienza una experiencia profesional que inicia el 19 de Marzo del 2013 bajo el requerimiento de Corporación Quiport S.A. en relación a la siguiente realidad: Hace un mes que empezaron las operaciones de Nuevo Aeropuerto de Quito y nos hemos dado cuenta que la señalética instada no sirve. Los pasajeros y los trabajadores se pierden.

En el momento que Ziette Diseño aborda el proyecto planteado se proponen los siguientes pasos a seguir:

1. Análisis y diagnóstico del Sistema Señalético implementado por AECON (Señalética original con la que se inauguró el Aeropuerto).
2. Rediseño del Sistema Señalético.
3. Producción e Implementación de la propuesta de diseño.

Durante la etapa de análisis y diagnóstico se evidencian tanto problemas formales (cromática descontextualizada al espacio, uso de dos familias tipográficas diferentes, pictogramas poco inentendibles, construcción de señales muy compleja, etc.) como problemas funcionales (señales faltantes en puntos de decisión, señales ubicadas en puntos arbitrarios, incumplimiento de los estándares de lectura, uso de terminología confusa), generando así el uso de señales provisionales por parte de los encargados y al tener, en un principio, más de un proveedor de diseño se desencadena una mezcla de lenguajes visuales con códigos diferentes.

En el momento que se obtuvo el manual señalético del sistema implementado por AECON y vigente en esos momentos, éste resulta ser una documento de naturaleza técnica: no existe análisis para la implementación de señales. Considérese el hecho de que por tratarse de una empresa extranjera, posiblemente se ocupara una lógica fuera del contexto de aplicación.

Se da inicio al proceso de rediseño el 19 de Julio del 2013. Para abordar el proyecto se consideran parámetros propuestos por Joan Costa (Costa, J. Señalética, Ediciones Ceac, Enciclopedia del Diseño, Barcelona, España. 1987) y se toma como referentes la señalética aeroportuaria del Aeropuerto de Londres y el sistema señalético de Shakespear propuesto para el Metro Subterráneo de Buenos Aires.

Se definen los parámetros de diseño para el Nuevo Aeropuerto considerando como antecedentes el análisis y diagnóstico antes presentado, los requerimiento de los departamentos que operan dentro de la terminal aérea, el factor económico, la necesidad de reutilización de las estructuras implementadas, los comentarios de pasajeros y las experiencias surgidas al estar en terreno. Se consideran todos los puntos necesarios para tener como resultado un sistema de señales estético y funcional.

La propuesta de diseño es aceptada por parte del cliente y se da inicio al proceso de producción e implementación terminándose el 28 de Febrero del 2014. Mientras se procedía a la implementación, comienza a hacerse presente una diferencia significativa de personas perdidas en el terminal, disminuye el número de pasajeros atrasados en sus vuelos y se agiliza el proceso de desembarque (Daniela Jaramillo, jefa de operaciones ADC&HAS Managment Ecuador S.A., entrevista personal, 28 de Diciembre del 2013), sin embargo según los datos que daban los counters del punto de información, en la misma fecha, tanto en arribos como en salidas existen personas “compatriotas”, que todavía se pierden.

Dado fin al proyecto, con el objetivo de hacer un análisis posterior a la entrega, los counters de Punto de Información coincidían en su testimonio anterior: “Siempre los perdidos son ecuatorianos” (Personal del Punto de Información NAIQ, comunicación personal, 10 de Marzo del 2014).

Al contrastar esta información con la obtenida en la última reunión del equipo de operaciones ADC&HAS Managment Ecuador S.A (Daniela Jaramillo y David Almeida), se pone en evidencia que los pasajeros con mayor inconveniente para llegar a sus vuelos, y para desembarcar, son ciudadanos Ecuatorianos en su mayoría o Peruanos y Bolivianos. Por el contrario se postula que como caso muy

aislado existe un norteamericano, europeo o asiático que presente algún inconveniente en su proceso de abordaje o desembarque.

Al analizar la información recolectada se concluye que al plantear un sistema señalético, con los parámetros en los que se construyó éste, se le dio características de universalidad, una universalidad occidentalizada, que considera que el usuario que tenga contacto con el sistema lo hará desde una interpretación universal igualmente.

Con el objetivo de validar la propuesta de Diseño implementada por Ziette Diseño, el 11 de Septiembre del 2014 se realiza una consultoría por parte de Labozan Associates quienes realizan un análisis del wayfinding³ y Señalética actuales. Según las conclusiones de la empresa, el sistema de señales del terminal aéreo esta correctamente planteado y excelentemente analizado. Se recomienda que exista un único wayfinding que incluya todos los espacios físicos del terminal.

Posterior al hecho anteriormente expuesto, una señora de aproximadamente 45 años, ecuatoriana, se acerca a uno de los tótems de información para identificar donde queda el Punto de Información, se dirige a él y pregunta: ¿dónde quedan los baños? (información incluida en el tótem informativo con el que la señora tuvo contacto anteriormente), entonces: ¿Qué sucede en ésta realidad?

VII. OBJETIVOS

Objetivo General

Desarrollar una propuesta de metodología que permita la construcción e interpretación de Sistemas Señaléticos desde la Cultura Andina con aplicación en no lugares en la ciudad de Quito.

Objetivos Específicos

1. Analizar y diagnosticar la realidad señalética en el Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre desde su construcción e interpretación.
2. Definir causas y problema de la realidad analizada con el fin de determinar los parámetros de guía para la que será la propuesta final.
3. Desarrollar una propuesta teórica desde la disciplina del Diseño que supla los requisitos definidos para el proyecto.

³ Según Dimas García Moreno, wayfinding es un “proceso de orientación y movilidad, constituido por tareas de percepción, cognición e interacción entre la persona y el medio físico que se desplaza por el mismo”. (García Moreno, 2012. pág. 6)

VIII. HIPÓTESIS

Al analizar la realidad existente del ámbito señalético dentro del NAIQ (Nuevo Aeropuerto Internacional Quito), se pudieron reconocer problemas informativos-funcionales y estructurales (forma y función), pero, ¿cuál es el origen real de ésta problemática? ¿por qué seguir todos los parámetros establecidos para la construcción de sistemas señaléticos no es suficiente?

Parte de la respuesta a esta pregunta se construye con la generación de conocimiento contextualizado a realidades más cercanas que aporten lineamientos aplicables a los escenarios sociales de América Latina.

Considerando lo anteriormente expuesto se diría que, la producción de guías teóricas contextualizadas en la Cultura Visual Andina, aportaría al proceso de diseño de sistemas de señales disminuyendo así problemas funcionales y estructurales en la disciplina señalética.

IX. MARCO TEÓRICO

Saber reconocer los problemas existentes dentro de un sistema de señales, brindar soluciones formal y funcionalmente óptimas y aún así enfrentarse a dificultades respecto a la interpretación de señalética por parte del grupo humano al cual se le dedica el trabajo, es la realidad latente que auspicia la necesidad de analizar esta realidad.

Por qué suplir necesidades formales, estructurales e informativas, presentando un sistema óptimo a nivel funcional, no es lo suficiente para que dicho sistema se relacione con los usuarios de manera óptima como sucede en otros escenarios universales. Por qué la visita de análisis de un asesor norteamericano con basta experiencia en construcción de señalética, aprueba el rediseño del sistema pero aún así la gente de éste, nuestro entorno determinado, no muestra ni interés ni confianza en leer señales. Por qué seguir los parámetros establecidos dentro de textos enfocados a la construcción de sistemas de señales no es suficiente para tener una señalética útil en este escenario social determinado.

Las bases conceptuales para la creación de sistemas señaléticos, de donde nacen los lineamientos que guiarán el proyecto, son las que necesitan ser bien interpretadas y definidas. Un error en ese punto podría significar una señalética inútil. Los factores sociales que definen la interpretación y percepción de un grupo humano frente a la lectura, son los diferenciadores que determinarán por qué cierta señalética funciona en un lugar del globo y en otro ni si quiera es de interés, y es por esta razón que se precisa considerar todos los elementos que componen la realidad dentro del trasfondo conceptual.

Basándose en los escritos de Berger y Luckmann⁴, se puede entender por realidad al punto de intersección de circunstancias geopolíticas, económicas, culturales y sociales de un espacio y grupo humano determinado. Si bien se puede fijar el proceso sociohistórico que enmarca lo que se definiría como realidad

⁴ Berger, Peter L.; Luckmann, Thomas (1986). La construcción social de la realidad. Buenos Aires: Amorrortu.

general, la perspectiva desde la cuál se analiza ésta realidad determinada media la interpretación y por ende a la misma.

Hablar de América Latina no es tarea fácil, partiendo del hecho de que se pretende hallar la unidad en medio de la pluralidad. Latinoamérica se cobija bajo un sentido de unidad consciente de un territorio heterogéneo pero con historias coincidentes y raíces compartidas. Desde la lucha por la paz, la búsqueda de economías independientes, la consolidación de democracias y la guerra contra la pobreza, entender las dinámicas de éste escenario contribuirá a la formación de una postura clara de dónde estamos y hacia dónde vamos.

Con el fin de aclarar la apuesta teórica del presente Trabajo de Fin de Carrera, se debe exponer la base trilogica que lo soporta: Pensamiento Decolonial⁵, Cultura Visual⁶ y la Identidad Cultural Latinoamericana⁷.

A. Una perspectiva propia: El Pensamiento Decolonial

La crítica del paradigma europeo de la racionalidad/modernidad es indispensable. Más aún, urgente. Pero es dudoso que el camino consista en la negación simple de todas sus categorías; en la disolución de la realidad en el discurso; en la pura negación de la idea y de la perspectiva de totalidad en el conocimiento. Lejos de esto, es necesario desprenderse de las vinculaciones de la racionalidad-modernidad con la colonialidad, en primer término, y en definitiva con todo poder no constituido en la decisión libre de gentes libres. Es la instrumentalización de la razón por el poder colonial, en primer lugar, lo que produjo paradigmas distorsionados de conocimiento y malogró las promesas liberadoras de la modernidad. La alternativa, en consecuencia, es clara: la destrucción de la colonialidad del poder mundial. (Quijano, 1992, p. 437).

El pensamiento decolonial, tal como lo expone Mignolo (Mignolo, 2007, p. 29), hace referencia al desarrollo conceptual producido en las últimas dos décadas. Para su comprensión, se fijan dos puntos complementarios: por un lado la crítica a la modernidad desde la colonialidad, y por otro, al conjunto de autores y pensadores, manifestados en diferentes momentos históricos, cuyo enfoque apunta a la crítica de procesos coloniales/ imperiales generando modelos de pensamiento alternativo. El giro decolonial, apuesta por una alternativa teórica y política de prácticas resistentes a la modernidad eurocéntrica, es la contrapartida de la modernidad colonial, en primer lugar en América, referente al pensamiento indígena y afrocaribeño, y posteriormente se expande a las sociedades

5 El pensamiento decolonial (también conocido como proyecto decolonial, proyecto de la modernidad/ colonialidad o, más problemáticamente, como teoría postoccidental) constituye una inusitada expresión de la teoría crítica contemporánea estrechamente relacionado con las tradiciones de las ciencias sociales y humanidades de América Latina y el Caribe. Como lo han argumentado varios de sus exponentes, es un pensamiento que se articula desde América Latina pero que no se circunscribe a ésta. (Restrepo; Cabrera, 2011)

6 La Cultura Visual trata del mundo de la imágenes (los acontecimientos visuales), lo que expresan (información y significado) y cómo éstas sirven de modelador del comportamiento dentro de una sociedad determinada. (Alfaro, 2006)

7 Hace referencia a los factores que integran una sociedad determinada. En el caso de América Latina se habla de la hibridación cultural como referente de identidad.

asiáticas y africanas que sufren del colonialismo francés y británico durante los siglos XIX Y XX.

El giro decolonial comparte posiciones críticas con el pensamiento postcolonial y los movimiento afines al mismo, su diferencia radica en que el pensamiento decolonial propone una genealogía diferente. Sus principios se encuentran en desarrollos críticos del colonialismo más no en la teoría crítica contemporánea o en la crítica postmoderna. No se trata de una negación de los desarrollos de pensamiento político y teórico europeo, sino, su crítica desde la posición que la modernidad que nace de la colonialidad considerando que el pensamiento siempre debe ser explicado tanto en razón temporal como espacial.

Se propone formas otras de organización del escenario conceptual, político y cultural de la experiencia social subsumiendo las forma hegemónicas del anterior. Su práctica se proyecta a trazar los modos en que éstas prácticas se posicionaron en espacios e historias concretas y específicas. Considerando lo anteriormente expuesto, se puede acertar que la clave está en el “desprendimiento epistémico”, considerándolo como un momento de liberación de la episteme de conocimiento moderno/colonial que implica cuerpos críticos como expresión del territorio de una historia y una organización de saber otra dejando de lado las relaciones naturalizadas por el pensamiento moderno colonial.

Los modos de subjetivación que actúan cuando no se naturalizan en las relaciones sociales de la colonialidad, incluyendo el poder, el ser y el saber, que articulan allí la “herida colonial”, en palabras de Walter Mignolo, considerando tanto el despliegue práctico como la crítica y sumisión de género, clase, etnia, raza y economía pertenecientes a la modernidad colonial. El pensamiento decolonial toma base en el interior de la diferencia colonial y en algunos casos de la diferencia imperial. El pensamiento decolonial se desprende de la matriz colonial del poder y con esto niega el imaginario imperial y los discursos legitimadores del mismo. Se trata de un proyecto pluriversal ya que el desprendimiento y la apertura pone en escena múltiples articulaciones de la vida social y cultural, otros mundos no vinculados desde la matriz colonial del poder, sino, transversalmente.

Según los teóricos descoloniales, la modernidad surge con la colonización de América en el siglo XV. La conexión de las Indias Occidentales, la apertura de comercio trasatlántico, el proceso de acumulación de capital, la secularización de la vida social, la homologación de culturas parametrizando la cultura europea y la instauración del concepto “historia universal”. Tanto la teoría postcolonial como la descolonización comulgan con conceptos que forman el paradigma otro conjugando la crítica a la modernidad desde la colonialidad, cuestionando la propia lógica mediante la cual la modernidad fue concebida.

La teoría descolonial plantea una doble acción: el desapego de las epistemologías occidentales que colonizaron los saberes y las disciplinas modernas y la apertura a un pensamiento otro que reinaugure una nueva forma de pensar desde una pluralidad de puntos de enunciación geo-hitóricamente situados. «El giro decolonial es la apertura y libertad del pensamiento y de formas de vida-otras (economías-otras, teorías políticas-otras); la limpieza de la colonialidad del ser y del saber; el desprendimiento de la retórica de la modernidad y de su imagi-

nario imperial». (Mignolo, 2007, p. 29). El desprendimiento epistemológico y la apertura descolonial deben cuestionar las teorías eurocéntricas y dar paso a categorías que han sido calladas por la occidentalización.

B. Cultura Visual

En el momento que la importancia de las imágenes emigra desde su aspecto a su discurso, se ve el nacimiento de la Cultura Visual. Esto evidencia que, considerando el panorama postmoderno donde lo que se cree que es no es nada, se ha vuelto necesario dar un papel cada vez más relevante a las realidades visuales que nos rodean.

Cuando se habla de una Cultura Visual se trata de un concepto incluyente en el que afectan desde las tradicionales categorías de la Historia del Arte (pintura, escultura, arquitectura, artes decorativas, etc.) como también así la fotografía, el cine, la infografía, el diseño, la moda, la publicidad, la danza, el teatro, el cómic, el graffiti, el net.art, la publicidad, etc. Considerando lo anteriormente expuesto para abordar y entender esta disciplina se lo debe hacer desde una perspectiva interdisciplinar, prestando así especial atención a tratados desde la semiótica, las investigaciones filosóficas del arte, los estudios de la representación, la antropología visual y las diversas teorías de la imagen, por citar algunos ejemplos.

El término cultura visual se acuña por primera vez por Michael Baxandall para referirse al espectro de imágenes característico de una cultura en un momento histórico determinado. (Moxey, 2003).

Actualmente cuando hablamos de Cultura Visual, se trata del mundo de la imágenes (los acontecimientos visuales⁸), lo que expresan (información y significado) y cómo éstas sirven de modelador del comportamiento dentro de una sociedad determinada. No se limita a las imágenes en sí mismas, sino también a la tendencia postmoderna de visualizar la existencia.

Considerando que Debord (1968), plantea a la sociedad actual como una sociedad de la imagen indomable, la imágenes se convierten en la piel de la cultura postmoderna y éstas imágenes no son sólo vistas, sino también leídas. Consideremos a nuestra estructura social como la sociedad del espectáculo, dónde lo realmente importante es la imagen. Alfaro (2006).

Al enfrentarnos en el escenario urbano nos encontramos frente a una acumulación azarosa y caótica de diferentes percepciones provenientes de un sinnúmero de fuentes, incluyendo la presencia física de los mismos habitantes. Edificios, avenidas, semáforos, señales de tránsito, publicidad, centros comerciales, periódicos, revistas, estanterías, grafitis, afiches pegados en los postes de luz, las televisiones prendidas por doquier, la basura en las calles... y en medio de todo este pandemio de presencias visuales se le debe sumar el universo más selecto de las artes visuales (pintura, escultura, cines, fotografía). No se puede dejar de lado para la construcción de este escenario los miles de libros impresos anualmente y el mundo del Internet.

En este universo visual, que conforma la vida cotidiana se ve todo y no se ve nada. Los individuos han adiestrado sus sentidos para discriminar rápidamente la información visual que les pudiese ser de utilidad, según lo que cada sujeto cree. Se ha diseñado ruta por lo mecanismos coercitivos, quienes son lo que realmente imponen lo que el ciudadano urbano debe o no ver. Estamos ante un escenario de construcción y deconstrucción constante guiada por los intereses de terceros.

Estímulos visuales, objetos, imágenes de los objetos e imágenes de las imágenes median nuestra vida, desde el nacimiento hasta la muerte, “lo visual” no es algo que podamos evadir.

La comprensión de los lenguajes visuales

«Latinoamérica ha sufrido de una imposición de la cultura visual occidental» (Shakerspear, 2009, pág. 60). La población ha tenido que aprender a vivir con esta imposición y en el proceso, ir entendiéndola como un intento de apropiación.

El lenguaje visual es comprendido en medida a la calidad de información archivada en el receptor, lo cuál produce el inevitable cuestionamiento sobre las características de la comunicación visual a la que nos enfrentamos. Si la población, generalizando, no tiene una buena comprensión visual se debe culpar al pasado y presente del mismo lenguaje.

Está en las manos de los comunicadores visuales poder alterar esta realidad actuando como educadores visuales de la población.

C. La Identidad Cultural en América Latina

Definamos la Identidad Cultural como el factor generador de coherencia y cohesión en una sociedad.

En toda América Latina se tiene como factor común la presencia de una cultura ancestral proveniente de los pueblos indígenas. Durante la colonia, el aporte de éstos pueblos se disipa considerando la imposición de una nueva cultura proveniente del occidente que impone sus religión, su idioma, su arte, su arquitectura, su gastronomía y más.

La cultura indígena comienza en un lento proceso a posicionarse nuevamente, abriéndose paso entre la cultura impuesta, generando así un proceso de hibridación cultural (cultura mestiza).

Actualmente atravesamos un segundo proceso significativo de hibridación cultural como consecuencia de la nueva occidentalización. Es decir la identidad latina, siendo resultado del proceso colonizador europeo y las raíces indígenas, se enfrenta actualmente a la imposición de una cultura occidental.

Interculturalidad Latinoamericana

El concepto de Interculturalidad tiene una significación en América Latina, y particularmente en Ecuador, ligada a geopolíticas de lugar y espacio, desde la histórica y actual resistencia de los indígenas y de los negros, hasta sus construcciones de un proyecto social, cultural, político, ético y epistémico orientado a la descolonización y a la transformación. Más que la idea simple de interrelación (o comunicación, como generalmente se lo entiende en Canadá, Europa y EE.UU.), la interculturalidad señala y significa procesos de construcción de un conocimiento otro, de una práctica política otra, de un poder social (y estatal) otro y de una sociedad otra; una forma otra de pensamiento relacionada con y contra la modernidad/colonialidad, y un paradigma otro que es pensado a través de la praxis política. (Walsh, 2005, p. 47).

Desde una perspectiva decolonial, se toma a la interculturalidad como “un principio ideológico”, y por esta razón se trata de una configuración conceptual y práctica “otra” que significa un pensamiento que no se basa en legados coloniales eurocéntricos o modernos que no tiene origen en los centros geopolíticos de producción de conocimiento académico.

Ahora, se debe fijar la diferencia entre interculturalidad y multiculturalismo con el objetivo de evitar caer en categorías de pensamiento moderno. Considerando, la interculturalidad nace del pensamiento “otro”, constituido desde el lugar político de enunciación de grupos subalternos donde se hace visible una geopolítica del conocimiento que tiende a desaparecer u ocultar historias locales y caracteriza como “universal” a sociedades multiculturales. Este concepto contrasta con el de multiculturalismo el cuál hace referencia a concepciones globales occidentales.

Al entender la interculturalidad desde la diferencia colonial, se la posiciona en la dimensión del poder y en el tratamiento de orientación liberal de la diversidad étnica y cultural del multiculturalismo, por otra parte, el conjunto de interculturalidad y diferencia colonial se comprenden como indicativos de una realidad estructural histórica y sociopolítica que llama a la transformación. Una transformación que proponga un sistema de pensamiento.

La interculturalidad es una muestra clara de pensamiento fronterizo su aplicación epistémica y sociopolítica la designa como pluriversal (en oposición a universal). Como Walter Dignolo explica, este pensamiento “pluritópico y dialógico” de la universidad (y del Estado) contrasta con su carácter “monotópico e inclusivo”. Afirmar todo tipo de perspectivas antes excluidas o limitadas y trabajar con ellas alimentaría la “interculturalización” adentrándose en espacios sociales, políticos y epistémicos reconceptualizándolos hacia una perspectiva alternativa.

Cultura Visual como parte de la Cultura Latinoamericana

Los estudios culturales en América Latina de los últimos años, han planteado la importancia de considerar a imágenes (incluyendo producción, circulación y consumo) dentro de sus relaciones geopolíticas marcadas por la asimetría cultu-

ral, sin embargo estos deben considerar la importancia de relación entre visibilidad y geopolítica en el contexto de la modernidad accidental para así evitar su fracaso.

Con una mirada decolonial podría decirse que hablamos de un abordaje que pretenda entender la relación estructural que existe entre prácticas significativas visuales y las estructuras de poder.

América Latina y la Modernidad Visual

Considerando los postulados de Mignolo sobre su pensamiento decolonizador, así como el “el giro decolonial” involucra un desprendimiento de la epistemologías occidentales para posicionar la libertad y formas “otras”, se debería comenzar a considerar la apertura a una «estética-otra» de «culturas visuales-otras». La genealogía de los estudios de la imagen tiene sus raíces en el mundo greco-latino, la historia universal del arte, la estética y las teorías disciplinarias del arte; una apertura decolonial de éstos estudios debe plantear un pensamiento con lugar de enunciación en los sujetos e historial que han sido silenciados por el eurocentrismo.

Los discursos sobre cultura visual originados en el primer mundo, parten de una anulación de la perspectiva histórica: «abandono del enfoque histórico en un paradigma antropológico integrador que analice la imagen, las tecnologías, las instituciones y las prácticas cotidianas del ver en tanto nuevas realidades del capitalismo globalizado». (Mitchell, 2003. párr. 25).

Dentro de América Latina, se debe reintroducir al debate de Cultura Visual aspectos históricos y de discontinuidad geográfica, es decir, se habla de estudios visuales reconceptualizados pensados desde la diversidad de historias y heterogeneidad estructural que conforman la visualidad a nivel de sistema mundo moderno. Negar la relación histórico-estructural de las historias visuales periféricas, simplemente conducirá a negar las mismas. Considerando lo anteriormente expuesto, es de este punto de donde nace la dificultad de pensar teóricamente en las prácticas visuales y artísticas.

La colonialidad de las imágenes, el poder que desplegaron y la resistencia que plantearon son el punto de partida para la construcción de una cultura visual que englobe a toda América Latina. Industrias del espectáculo, los medios masivos de comunicación y el *acontecimiento visual*⁹ en general son resultado de una compleja heterogeneidad histórico-estructural de la modernidad visual, y una segunda modernidad visual patrocinada por la *videoesfera latinoamericana*¹⁰ son conceptos a considerar para entender los lineamientos de la reproducción cultural visual.

9 Concepto incluido por Roncagliolo que se refiere a tecnologías de cine, televisión, video, internet, celulares, etc.

10 El enfoque que nos presenta el pensador francés Edgar Morin constituye una novedosa y fructífera propuesta teórica, epistemológica, ética, política y hasta pedagógica, que pretende trascender las limitaciones e inconsistencias del conocimiento cientificista, objetivista, racionalista y positivista, que llega a su apogeo en el período conocido como la Modernidad, complejizando la realidad social y relativizando e historizando los fundamentos del propio conocimiento (Morin 1998, 1999, 2001).

Los nuevos campos abiertos a la investigación de la imagen gracias a los postulados expuestos por Casto-Gómez y Guardiola-Rivera, quienes exponen que la dinámica de reproducción cultural tiende a procesos imaginarios vinculados al consumo y apropiación de imágenes, proponen el papel de la imagen en la producción y reproducción de la diferencia colonial y plantear el análisis geopolítico en función de instituciones y saberes del arte y el audiovisual en la reproducción de la colonialidad del poder. Como lo plantea Mignolo: «Es en este momento, cuando empezamos a descubrir que la colonialidad se engancha con lo visual. Por eso decimos que estamos en la matriz colonial de poder, segunda época». (Cartagena, et al., Matriz colonial del poder).

X. METODOLOGÍA

Metodología de la investigación

Analizar la dinámica existente entre un sistema señalético - sus hacedores - su contexto de uso - y los usuarios de este con el objetivo de definir su eficiencia, requiere de un *enfoque metodológico complejo*¹¹ que permita una perspectiva abarcativa de la construcción, la interpretación y las ramificaciones que éstas proyectan.

Se debe aclarar que solamente desde la *Teoría de los Sistemas Complejos*¹² se tendrá una perspectiva interdisciplinaria de esta realidad permitiendo así, el entendimiento de todos los vectores que influyen en el comportamiento del fenómeno. Considerando que en el "mundo real", las situaciones y los procesos no se presentan de manera que puedan ser clasificados por su correspondencia con alguna disciplina en particular. En este sentido, podemos hablar de una realidad compleja (García 2006).

En una primera fase se requiere de un enfoque teórico apoyado por la **investigación exploratoria**¹³ con enfoque tanto argumentativo como informativo, que permitan conocer las posturas existentes sobre cultura visual, cultura Andina, cultura visual Andina, Diseño en el Sur, influencia del Diseño Señalético en la cultura visual, Análisis del Comportamiento, la influencias del diseño en la recu-

11 El enfoque que nos presenta el pensador francés Edgar Morin constituye una novedosa y fructífera propuesta teórica, epistemológica, ética, política y hasta pedagógica, que pretende trascender las limitaciones e inconsistencias del conocimiento cientificista, objetivista, racionalista y positivista, que llega a su apogeo en el período conocido como la Modernidad, complejizando la realidad social y relativizando e historizando los fundamentos del propio conocimiento (Morin 1998, 1999, 2001).

12 La Teoría de los Sistemas Complejos (TSC) es esgrimida por Rolando García a modo de una "fructífera base para una epistemología constructivista, interdisciplinaria y con rigor científico" (García 2000).

13 Según Sellriz (1980) la investigación exploratoria pueden ser:
a) Dirigidos a la formulación más precisa de un problema de investigación, dado que se carece de información suficiente y de conocimiento previos del objeto de estudio, resulta lógico que la formulación inicial del problema sea imprecisa. En este caso la exploración permitirá obtener nuevos datos y elementos que pueden conducir a formular con mayor precisión las preguntas de investigación.
b) Conducentes al planteamiento de una hipótesis: cuando se desconoce al objeto de estudio resulta difícil formular hipótesis acerca del mismo. La función de la investigación exploratoria es descubrir las bases y recabar información que permita como resultado del estudio, la formulación de una hipótesis. Las investigaciones exploratorias son útiles por cuanto sirve para familiarizar al investigador con un objeto que hasta el momento le era totalmente desconocido, sirve como base para la posterior realización de una investigación descriptiva, puede crear en otros investigadores el interés por el estudio de un nuevo tema o problema y puede ayudar a precisar un problema o a concluir con la formulación de una hipótesis.

peración del espacio público y Sistemas Señaléticos. La información será obtenida de fuentes bibliográficas y la indagación pretende contrastar autores para obtener conclusiones.

Para la exploración de campo dentro del Aeropuerto (y otros no lugares) se postula la **investigación descriptiva** con el objetivo que permita al diseñador determinar la naturaleza, comportamiento y características de la población que acude al NAIQ, para así poder desembocar en una **investigación explicativa** con el objetivo de establecer relaciones de causa-efecto y así entender la problemática profundidad.

Finalmente con el objetivo de consolidar una posición de multi-perspectiva frente al fenómeno estudiado se propone el **grupo de discusión**¹⁴ como método de obtención de información y posturas. La riqueza de esta metodología yace en la **discusión y debate** de puntos de vista sobre un mismo tema, lo cual permite una visión amplia y contrastada de la realidad.

Considerando metodologías propias del Diseño aplicaré la metodología propuesta por Chirtopher Jones, "caja transparente". Se considera un método apropiado por dar amplitud en un universo de alternativas desconocidas para el resultado teniendo objetivos, estrategias y un análisis del problema bien fundamentado.

Metodología de la propuesta de diseño

Considérese el hecho de que a pesar de que no se tenga como resultado formal un producto de diseño sabiendo que el resultado de la presente investigación tiene como objetivo la construcción de una propuesta de método, el proceso escogido como metodología es propio de la disciplina del Diseño.

Se trabajará con la **Propuesta de un Modelo General del Proceso de Diseño**¹⁵, por considerarse una apuesta, que desde fuera del eurocentrismo, aboga por la construcción de proyectos de diseño contextualizados enfocándose en el diseño como una serie de acciones y pasos de un proceso más que en el objeto resultante.

Caso, problema, hipótesis, proyecto y realización, son los pasos que se verán dentro de éste documento teniendo así una perspectiva general de la vida de la propuesta de método que se pretende realizar. No se puede dejar de lado dentro de éste camino **evaluaciones** y retroalimentaciones que serán puntos de digan importancia durante todo el proceso.

14 "Es un tipo de investigación que se nutre de las técnicas de conversación, de la entrevista grupal, de los grupos focales y de la entrevista en profundidad, conservando una identidad propia y un papel destacado en la investigación social en general, se utiliza para captar las percepciones y representaciones ideológicas, valores, formaciones imaginarias y afectivas dominantes en un determinado grupo o clase social. Siempre trabaja con el lenguaje en su manifestación oral, el habla, por ser el lugar en donde se articula el orden social y la subjetividad." (Sampieri, 2004, pp. 102-103)

15 El modelo UAM es presentado dentro del libro "Contra un Diseño dependiente", y es propuesto como una respuesta frente a la ineficiencia de la aplicación de modelos de desarrollo de Diseño y a la represión de la disciplina. GUTIÉRREZ M. L., Sánchez de Antuñano J., Dussel E., Daniel F., Toca A., Sánchez de Carmona M., Ocejo, M.T., Pardinas F. y otros, Contra un Diseño Dependiente: un modelo para la autodeterminación nacional Colección CYAD, UAM, Azcapotzalco, 1992.

XI. SÍNTESIS DE CONTENIDOS DE LOS CAPÍTULOS

Capítulo I

Al realizar un recorrido por la historia señalética del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, se pueden identificar tres etapas hasta el momento:

1. Diseño del Sistema Señalético elaborado por AECON
2. Rediseño del Sistema Señalético elaborado por Ziette Diseño
3. Consultoría en Señalética por Labozan Associated

La primera instancia se caracteriza por el análisis y diagnóstico de la señalética instaladas por AECON para la apertura del Nuevo Aeropuerto. Se trata de un estudio realizado con el objetivo de identificar problemas informáticos, formales y estructurales que aquejan al sistema y por ende decantan en señales poco funcionales.

Una vez realizado dicho proceso y teniendo claro el panorama señalético aeroportuario, se procede a fijar los parámetros y requerimientos que debe cumplir el rediseño del Sistema Señalético, trabajo a cargo de Ziette Diseño. La empresa rediseña el Sistema de Señales aplicando metodología de diseño (Joan Costa) y basándose en la experiencia, lo que resulta en el segundo Sistema de Señales para el Aeropuerto.

La Señalética se somete a pruebas una vez instalada, dando buenos resultados a nivel de interacción con los usuarios, lo que se ve reflejado en menos pasajeros perdidos, menos saturación de los puntos de información y mayor agilidad en los flujos.

Finalmente, con el Sistema de Señales ya operativo y funcionando, se concreta una consultoría señalética por parte de Labozan Associated como parte de cumplimiento de estándares de calidad del Aeropuerto. El consultor realiza un estudio en base a lo observado y al recorrido realizado, concluyendo que se cuenta con una Señalética apropiada a pesar de los limitantes y requerimientos del proyecto.

De lo que ni Labozan Associated ni personal aeroportuario se percatan, es de que los individuos que aún se pierden, piden ayuda o se acercan a información, dentro del Aeropuerto, son en su gran mayoría latinos y porque no decirlo, compatriotas. Es decir, A pesar de haber aplicado todos los parámetros establecidos como necesarios para la creación de Sistemas Señaléticos, la interacción de los usuarios nacionales y de la zona frente a la propuesta no es la esperada.

Capítulo II

Se trabaja en base a la información recolectada y las conclusiones del capítulo anterior con el fin de analizar la realidad transformando dicha realidad en un

problema de diseño. Se definen criterios y determinan ideas para poder así reconocer la causa raíz y problema principal y en base a eso, aportar una solución desde la disciplina.

Una vez realizado éste proceso, se determina un concepto all proyecto que responda a la satisfacción de la necesidad de generar de teorías “otras” que aporte na la disciplina señalética desde el Diseño. Se debe aclarar que el concepto mismo se trabaja desde una perspectiva de “aporte”, más no de solución total; es decir, la respuesta se resume una propuesta de Modelo para la construcción de Sistemas Señaléticos Andinos con aplicación a no lugares.

Con dicha información determinada se procede al desarrollo de las preguntas guía del proyecto, a definir requisitos y a un desarrollo a nivel textual de cómo se elaborará la propuesta. Inicia el proceso de construcción con sus respectivas validaciones y revisiones para poder finalmente sintetizar la información y elaborar un documento a manera de manual de procedimientos que aporta a la construcción de Sistemas de Señales para no lugares en la ciudad de Quito.

Capítulo III

Trata de la presentación de la propuesta final y sus respectivas especificaciones de producción. Se muestra la Propuesta de Método que permita la construcción e interpretación de Sistemas Señaléticos desde la Cultura Visual Andina con aplicación a no lugares en Quito detallando página a página la construcción del documento para finalmente dar detalles técnicos del impreso en sí y los costos del proyecto.

Al finalizar el proyecto se puede apreciar que se trata de un documento explicativo que nace desde la necesidad por suplir una falencia académica generalizada en la Zona Andina haciendo referencia a la producción de conocimiento desde la otredad dentro de la disciplina de Diseño Señalético. El producto final, considerando que surge desde la teoría y la experiencia, es capaz de aplicarse a niveles tanto académicos como profesionales en lo que a Señalética se refiere.

Se espera que el producto se aplique en la enseñanza de Sistemas Señaléticos dentro de la academia y sea de utilidad tanto para profesores como para el alumnado.

CAPÍTULO 1

El Problema

«La ciudad de Quito ha entrado en el circuito internacional de terminales aéreas de punta tras la inauguración del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre (NAIQ), esto implica el desarrollo de estrategias y políticas que garanticen la sostenibilidad y mejoramiento constante de los estándares de calidad, además de mantener su competitividad e imagen frente a otros aeropuertos de la región y el mundo. Dentro de este propósito Quiport ha considerado necesario intervenir en uno de los servicios clave dentro de los procesos de circulación de transeúntes dentro del aeropuerto, el Sistema Señalético. Para esto se ha considerado trabajar junto al equipo de Ziette Diseño en la elaboración del presente estudio analítico y diagnóstico para identificar cada una de las necesidades informáticas que el usuario enfrenta en los diferentes procesos que se desarrollan aquí.

Este estudio será la base con la que posteriormente se creará un Programa Señalético que responda a las necesidades del NAIQ y que cumpla con todos los estándares de calidad requeridos».⁸

⁸ Texto tomado de la introducción al Análisis y Diagnóstico de Señalética Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Realizado por Ziette Diseño. 2013.

1.1 VARIABLE 1

Primera Señalética en el NAIQ

Cuando se da inicio al proyecto del Nuevo Aeropuerto Mariscal Antonio José de Sucre la empresa AECON encargada de la construcción de las instalaciones incluye dentro de sus trabajos la implementación la señalética en el Terminal Aéreo.

Como contratista encargado, dicha empresa deja instalando señales identificativas, direccionales y restrictivas. Hasta el momento previo a la apertura e inauguración del Nuevo Aeropuerto de Quito, ninguna señal fue eliminada o reemplazada a excepción de la letras en acero inoxidable que se encuentran en la entrada del terminal aéreo y que fueron cambiadas por una tipografía de tamaño mayor.

1.1.1 Tipificación de las señales instaladas



Fotografías 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8
Fuente: Fotografías tomadas por Karla Betancourth y Carlos Andrés Arcos para el levantamiento del Análisis y Diagnóstico de la Señalética implementada en el NAIQ.



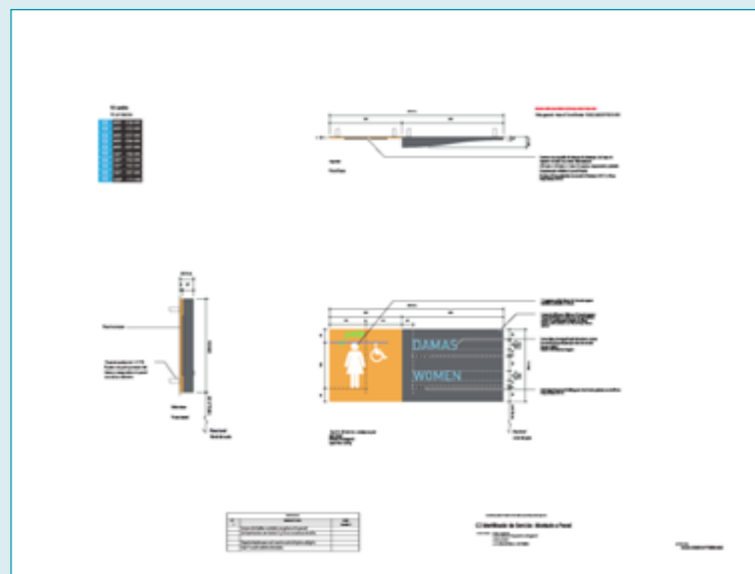
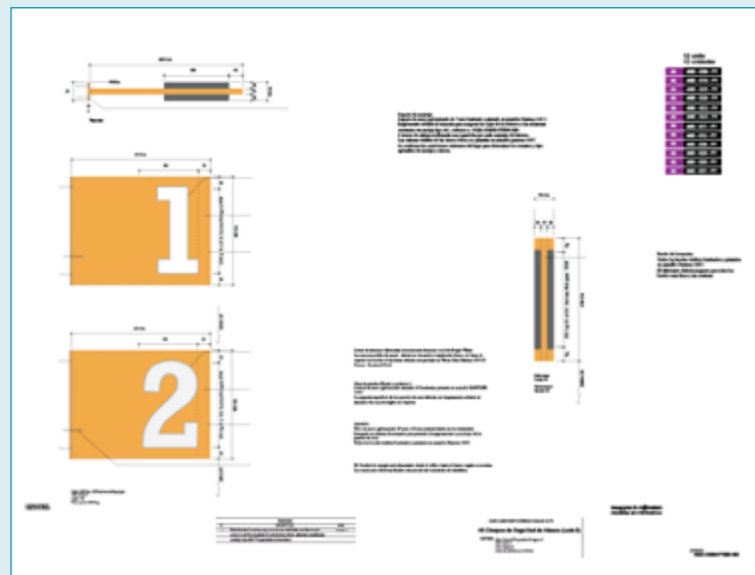
Tipo de Señal	Descripción
Directorio de 1 nivel de información	Estructura colgante de acero 335 x 19,5 cm
Directorio de 2 niveles de información	Estructura colgante de acero 335 x 40,5 cm
Directorio de 3 niveles de información	Estructura colgante de acero 335 x 60,5 cm
Directorio de 4 niveles de información	Estructura colgante de acero 335 x 80,5 cm
Identificadores de baños	Estructura colgante de acero 76 x 76 cm
Identificadores de baños	Estructura de acero en bandera 22 x 22 cm
Identificadores de baños	Estructura de pared de acero 22 x 58 cm. Incluye lectura bréale.
Identificadores de baños	Placa de pared de acero 22 x 22 cm.
Identificadores para puertas de embarque	Estructura colgante de acero iluminada 65 x 61 x4 cm
Identificadores para puertas de embarque	Estructura colgante de acero iluminada 65 x 120 x4 cm
Identificadores para bandas de retiro de equipaje	Estructura de acero iluminada en bandera 61 x 48,3 x4 cm
Identificador (servicios varios)	Placa de pared en acero 170 x 19,5 cm
Identificador (servicios varios)	Estructura de acero 73 x 44,5 cm
Señales de seguridad (extintores, gabinete de incendios, precaución, etc.)	Formatos variados, estilos variados.
Rutas de evacuación	Placa de tol galvanizado con pintura electroestática y vinil foto-luminiscente. Formatos variados.
Salidas de emergencia	Cajas de luz. Formatos variados.

Figura 1:
Cuadro de Tipificación de Señales Instaladas.

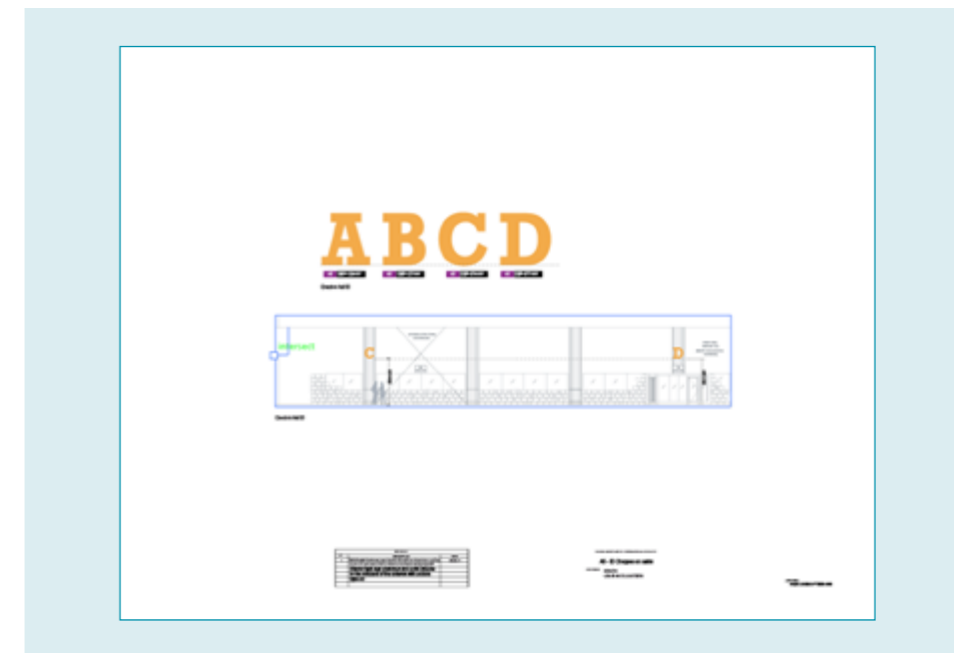
Aclaración:

1. La información en directorios colgantes se coloca en bandas magnéticas (vinil recortado sobre imán) que luego son colocadas sobre la estructura.
2. La información de identificadores es pintura electrostática sobre el soporte.
3. El sistema de sujeción de las señales colgantes se hace mediante cable de acero colgado desde la estructura arquitectónica.
4. Las señales de pared han sido atornilladas a la estructura, ya sea concreto o gypsum.
5. Algunas señales de pared están sujetas mediante doble faz industrial.

1.1.2 Muestra del manual entregado por AECON



Fuente: Páginas del Manual entregado por AECON a QUIPORT como parte del proyecto señalético del NAIQ.



Análisis de la muestra del manual entregado por AECON

Al analizar el documento proporcionado por el cliente lo primero que se puede apreciar es que se trata de un manual técnico para la construcción e instalación de señales en el aeropuerto, más no un documento que respalde y justifique un sistema. Dentro de las aclaraciones que se expusieron al cliente para el Análisis y Diagnóstico de la primera señalética del NAIQ, los puntos expuestos con referencia al documento fueron:

- A. El manual no presenta referencia, explicación o análisis de la estructura con la que se desarrolla el programa señalético.
- B. El documento no posee planos completos de la ubicación de señales. Sólo se cuenta con la posición de un 50% de éstas.

1.1.3 Conclusiones del Análisis y Estado de Diagnóstico del Primer Sistema Señalético en el NAIQ

Al momento que el aeropuerto se habilita el 19 de febrero del 2013, quienes están involucrados con operaciones aeroportuarias percatan problemas existentes: señales mal ubicadas, escasas de información en el proceso de desembarque y salidas, pasajeros extraviados y problemas con la identificación de espacios, eran realidades expuestas durante el primer mes de operaciones del Aeropuerto.

Considerando la naturaleza de esta situación se solita a Ziette diseño realice en análisis de situación y una nueva propuesta señalética.

Para el presente análisis se consideró en primer lugar el Programa Señalético

existente, dejado por la constructora AECON, como base para reconocer los aciertos y posibles deficiencias en su funcionamiento dentro del NAIQ.

A partir de la información proporcionada por Quiport y ADC&HAS⁹ se procedió a analizar la documentación y reconocer la lógica de toda la propuesta, para posteriormente compararla con las piezas implementadas en todo el terminal aéreo.

Luego de este proceso se llegó a los siguientes resultados:

- A. En la mayoría de señales propuestas la información señalética se encuentra incompleta.
- B. La información textual es confusa.
- C. El manual enlista todas las señales que deben ser colocadas, sin embargo todas éstas no han sido implementadas.
- D. El porcentaje de señales no implementadas tampoco han sido producidas.
- E. El respaldo pictográfico está incompleto.
- F. No existe justificación alguna para el uso de diferentes tipografías en diferentes proporciones.

Partiendo de esta primera referencia documental se procede a realizar un estudio *in situ* con base en:

- El análisis las piezas señaléticas instaladas.
- Entrevistas y cuestionarios con los jefes de todos los departamentos involucrados en la operación del aeropuerto.
- Visitas de investigación y demás compendio de información técnica y fotográfica.

PROBLEMA INFORMÁTICO	Deficiencia de información en procesos de pasajeros como en requerimientos funcionales y administrativos.
	En el diseño y construcción de las instalaciones han sido consideradas las normativas referentes a accesibilidad para personas con discapacidades, sin embargo esto hay que evidenciarlo, hacerlo visible ya que algunos de estas servicios o instalaciones no son reconocibles por el momento, como los baños adecuados o la información en Braille.
	Errores de contenido en la información.
	En algunos puntos existe redundancia de información mientras que en otros es evidente su ausencia.
	No se ha desarrollado por completo el sistema pictográfico por lo que los espacios destinados para este (dentro de las señales), en su mayoría, están vacíos.
	La información no ha sido clasificada por lo que no se distinguen niveles informáticos. La información es confusa y desordenada (tanto en información de procesos como en las de seguridad industrial y procedimientos de puertas).
Esta falta de clasificación informática no permite la ampliación de sistema de comunicación con otros tipo y niveles de contenidos de información, como los que requiere la operación del aeropuerto.	

Figura 2: Cuadro de resumen del Problema Informático.



Fotografías 9, 10, 11 y 12

Fuente: Fotografías tomadas por Karla Betancourth y Carlos Andrés Arcos para el levantamiento del Análisis y Diagnóstico de la Señalética implementada en el NAIQ.

⁹ Ambas empresas concesionadas para la operación, funcionamiento y mantenimiento del Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito.

PROBLEMA FORMAL	Una relación poco conveniente entre los tamaños de los signos y los formatos (especialmente en flechas y pictogramas). No se ha encontrado un análisis de la relación de las señales con: el entorno, las distancias de lectura, su ubicación y reconocimiento.
	Existen elementos ajenos al paisaje que generan distracción visual y degeneran la estética del entorno, provocando confusión, distracción y una mala imagen.
	En la actualidad se pueden encontrar diferentes señales con información complementaria, en soportes ajenos al manual AECOM, debido a la inexistencia de una norma o legislación que rijan esto.
	No existe una norma que defina la lógica modular o geométrica que rijan las dimensiones de las diferentes tipos de señales.
	Se presentan variaciones inconsistentes en los códigos de lectura (variaciones tipográficas y gráficas).
	No existen parámetros formales para la ubicación jerárquica de información, esto se evidencia a nivel de las señales restrictivas requeridas en las puertas.
Por el momento las señales presentan deficiencias ilegibilidad, invisibilidad o pérdida en el entorno. La selección cromática dificulta el reconocimiento de información.	

Figura 3: Cuadro de resumen del Problema Formal.

PROBLEMA ESTRUCTURAL	No existe coherencia estructural entre todas las piezas del programa. Las variaciones de tipografías y formatos distorsionan la identidad del sistema.
	Se hace evidente la falta de una normativa bajo la cuál se maneja la información a comunicarse desde la administración y operación del aeropuerto hacia los usuarios del mismo. (Esta normativa ha de ser elaborada considerando no solo los parámetros de contenidos sino también de formatos y niveles de información).
	La inexistencia de lazos comunicativos entre los departamentos que operan operacionales desemboca en requerimientos, y posteriores instalaciones, independientes lo que genera una desarticulación informática, redundancias y desorden.
	Se refleja la necesidad de un equipo o persona que se encargue específicamente del manejo, administración y coordinación de una normativa o plan que se desarrolle para el manejo de la información señalética.
	No se ha encontrado un manual o norma que establezca lineamientos respecto a la manera en que se debe manejar la imagen de la información pública o privada que maneja en el aeropuerto.
	No se ha considerado como factor importante la idiosincrasia de la sociedad local para la elaboración de la estructura comunicacional; una conducta inapropiada de lectura de signos en nuestra sociedad es factor determinante a considerarse en la elaboración de un sistema señalético.

Figura 4: Cuadro de resumen del Problema Estructural.



Fotografías 13, 14, 15 y 16

Fuente: Fotografías tomadas por Karla Betancourth y Carlos Andrés Arcos para el levantamiento del Análisis y Diagnóstico de la Señalética implementada en el NAIQ.



Fotografías 17, 18, 19 y 20

Fuente: Fotografías tomadas por Karla Betancourth y Carlos Andrés Arcos para el levantamiento del Análisis y Diagnóstico de la Señalética implementada en el NAIQ.

1.2 VARIABLE 2

Propuesta de Rediseño del Sistema Señalético en el NAIQ

Se plantea un Sistema Señalético definido por la síntesis de la información obtenida de los requerimientos, la experiencia y conocimientos obtenidos en el proceso del levantamiento del análisis y diagnóstico de la señalética previa.

La propuesta cumple con los estándares formales, informativos, constructivos y funcionales con los que se procedió al análisis crítico de la señalética antes implementada.

1.2.1 Consideraciones para el Rediseño del Sistema Señalético del NAIQ

Para el desarrollo de este punto se debe considerar que el principal requerimiento por parte del cliente responde a la reutilización total de Sistema ya instalado.

A. Requerimiento para procesos operacionales del NAIQ

REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN

	Departamento EHS	Departamento OPERACIONES	Departamento COMERCIAL	Departamento MANTENIMIENTO (IM)	Departamento SERVICIO AL CLIENTE	Departamento INGENIERIA	Departamento SEGURIDAD
NECESIDADES GENERALES							
Servicios considerados necesarios en plan señalético	PLAN DE EVACUACIÓN	Embarque / Desembarque / Ingreso de personal / Ingreso de usuarios /	Casa de cambios / Transporte / Cajeros automáticos / Áreas de pago de parqueadero / Counters de servicios / Ticket pasajes aerolíneas /	Códigos de puertas, espacios / Señales de precaución / Instrucciones para el uso de puertas / Zona de fumadores / Ubicación de directorios /	Servicio Salas VIP (Internacional y nacional) Servicio al Cliente INFORMACIÓN	Se debe incluir señales de las oficinas gubernamentales, tanto en ubicación como en direccionamiento a cada una de las ya que tienen acceso del público para trámites específicos ???	Todos los relacionados con Seguridad Aeroportuaria y recomendados por la Organización de Aviación Civil (OACI) y de la Autoridad Aeroeléctrica del Ecuador (OGAC) La señalética relacionada con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. ???
Requerimiento de presencia en material señalético	Rutas de evacuación / Mapas de evacuación / Puntos de encuentro Extintores y gabinetes de incendios Riesgo eléctrico No usar ascensores en caso de emergencia Uso obligatorio de equipos de protección personal Riesgo de radiación Prohibido fumar Precaución bandas en movimiento	Flujos de Pasajeros Flujo Vehicular bajo aire Flujo de usuarios del aeropuerto Cumplimiento de procedimientos por parte de las aerolíneas	Actividad comercial (tiendas y servicios del aeropuerto); parqueadero, transporte y áreas de counters	Mantenimiento en general / Ubicación de basureros / (no acortarse, no pisar, no acceder, etc.) / Directorio de oficinas /			Mejora en directorios hacia salas de preembarque Regulación de transportar Líquidos, Gases y Aerosoles (LAG) ÚNICAMENTE PERSONAL AUTORIZADO PROHIBIDO ESTACIONARSE SALIDA - EXIT ÚNICAMENTE PUERTA CON ALARMA PROHIBIDO PASAR SIN AUTORIZACIÓN MANTENGASE SIEMPRE BEN CERRADA LA PUERTA SEÑAL - Personas que hagan comentarios inoportunos SEÑAL - Negativa a someterse a inspección
	Esta aún no está colocada en su totalidad y los espacios planificados anteriormente no podrán ser utilizados.	Que el pasajero sea capaz de llegar a su destino sin necesidad de ayuda		Por ejemplo, no hay señalética que indique la ubicación del Dispensario ni el acceso a oficinas			Los Pasajeros y usuarios que hacen uso de las instalaciones aeroportuarias, deben estar informados sobre las medidas de seguridad.

CAPÍTULO I

1.2. Variable 2: Propuesta de Rediseño del Sistema Señalético en el NAIQ

Tabla 1
Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética. Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Zietze Diseño. 2013.

REQUERIMIENTO DE FORMA, FUNCIÓN Y ESTRUCTURA

Departamento EHS	Departamento OPERACIONES	Departamento COMERCIAL	Departamento MANTENIMIENTO (IM)	Departamento SERVICIO AL CLIENTE	Departamento INGENIERIA	Departamento SEGURIDAD
NECESIDADES						
Homologación / Tamaño	Es necesario dar uniformidad a la señalética del terminal. En los espacios amplios falta señalética que confirme al pasajero que está tomando el camino correcto para su destino. Existe señalética que no es visible, porque se encuentra tapada por las columnas, por ejemplo detrás del área de chequeo.		Considero que el tamaño es el adecuado	En los letreros de la VP, se usa dos líneas para la señalética cuando fácilmente se puede poner Sala VIP/ VIP Lounge y hacer la señalética más crítica	Debe ser clara y fácil de identificar	Las señales al no tener el tamaño adecuado, involucran que el texto también sea reducido. La descripción en los letreros, es la apropiada, sin embargo el tamaño de la señalética, es muy reducido, permitiendo que las personas no prestén atención al mensaje que se desea transmitir.
Visibilidad / Contraste / Color / Lectura / Existencia	Con respecto a flujos de pasajeros existe señalética confusa, falta de señalética o en su defecto señalética que no cumple con las condiciones necesarias para cumplir con su propósito. Los pasajeros no alcanzan a leer, ya sea por el color o el tamaño de la fuente.		El problema está en los colores, no contrastan por lo que no se ve de lejos. No llaman la atención, la gente se pierde	La I de los counters de info no se lee. No hay nada que diga counters de información. Hay letreros que no se leen bien por el contraste de color. El tipo de letra está bien.	Falta que tengan visibilidad por arriba del usuario y su cromática no permite que sean legibles. Bafios, contraste en el letrero y lo iconos	
Tipografía - Pictografía / Idioma	Existe señalética que tiene letra muy pequeña, también los colores de la fuente no son apropiados (caesita en fondo gris) y finalmente existen letreros que son muy pequeños. En lo que respecta a la tipografía, en algunos letreros las letras se encuentran con poco espacio entre una y otra	Salas de preembaque nacionales. Hay ciertos casos en los que no se están utilizando los logos utilizados a nivel internacional	La tipografía por el color no se lee bien / Los pictogramas cumplen su función pero hay algunos errores que confunden al usuario		Porque la tipografía no se lee por el color no cumple su función.	La tipografía y la pictografía deben estar diseñadas de acuerdo a normativas, sin embargo el tamaño de los letreros deben ser de mayor tamaño.
Ubicación	Homologación y verificar tamaños y lugares de ubicación de acuerdo a su importancia.			Existe señalética que ayuda, pero es deficiente. Se debe incorporar más señalética.		
	Falta señalética para el flujo de pasajeros en tránsito. Es necesario analizar también las áreas adyacentes al terminal principal de pasajeros del lado aire.					

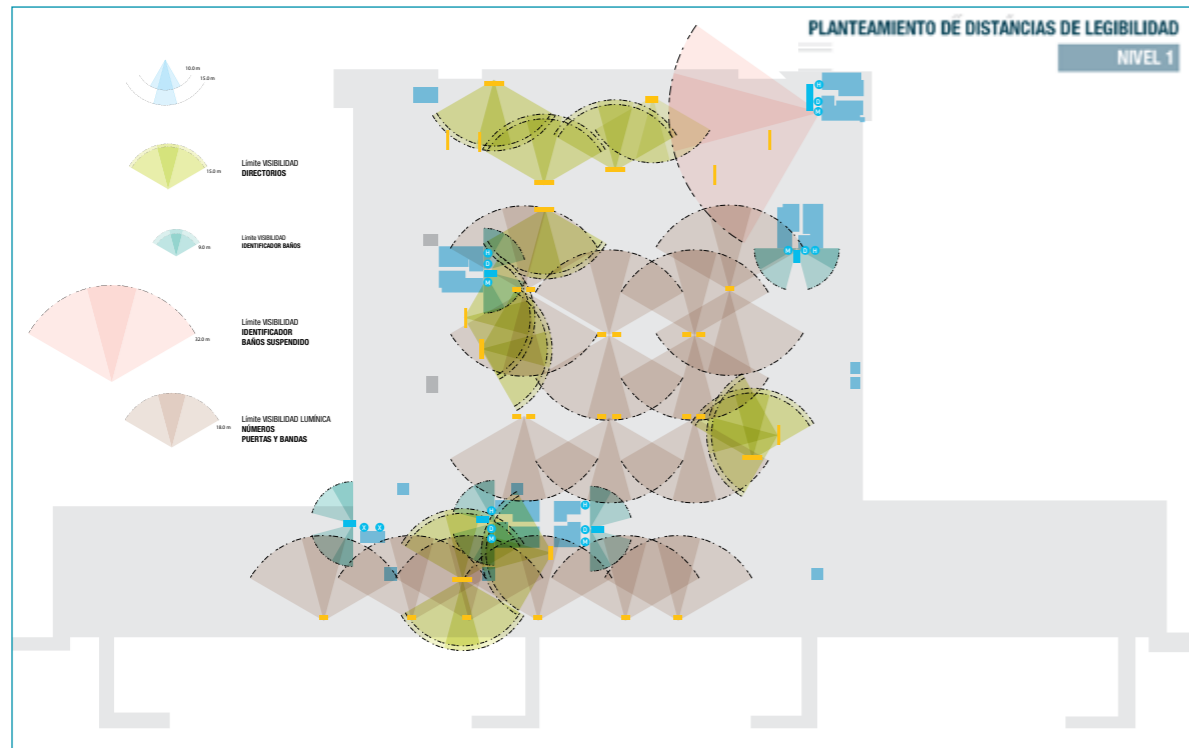
Tabla 2
Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética.
Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Ziette Diseño. 2013.

REQUERIMIENTOS GENERALES

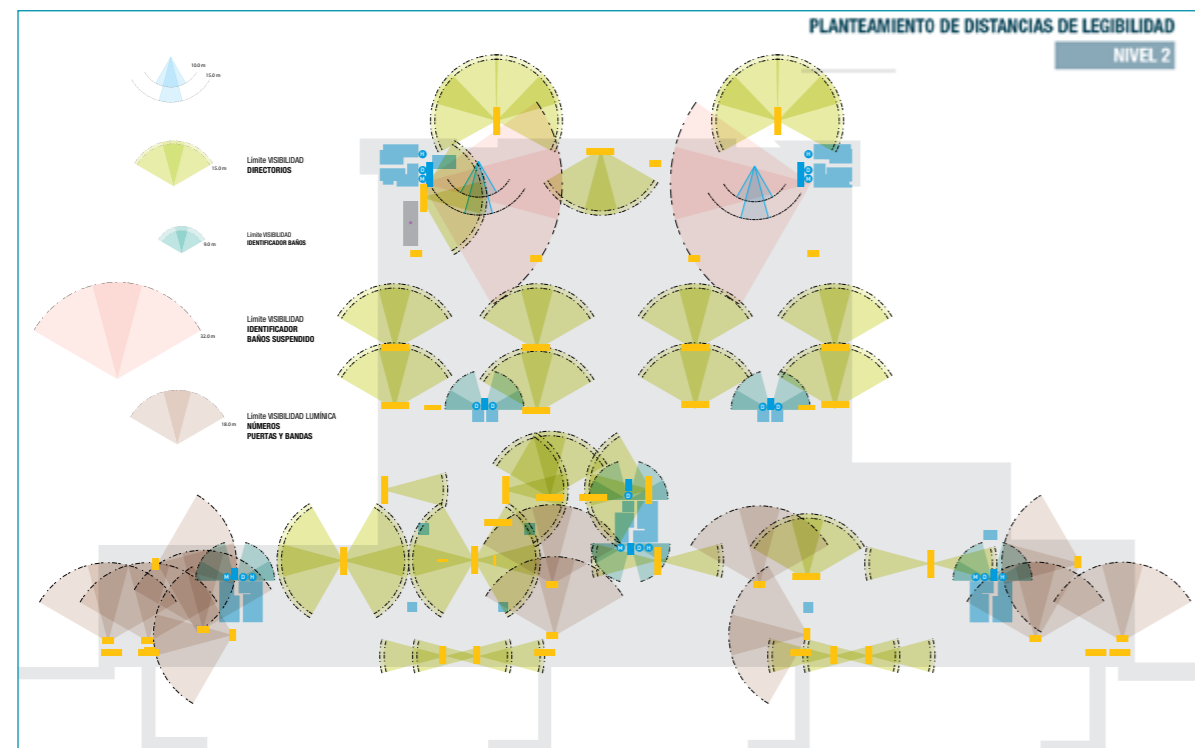
Departamento EHS	Departamento OPERACIONES	Departamento COMERCIAL	Departamento MANTENIMIENTO (IM)	Departamento SERVICIO AL CLIENTE	Departamento INGENIERIA	Departamento SEGURIDAD
NECESIDADES PARTICULARES						
Materiales	Fobulminocientes		Para mantenimiento debe ser un material para limpiar con facilidad / que se pueda arreglar o reemplazar su se daña / fácil de montar y desmontar	Para counters de info de arribo y salida, poner la I con luz para que se note claramente que es. Para counters de información: Falta poner algo que llame la atención y clarifique que ahí es el counter de información	Materiales de fácil uso y fabricación, que se puedan encontrar en el mercado local para su adquisición	Los relacionados con Seguridad y difusión de mensajes a los pasajeros que se pueden realizar con la presentación de videos en monitores, ubicados en el terminal.
Ubicación	Reubicación, en el cual al estar pegadas con cinta doble faz es difícil su desinstalación y daña la pintura del espacio que queda libre.		La necesidad de colocar directorios para ubicación en los niveles 1, 2 y 3		En sectores que sabemos que pueden ser modificados y se aumento o refinen usuarios. Porque el aeropuerto cambia varias veces de señales y constantemente hay requerimiento	
Producción	Arribo nacional e internacional por el correr de mangas al mismo tiempo, flujo de pasajeros en tránsito.		Señalética de usos de espacios (oficinas especialmente). Falta los directorios por oficinas			
Legislación	Cumplimiento de procedimientos por parte de las aerolíneas	Sería bueno modernizar la señalética y poder vincular a Mail del Cielo		La idea de la señalética de Sala VIP es de promoción, para que la gente pueda ingresar y eliminar la idea de que solo ciertas personas pueden ingresar.	Que el manual debe tener la flexibilidad de incorporar a cualquier requerimiento de nuevas señales y por este motivo debe brindar la facilidad al usuario de solicitarlo. En procesos de remodelación o actividad de construcción se debe considerar señales de espacio restringido por mantenimiento o construcción	La señalética de SALIDAS DE EMERGENCIA, debe ser específico y no únicamente indicados: EXIT-SALIDA. Que todas las personas cumplan con los procedimientos y recomendaciones. Que las personas puedan observar y leer el mensaje de la señalética, antes de infringir en algún procedimiento.
	Es indispensable la señalética que guíe hacia los baños, ya que es imposible encontrarlos a menos que estén frente a estos. Pasajero en tránsito		Revisar señales colocadas en ascensores	La I de los counter no se lee. Todavía hay gente que no sabe donde es información.		Directorio a oficinas 3er piso en piso 1 y 3

Tabla 3
Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética.
Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Ziette Diseño. 2013.

B. Planteamiento de los conos de visibilidad en base a las señales instaladas

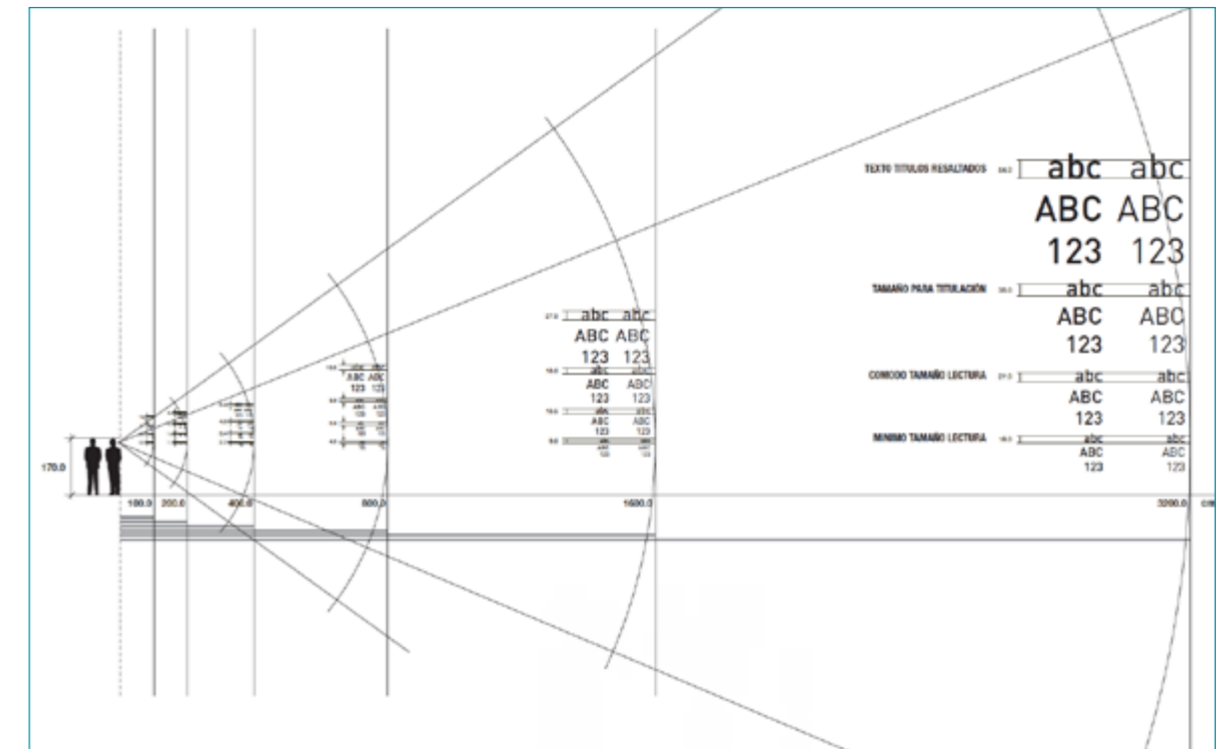


Plano 1
Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética.
Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Ziette Diseño. 2013.

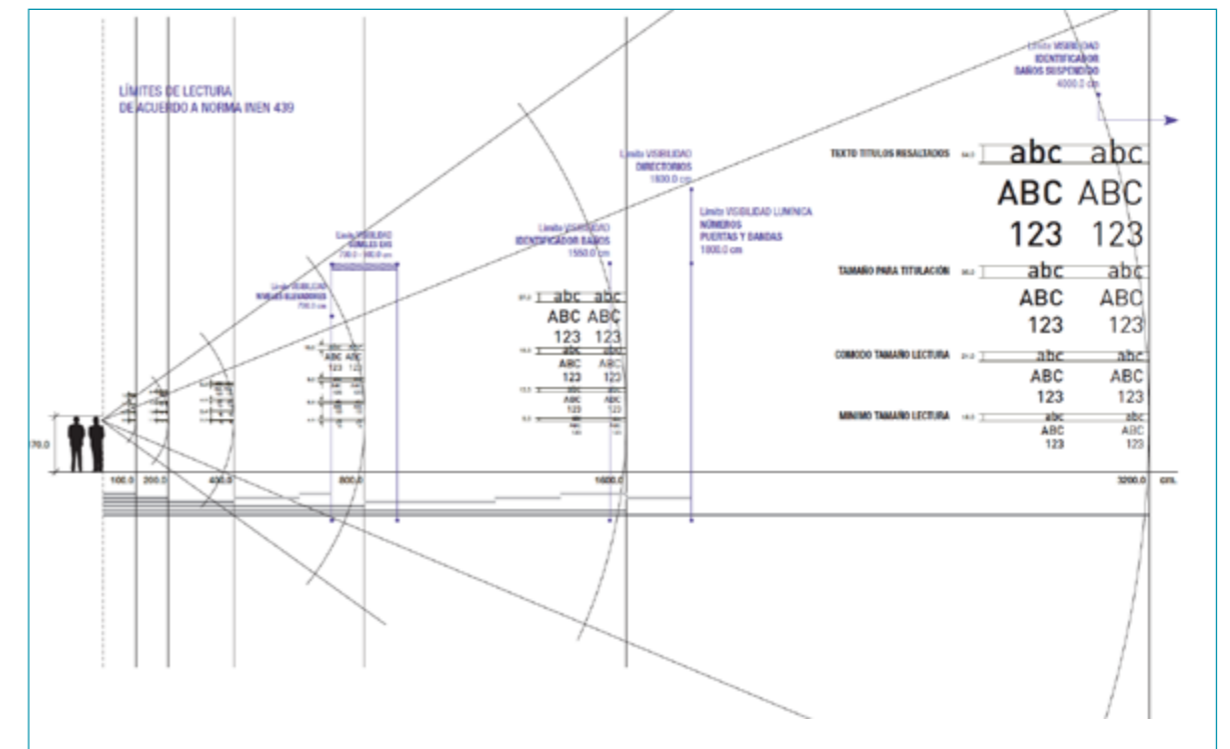


Plano 2
Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética.
Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Ziette Diseño. 2013.

C. Distancias de lectura en base a la tipografía propuesta



Esquema 1
Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética.
Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Ziette Diseño. 2013.



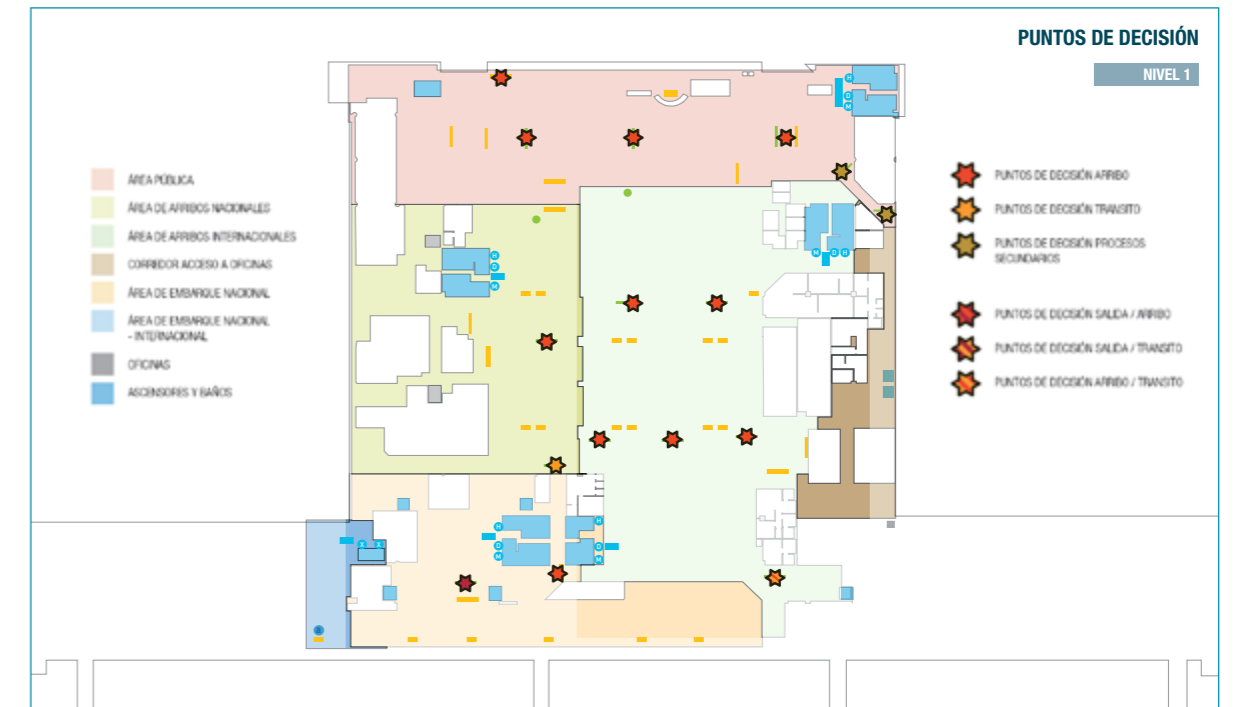
Esquema 2
Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética.
Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Ziette Diseño. 2013.

D. Jerarquización de la información

PRIMER NIVEL	<i>Ruta de procesos</i>	En este nivel se manejará la información de la ruta de proceso de embarque, desembarque y tránsito de un pasajero, paso a paso, de forma clara y directa. Incluye así mismo información sobre salas VIP y servicio al cliente (VIP).
SEGUNDO NIVEL	<i>Servicios</i>	En este nivel se encontrará la información complementaria a la ruta del proceso, relacionada con: <ul style="list-style-type: none"> • Servicios comerciales • Baños • Ascensores
TERCER NIVEL	<i>Oficinas</i>	A este nivel le corresponde información puntal sobre servicios específicos que pueden complementar el proceso de embarque o desembarque de un pasajero. En este punto también se tomará en cuenta a las personas ajenas a los procesos de embarque o desembarque que deben dirigirse a las oficinas antes mencionadas.
CUARTO NIVEL	<i>Información complementaria</i>	En este nivel se encontrará la información extra al proceso realizado por pasajeros y se orienta a señales de precaución y seguridad. En este punto se incluyen señales orientadas al personal que trabaja en el aeropuerto. Los puntos a señalar son: <ul style="list-style-type: none"> • Señales de seguridad industrial • Señales de prohibición • Plan de evacuación • Código de puertas y espacios • Instrucción para el uso de puertas • Cualquier información que se considere complementaria al proceso

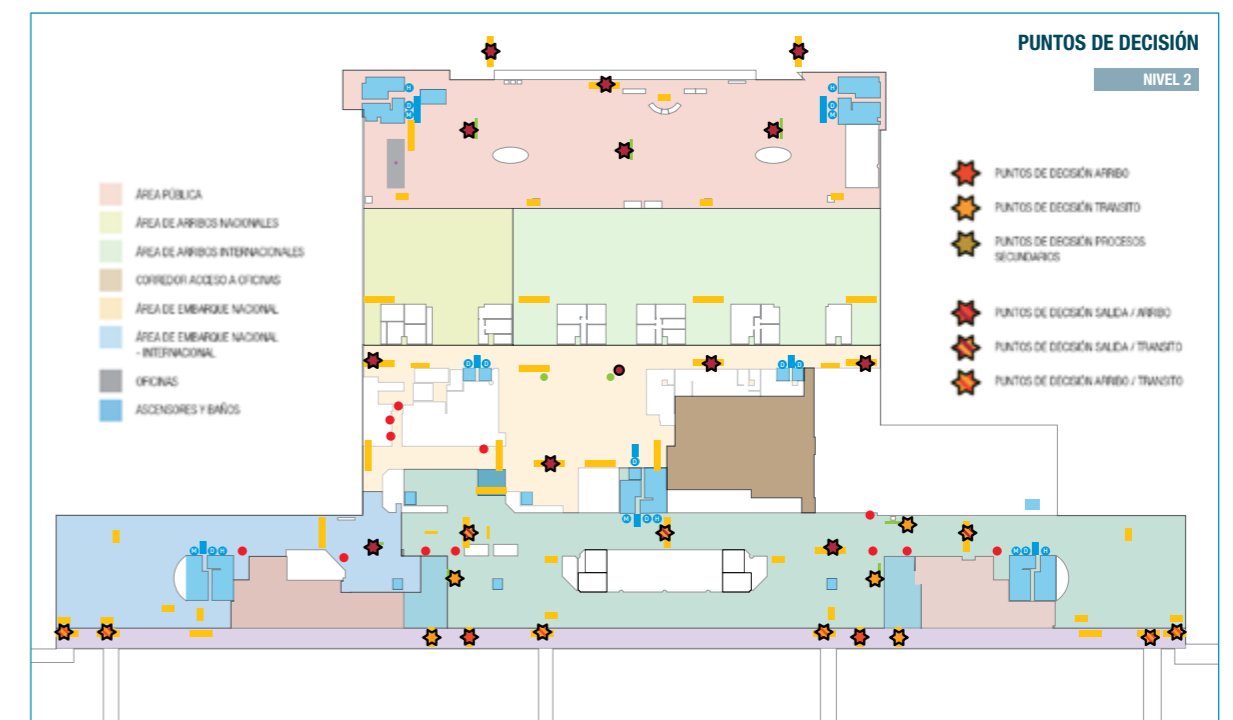
Figura 5:
Cuadro para jerarquización de información.

E. Definición de puntos de decisión



Plano 3

Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética.
Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Ziette Diseño. 2013.



Plano 4

Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética.
Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Ziette Diseño. 2013.

1.2.2 Metodología utilizada para el proyecto

Para el desarrollo del nuevo Sistema Señalético del NAIQ se empleó una metodología cruzada basándose en la propuesta de Joan Costa y los parámetros de Ronald Shakespear.

Se puede apreciar de mejor manera el proceso en el desglose del paso a paso realizado por la empresa.

DISEÑO DE PROGRAMA SEÑALÉTICO PARA EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL MARISCAL SUCRE	
Ziette Diseño / JUNIO 2013	
	DÍAS LABORABLES
CONCEPTUALIZACIÓN	
Conceptualización del sistema señalético	
Palabras clave y pictogramas	Evaluación de terminología y determinación de palabras clave Recopilación de pictografía relacionada
Verificación de la información	Imagen corporativa Circuitos, flujos y procesos Puntos de decisión (dilemáticos) Requerimientos informáticos Clasificación y jerarquización de la información
Tipos de señales	Clasificación de terminología en tipologías Clasificación de información en jerarquías Cuantificación de señales
Terminología	Traducción y comparación Correcciones y comprobación
DESARROLLO DE DISEÑO	
Módulo compositivo	Determinación de cantidad referencial de elementos por señal Determinación de matriz estructural Homologación de medidas y formatos Pruebas de campo
Tipografía: se definirá la tipografía de acuerdo a:	Morfología espacial Legibilidad Programa de identidad corporativa
Pictografía	Selección de pictogramas Estilización de pictogramas escogidos Diseño de nuevos pictogramas (en los casos necesarios) Rediseño de flechas direccionales (en los casos necesarios)
Código cromático	Selección de colores base Selección de colores por uso, función, estructura Valoración de propuestas cromáticas para diferencia jerárquica Propuesta cromática
Diagramación de señales	Estructuración individual de cada señal Diagramación individual de cada señal Orientación de flechas con relación a ubicación espacial Ajustes y correcciones

CAPÍTULO I

1.2. Variable 2: Propuesta de Rediseño del Sistema Señalético en el NAIQ

DISEÑO SOPORTES	
Diseño estructural de señales	Análisis formal, funcional y estructural Propuestas de diseño Maquetación y pruebas Evaluación y selección Definición de diseño Detalles técnicos constructivos Elaboración de planos
Selección de materiales	Prueba de materiales y comportamientos Determinación de tamaños y formatos de materiales para su uso Propuestas material de diseño para soportes de señalética
Prototipado	Ajuste de detalles constructivos Elaboración de modelos y pruebas de campo Evaluación y correcciones Definición de detalles técnicos constructivos Desarrollo de prototipos
DESARROLLO DE MANUAL DE PROGRAMA SEÑALÉTICO	
Diagramación FASE 1	Introducción Terminología Estructuración de señales Detalles técnicos constructivos Codificación general de señales
Diagramación Técnica FASE 2	Codificación Visualización Tipología Soporte Patrón Dimensiones Ubicación Implantación Observaciones
Diagramación FASE 3	Localización individual de señales en planos Cuantificación total
REUNIONES DE EVALUACIÓN	

Fuente: Archivos documentales de Ziette Diseño 2013.

1.2.3 Propuesta de Diseño

Enfrentar el proceso de diseño sobre lo ya implementado teniendo en cuenta que el principal requisito del proyecto era la reutilización de soportes instalados y que el proceso de implementación debía durar lo menos posible, fueron los limitantes principales.

Se generó a partir de lo antes expuesto un Sistema Señalético que presenta las principales modificaciones:

- A. Generación de una retícula o malla en base a los formatos expuestos para una nueva estructuración de las señales.
- B. Cambio cromático con el objetivo de mejorar visibilidad de señales en el espacio y legibilidad de los textos en las mismas.
- C. Unificación tipográfica definiendo una única familia de fuente.
- D. Adhesión de elemento gráfico extra con el objetivo de generar uniformidad en el sistema.
- E. Adaptación de pictografía a la retícula generada para el sistema y creación de nuevos pictogramas necesarios para el flujo de comunicación.
- F. Creación de nuevas señales que suplan las necesidades informativas de los usuarios. Considérese que los puntos de decisión y la ruta de flujos determinarán la ubicación de señales, y en este caso, el sistema anterior no suplía todos estos puntos de juicio.
- G. Inclusión de nuevos formatos de señales al sistema. Éste punto se justifica en base a las características arquitectónicas del terminal, considérese el alto de los techos como para incluir señales colgantes, por lo mismo se incluyeron tótems, directorios de pared y auto-portantes.
- H. Reajuste de formato de ciertas señales por no ser visibles en el espacio.
- I. Se incluyó un nuevo código de información para puertas. El formato banda adhesiva con información se incluyó en todas las puertas de vidrio con el objetivo de cubrir la necesidad informativa así como la legislación respecto al uso de transparencias en un espacio.
- J. Desinstalación de señales que generaban confusión al usuario por ser repetitivas o innecesarias.

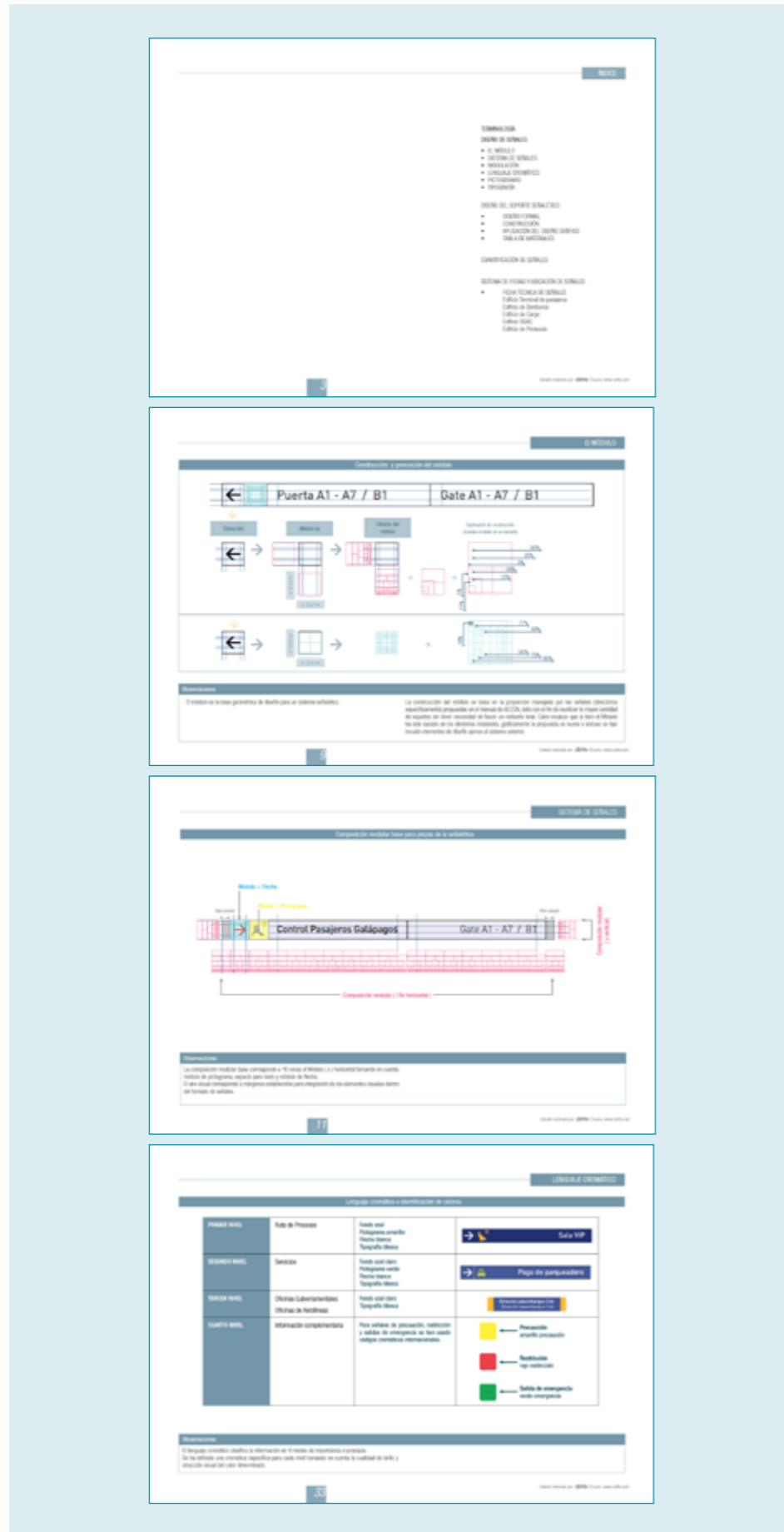
Cabe aclarar que ciertos puntos expuestos en el manual señalético no llegaron a ser implementados debido a un ajuste de presupuesto.

Tipificación de las señales incluidas

Tipo de Señal	Descripción
Directorio tipo tótem de doble cara	Totem en acero inoxidable 220 x 60 x 15 cm. Información en base magnética.
Directorios tipo cartelera	Marco metálico con información impresa en vinil adhesivo y colocado en plancha de PVC. 120 x 80 cm
Identificadores para baños	Marco metálico con información impresa en vinil adhesivo y colocado en plancha de PVC. 69 x 36 cm.
Señales informativas para puertas	Bandas en vinil adhesivo para colocar en puertas de vidrio. Ancho 13 cm.
Identificadores auto-portantes	Marco metálico con información impresa en vinil adhesivo y colocado en plancha de PVC. 19,5 x 73 cm. Base de señal en tubo de acero redondo soldado a base rectangular 240 cm de alto.
Identificadores para ascensores	Marco metálico con información impresa en vinil adhesivo y colocado en plancha de PVC. 36 x 73 cm.
Señales informativas tipo pedestal	Marco metálico con información impresa en vinil adhesivo y colocado en plancha de PVC. 32 x 130 cm. Base de pedestal en tubo de acero redondo soldado a base circular 75 cm de alto.
Rutas de evacuación	Señales en base de PVC con viniles relfectivo en grado ingeniería y foto-luminiscente. 23 x 9 cm
Señales de seguridad	Señales en base de PVC con vinil adhesivo impreso. Formato variado.

Figura 6:
Cuadro de Tipificación de señales incluidas.

Muestra del Manual Señalético generado



CAPÍTULO I
1.2. Variable 2:
Propuesta de Rediseño
del Sistema Señalético
en el NAIQ



Fuente: Análisis y Diagnóstico de Señalética. Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre. Ziette Diseño. 2013.

1.3 VARIABLE 3 Implementación de la propuesta de rediseño y su funcionamiento

1.3.1 Análisis comparativo de los Sistemas Señaléticos implementados en el Aeropuerto Mariscal Antonio José de Sucre: Primer Sistema Señalético del Nuevo Aeropuerto - Segundo Sistema Señalético del Nuevo Aeropuerto

1.3.1.1 Análisis

No es objetivo del presente análisis definir la “superioridad” de un Sistema Señalético frente a otro, sino hacer hincapié en las diferencias que éstos manejan para poder así comprender de mejor manera el proceso de diseño y transformación que sufrió el sistema de señales en el Nuevo Aeropuerto Mariscal Sucre.

Manual Señalético

Según Joan Costa, el manual señalético debe ser el documento en el que se recopile en forma de resumen todo el proceso con especial énfasis en el proceso de diseño. Debe estar incluido: ficha técnica de señales, tipografía, código cromático, pictogramas definitivos, clases de señales, módulos, medidas y alturas de instalación.

A simple vista cuando se colocan ambas piezas en contraste pareciese que no se tratan de documentos de la misma índole. El manual elaborado por AECON se trata de una muestra técnica para construcción e instalación de señales, mientras que la pieza editorial elaborada por Ziette Diseño contiene sustentos conceptuales, explicaciones, indicaciones e instrucciones técnicas.

Comparación de contenidos:

MANUAL SEÑALÉTICO ZIETTE	MANUAL SEÑALÉTICO AECON
Terminología	
Diseño de señales: Módulo Construcción modular para señales Lenguaje cromático Pictografía Tipografía	
Construcción de señales: Detalles de construcción Detalles de instalación Lista de resumen de materiales	Construcción de señales: Detalles de construcción y materiales usados Detalles de instalación

Ficha técnica de señales: Cuantificación de señales Plano de ubicación de elementos Ficha por cada señal instalada en el plano	Ficha técnica de señales: Plano de ubicación de elementos Ficha por tipo de señal instalada
---	---

Figura 7:
Cuadro de comparación de contenidos de Sistemas Señaléticos.

Canales de información

Palabras clave, equivalencia icónica, tipos de señales y conceptualización del programa son los parámetros que medirán si un Sistema de Señales cumple o no con las necesidades informativas para moverse en un espacio determinado.

Considerando los informes entregados los primeros días de funcionamiento de NAIQ, es un dato certero que los pasajeros y usuarios del aeropuerto se perdían dentro del terminal y uno de los factores determinantes de ésta situación, eran las señales ineficientes y confusas.

AECON No posee un respaldo analítico de cantidad y calidad de información que requería el Aeropuerto según sus flujos y puntos de conflicto lo cual determinó la ubicación aleatoria de señales.

La nueva propuesta planteada solventa problemas de información en puntos críticos basándose en los flujos de pasajeros y usuarios, ubicando así señales con la información necesaria (direccionales, informativas, identificativas, restrictivas o de emergencia) en puntos estratégicos. *(Revisar punto E de 3.1.4 Consideraciones para el Rediseño del Sistema Señalético del NAIQ).*

Diseño de Piezas

Reflexionando sobre los parámetros de construcción de señales, netamente en el proceso de diseño como tal, se debe considerar que tanto módulo compositivo, tipografía, lenguaje cromático, pictogramas y selección de materiales, son factores que determinarán el producto final afectando directamente en los canales de comunicación que se establecerán entre el usuario y las señales.

Para proceder a un estudio comparativo es necesario recalcar rasgos positivos y negativos de cada una de las propuestas.

Aciertos Señales AECON

1. Los materiales propuestos para la elaboración de señales son resistentes y de larga duración (si reciben el correcto mantenimiento).
2. El sistema de sujeción magnética, con el que se maneja la información en los directorios, es muy conveniente y práctica.
3. Plantea una base formal, funcional y estructural sobre la cual se puede comenzar el trabajo de corrección y adecuación.

Errores Señales AECON

1. No posee un respaldo de los parámetros formales y estructurales que sustenten el sistema señalético propuesto.

2. No sustenta la razón por la que se ha propuesto el uso de dos tipografías diferentes.
3. Al parecer, no existió un correcto análisis de la visibilidad de las señales en interacción con el entorno y la influencia que genera el paisaje sobre éstas. Existen casos donde la eficiencia de lectura se reduce y su reconocimiento se torna difícil.
4. Existe una deficiencia en el contraste de los colores empleados con la finalidad de lograr un óptimo funcionamiento “fondo - figura”, ya que los contrastes propuestos de blanco - amarillo y azul - gris no permiten una legibilidad adecuada.
5. No se ha desarrollado en su totalidad el sistema pictográfico propuesto, a pesar de que su estructura básica pudo ser tomada del diseño propuesto para el antiguo aeropuerto.
6. Se evidencia falta de coherencia formal entre algunas de las piezas, lo que hace que se pierda unidad estructural en todo el sistema.
7. Existe diferencias estilísticas en la elaboración de piezas; tal parece que unas han sido elaboradas por un proveedor y otras por otro.

Aciertos Señales ZIETTE

1. Se logró una adecuación propicia para el rediseño de piezas en base al sistema anterior.
2. Se reutilizaron casi en su totalidad los soportes ya instalados con excepción ciertas señales que fueron retiradas por considerarse innecesarias.
3. Se logró construir a partir del mismo módulo compositivo nuevos soportes para señales suplirán deficiencias comunicaciones en sitios de características arquitectónicas complejas.
4. Se unificó el trabajo tipográfico en el sistema.
5. Se creó un nuevo lenguaje cromático rico en contraste que mejore tanto visibilidad como legibilidad.
6. Para la construcción de elementos, se plantearon materiales fáciles de encontrar en el mercado nacional, de alta durabilidad y costo bajo.
7. Todas las señales son fáciles de reemplazar lo cuál sustenta la necesidad de cambios de información itinerante en el aeropuerto.
8. Se homologaron señales de seguridad dentro del sistema.

Errores Señales ZIETTE

1. Si bien se tuvieron que generar nuevos formatos de señales para suplir necesidades de información, esto genera la saturación de formatos dentro del Sistema.
2. En el caso de los directorios colgantes, las señales fueron diagramas en base al formato de los soporte ya instalados anteriormente. Por las dimensiones de éstos soportes existe un vacío excesivo dentro de las señales lo cual puede llegar a generar confusión.
3. Actualmente, que las señales ya han sido instaladas, a pesar de haberse considerando el vandalismo como un punto importante dentro del proceso de diseño, existen señales que han sido dañadas por los usuarios.

1.3.1.2 Conclusiones del análisis

Considerando que los Sistemas Señalético estudiados tenían como objetivo la orientación e información en el Aeropuerto Internacional de Quito, cara visible de la municipalidad y del país, lugar de alto tráfico de usuarios diario, espacio donde el tiempo de la toma de decisiones puede marcar diferencia, las señales ahí instaladas, aún considerando complejidades informáticas, idiomáticas e inclusive arquitectónicas, debían ser óptimas y reflejar calidad conceptual, formal y estructural.

1. Comparando el primer sistema señalético implementado por el constructor con los errores señalético que enumera Costa en su texto, su puede decir que: *Pautas y normas deficientes*, aunque más que deficientes para este caso serían inexistentes generan soluciones deficientes reflejadas en malas elecciones tipográficas, cromáticas, de composición y formatos. *Ubicación irracional de señales*, causada por la inexistencia de un estudio que solvente la información a comunicar y en qué puntos, generando ausencia de información en unos puntos y contaminación visual en otros. *Falencias en la discursividad del lenguaje*, así también causado por la falta de análisis del contexto de implementación creando discursos inentendibles para usuarios nacionales.
2. El segundo Sistema Señalético del NAIQ logra suplir las deficiencias del primero facilitando así los flujos de pasajeros y usuarios del aeropuerto. Parámetros estructurales, formales, constructivos, informáticos y discursivos nacen del análisis y estudio situacional generando así una propuesta compleja capaz de hacer entendible el espacio a quienes tienen un primer contacto con éste. El rediseño no será nunca como el diseño desde cero, y se debe considerar que existen actualmente aspectos deficientes en cuanto a diseño causados por la reutilización de elementos, pero considerando que era éste el principal interés del cliente es un riesgo que se debía correr.


1.3.1 Consultoría externa para revisión del Nuevo Sistema Señalético implementado

Para el mes de Septiembre del 2014 Quiport programa la visita de Joseph Labozan representante de Labozan Associates, empresa encargada de realizar una consultoría en Wayfinding y Señalética. El día lunes 11 de Septiembre del 2014 se realizó un recorrido por las instalaciones del terminal aéreo junto a personal de Quiport (Edwin Cevallos y Diego Álvarez), ADC&HAS Management Ecuador S.A. (Daniela Jaramillo) y Ziette Diseño (Alejandro Luna y Karla Betancourth), con el objetivo de instruir a Joseph Labozan en temas señaléticos referentes al NAIQ. El recorrido fue reforzado con la presentación del Análisis y Diagnóstico realizado y el Manual del Sistema Señalético implementado.

La razón por la cual se citó la consultoría hace referencia a la conexión entre el terminal y el Quito Airport Center, existiendo deficiencias informativas entre un lugar y otro. Debe considerarse que ambos espacios están conectados y funcionan en dependencia teniendo servicios comunes y determinándose al Quito Airport Center como un paso obligatorio para el usuario del terminal.

La conclusión referente a señalética expuesta por el consultor muestra que:

Summary of Recommendations



- 2. **Signage Guidelines and Standards**
 - Although you do have an excellent basis for more uniform airport wayfinding in the “Análisis y Diagnóstico Señalético” document, the solutions are more short term. We must add that even without having a full understanding of Spanish, we are very impressed with the content. It is an excellent document and very well done. There is a saying in the U.S. that “most of the heavy lifting” has been done. In this case that is very true. However the current plan concentrates on a more remedial approach. We believe that all the current signage should be replaced with a system more representative of a world class airport gateway.
 - The new Signage Guidelines and Standards should be developed to address all airport wayfinding, from roadway to gate and vice versa. Airport pathways should utilize consistent signage addressing all circulation requirements site wide. A “tool box” or “sign family” approach should be developed that includes signage for all applications and conditions, short term and long term.

Fuente: Wayfinding and Signage Analysis/ DRAFT/ Issued; September 2014.
Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre. Labozan Associates 2014.

Traducción:

A pesar de que tienen una excelente base para wayfinding para un aeropuerto más uniforme en el “Análisis y Diagnóstico Señalético”, las soluciones a corto plazo. Hay que añadir que, incluso sin tener una comprensión completa del español, estamos muy impresionados con el contenido. Es un documento excelente y muy bien hecho. Hay un dicho en los EE.UU. que “la mayor parte del trabajo pesado” se ha hecho. En este caso que es muy cierto. Sin embargo, el plan actual se centra en un enfoque remedio. Creemos que la señalización actual debe ser reemplazada por un sistema más representativo de un aeropuerto internacional. Las nuevas Directrices Señalización y normas deben desarrollarse para abordar todos wayfinding aeropuerto, desde la entrada. Las vías aeroportuarias deberían utilizar señalización coherente, abordando todo los requerimientos de una buena circulación. Una “caja de herramientas” o “familia de señales” se debe desarrollar, incluyendo señalización para todas las aplicaciones y condiciones, a corto plazo y largo plazo.

1.3.3 Datos extra

1. ... Mientras se procedía a la implementación de las nuevas señales, comenzó a hacerse presente una diferencia significativa de personas perdidas en el terminal, disminuyó el número de pasajeros atrasados en sus vuelos y se agilitó el proceso de desembarque, sin embargo según los datos que dan los counters del punto de información, tanto en arribos como en salidas existen personas “compatriotas”, que todavía se pierden. (Daniela Jaramillo, jefa de operaciones ADC&HAS Managment Ecuador S.A., entrevista personal, 28 de Diciembre del 2013)
2. “Siempre los perdidos son ecuatorianos” (Datos obtenidos en entrevista realizada a personal del Punto de Información el 10 de Marzo del 2014. NAIQ Tababela - Quito. Ecuador).
3. “Si tu vas caminando por ahí, y te ven con chaleco y tarjeta, siempre habrá alguno que preferirá preguntarte dónde tiene que ir o qué debe hacer antes que alzar la cabeza para ver las señales”. (Datos obtenidos en entrevista realizada a Especialista en Infraestructura ADC&HAS Managment Ecuador S.A. Galo Palomeque el 19 de Septiembre del 2014. NAIQ Tababela - Quito. Ecuador).

Al contrastar esta información con la obtenida en la última reunión del Equipo de Operaciones ADC&HAS Managment Ecuador S.A (Daniela Jaramillo y David Almeida), se pone en evidencia que son los pasajeros a salidas nacionales lo que se tienen mayor inconveniente para llegar a sus vuelos, que para el desembarque, son ciudadanos ecuatorianos (en su mayoría) o latinos los que tienen dificultades, y finalmente que los usuarios nacionales que se acercan al área de arribos para esperar a sus pasajeros son los que más utilizan los puntos de información. Por el contrario, se postula que como caso muy aislado existe un norteamericano, europeo o asiático que presente algún inconveniente en su proceso de abordaje o desembarque.

1.4 CONCLUSIÓN

A pesar de haber aplicado todos los parámetros establecidos como necesarios para la creación de Sistemas Señaléticos, la interacción de los usuarios nacionales y de la zona frente a la propuesta no es la esperada.

Incluso considerar el hecho de que la consultoría haya aprobado el proyecto, haciendo simplemente ciertas correcciones formales puntuales, lleva a pensar de que existe cierto factor humano que no se está considerando de manera apropiada al momento de la construcción de sistemas de señales.

CAPÍTULO 2

Desarrollo de Propuesta

2.1. PLANTEAMIENTO DEL PROYECTO

Una vez que se analizaron todos los datos recogidos tanto de la bibliografía como de la experiencia de la realización de éste proyecto de fin de carrera, se hizo necesario emplear una metodología que permita guiar el camino a seguir respecto a la intervención de diseño en esta realidad antes expuesta. Para esto, se procedió a clasificar datos, hechos, cifras y opiniones en un cuadro comparativo que permita posteriormente la definición de criterios e ideas para así definir el área de intervención.

2.1.1 Planteamiento del Proyecto

Como primer punto se debe definir la naturaleza del proyecto lo cual permitirá discriminar con una visión mucho más enriquecedora hacia donde se desea enfocar el problema.

Tema

Diseño de una metodología para la construcción de Sistemas Señaléticos Andinos con aplicación a no lugares.

Ámbito

Diseño de Proyectos

Sub-Ámbito

Diseño de proyectos interdisciplinarios

Entidad

Facultad de Arquitectura Diseño y Artes. Pontificia Universidad Católica del Ecuador.

Disciplina de Diseño

Gestión de Diseño, Diseño Gráfico, Diseño de Productos, Diseño de Interiores.

CUADRO RECOPIULATORIO DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA

Para la construcción del presente cuadro se ha cernido la información en base a la trascendencia que éstos podrían tener para la generación de criterios que aporten a la generación de una propuesta o inductor que enriquezca a la disciplina señalética en el ámbito nacional.

	Datos (D)	Hechos (H)	Cifras (C)	Opiniones (O)
1	El término cultura visual se acuña por primera vez por Michael Baxandall para referirse al espectro de imágenes característico de una cultura en un momento histórico determinado. Moxey, (2003).	Tener una perspectiva latinoamericana sobre la realidad de América latina, precisa del enfoque que brinda el Pensamiento Decolonial.	“Usted está aquí. Diseño de Señalética”, texto que reúne más de cincuenta proyectos de la disciplina considerados como referentes en el mundo del diseño de Sistemas Señaléticos, el 100% no pertenecen a América Latina.	Dentro de América Latina, se debe reintroducir al debate de Cultura Visual aspectos históricos y de discontinuidad geográfica, es decir, se habla de estudios visuales reconceptualizados pensados desde la diversidad de historias y heterogeneidad estructural que conforman la visualidad a nivel de sistema mundo moderno.
2	“Latinoamérica ha sufrido de una imposición de la cultura visual occidental” (Shakerspear, 2009, pág. 60).	El giro decolonial, visibiliza los conocimientos otros marcando diferencia colonial en el centro del proceso de producción de conocimientos. Esta “otredad epistémica” debe entenderse como la intersección de lo tradicional y lo moderno, generando formas de conocimiento intersticiales a manera de categorías de “complicidad subversiva” con el sistema. Se trata de una resistencia que tenga como objetivo resignificar las formas hegemónicas de conocimiento desde la una posición posteurocéntrica de subjetividades alternas	El 100% de la bibliografía utilizada en el nivel para la formación académica en la PUCE-FADA (Taller V), enfocada a la creación de sistemas señaléticos no son andinos.	Actualmente se han empezado a desarrollar nuevos estudios sobre las disciplinas de la imagen alineados a la crítica decolonial, abriendo así nuevas rutas entre visualidad, poder y conocimiento.
3	“Cualquier acto de Diseño gráfico desde su origen (el encargo profesional) hasta su consumación (la percepción e interpretación del público del manifiesto visual) es un hecho lingüístico, al servicio de la comunicación y, por lo tanto, sujeto al análisis semiótico. Con las adecuaciones pertinentes, en función de las características específicas de cada especialidad, este aserto es válido para el conjunto de los Diseños”. (Valdez de León, 2012)	Toda disciplina que se limite a la aplicación en un contexto social determinado, deberá sustentarse en teorías enfocadas a su contexto.	El 70% de los pasajeros del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, son pasajeros nacionales.	La visualidad en América Latina exige pensar la heterogeneidad estructural que configura lo visual.

Figura 8:
Cuadro recopilatorio de la información recolectada (datos, hechos, cifras y opiniones).

	Datos (D)	Hechos (H)	Cifras (C)	Opiniones (O)
4	Uno de los efectos de colonialización del poder y del conocimiento recae en la asimilación de culturas visuales a una estructura binaria; por una lado se tendrá la cultura visual hegemónica dominante y por otro las subalternas racializadas e inferiorizadas.	La identidad latina, siendo resultado del proceso colonizador europeo y las raíces indígenas, se enfrenta actualmente a la imposición de una cultura occidental.		Se debe dejar de pensar que lo que hace exitoso un proyecto es el diseño en sí ya que la gestión del proyecto es lo que entabla la relación con el cliente quien es que pagará, o no, por un servicio que cumpla con sus necesidades.
5	“Los diseñadores están comprometidos en nada menos que en la manufactura de la realidad contemporánea. Hoy vivimos y respiramos diseño. Pocas de las experiencias que valoramos en la casa, en el tiempo libre, en la ciudad o en la calle están libres de su toque alquímico. Absorbemos el diseño tan profundamente, que no reconocemos la miríada de caminos en los que nos mueve, engatusa, perturba y excita. Es completamente natural. Así son las cosas”. (Poynor en Pelta 2004, pág. 67).	Al momento que el aeropuerto se habilita el 19 de febrero del 2013, quienes están involucrados con operaciones aeroportuarias percatan problemas existentes: señales mal ubicadas, escases de información en el proceso de desembarque y salidas, pasajeros extraviados y problemas con la identificación de espacios, eran realidades expuestas durante el primer mes de operaciones del Aeropuerto.		Existe un problema de universalización y generalización de recursos gráficos para la generación de sistemas señaléticos en la actualidad.
6	Desde la escases de instituciones que promuevan el diálogo y debate sobre la disciplina hasta la ausencia de estímulos frente a programas de investigación y proyectos de diseño, pasando por las deficiencias del sistema académico, desinterés de las figuras políticas por el desarrollo de la disciplina, la misma ignorancia de los funcionarios políticos respecto al rol del diseño en el proceso de desarrollo económico y social, sin dejar de lado las dudas generadas en los medios de difusión frente a qué es lo que hace realmente el diseño; han sabido generar el síndrome de desconocimiento recíproco, como lo denomina Valdez de León (2009, 7pág. 271), hecho culpable de la dificultad de enfocar al Diseño Latinoamericano como objeto de estudio.	Los problemas detectados en la primera señalética del NAIQ son: A. En la mayoría de señales propuestas la información señalética se encuentra incompleta. B. La información textual es confusa. C. El manual enlista todas las señales que deben ser colocadas, sin embargo todas éstas no han sido implementadas. D. El porcentaje de señales no implementadas tampoco han sido producidas. E. El respaldo pictográfico está incompleto. F. No existe justificación alguna para el uso de diferentes tipografías en diferentes proporciones.		Como regla general para la intervención de diseño en espacio público urbano se proponen principios de prevención situacional y consideraciones culturales del país.

Figura 8:
Cuadro recopilatorio de la información recolectada (datos, hechos, cifras y opiniones).

	Datos (D)	Hechos (H)	Cifras (C)	Opiniones (O)
7	El diseño requiere enseñarse considerando los siguientes puntos: como acto comunicativo, la orientación fundada en la pertinencia social, el diseño como proceso y acontecimiento, el diseño como disciplina que conjuga saberes: multidimensionales, complejos y totalizadores, la temática transdisciplinar en la estrategias docentes y el diseño como práctica reflexiva. (Sánchez , Ma. E. 2009, pág. 1),	Para el rediseño del Sistema Señalético del NAIQ, se plantea un Sistema Señalético definido por la síntesis de la información obtenida de los requerimientos, la experiencia y conocimientos obtenidos en el proceso del levantamiento del análisis y diagnóstico de la señalética previa. La propuesta cumple con los estándares formales, informativos, constructivos y funcionales con los que se procedió al análisis crítico de la señalética antes implementada. Para el desarrollo del nuevo Sistema Señalético del NAIQ se empleó una metodología cruzada basándose en la propuesta de Joan Costa y los parámetros de Ronald Shakespear.		El diseño de Sistemas Señaléticos es una parte del diseño de intervención en el espacio público (diseño urbano, diseño de mobiliario, diseño de luminaria, entre otros). La importancia de la intervención de la Señalética en este tipo de espacios está ligada a su función reguladora de comportamiento del factor humano.
8	La señalización tiene como objetivo regular los flujos de las personas y flujos motorizados; se trata de un sistema determinante de conductas y es universal. Por otro lado, la señalética tiene como objetivo identificar, regular y ayudar en el proceso a los servicios que los individuos requieren en un tiempo y espacio precisos, es decir se trata de un sistema particular.	No existe una fuente específica dentro de la bibliografía utilizada en la formación académica en la PUCE-FADA enfocada a la creación de sistemas señaléticos.		Comparando el primer sistema señalético implementado por el constructor con los errores señalético que enumera Costa en su texto, se puede decir que: Pautas y normas deficientes, aunque más que deficientes para este caso serían inexistentes generan soluciones deficientes reflejadas en malas elecciones tipográficas, cromáticas, de composición y formatos. Ubicación irracional de señales, causada por la inexistencia de un estudio que solvente la información a comunicar y en qué puntos, generando ausencia de información en unos puntos y contaminación visual en otros. Falencias en la discursividad del lenguaje, así también causado por la falta de análisis del contexto de implementación creando discursos inentendibles para usuarios nacionales.

Figura 8:
Cuadro recopilatorio de la información recolectada (datos, hechos, cifras y opiniones).

	Datos (D)	Hechos (H)	Cifras (C)	Opiniones (O)
9	<p>Un programa señalético se compone de siete etapas interrelacionadas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Toma de contacto con la problemática objeto de señalética 2. Acopio de información que está implícita en el problema 3. Organización o planificación del proceso de trabajo 4. Diseño gráfico y preparación de prototipos 5. Realización industrial de los elementos señaléticos 6. Supervisión de la producción e instalación 7. Control experimental del funcionamiento del programa en práctica. 	<p>Para el mes de Septiembre del 2014 Quiport programa la visita de Joseph Labozan representante de Labozan Associates, empresa encargada de realizar una consultoría en Wayfinding y Señalética.</p>		<p>El segundo Sistema Señalético del NAIQ logra suplir las deficiencias del primero facilitando así los flujos de pasajeros y usuarios del aeropuerto. Parámetros estructurales, formales, constructivos, informáticos y discursivos nacen del análisis y estudio situacional generando así una propuesta compleja capaz de hacer entendible el espacio a quienes tienen un primer contacto con éste. El rediseño no será nunca como el diseño desde cero, y se debe considerar que existen actualmente aspectos deficientes en cuanto a diseño causados por la reutilización de elementos, pero considerando que era éste el principal interés del cliente es un riesgo que se debía correr.</p>
10	<p>“...Debemos ir de manera integrada hacia una intervención urbanística y social que genere un sentido de comunidad y plantee la conexión de la infraestructura física con las economías locales y su uso cotidiano.” (Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. Pág. 184. Revisado el 31 de marzo del 2013. Disponible en http://www.buenvivir.gob.ec/objetivo-5.-construir-espacios-de-encuentro-comun-y-fortalecer-la-identidad-nacional-las-identidades-diversas-la-plurinacionalidad-y-la-interculturalidad)</p>			<p>A pesar de haber aplicado todos los parámetros establecidos como necesarios para la creación de Sistemas Señaléticos, la interacción de los usuarios ecuatorianos frente a la propuesta no es la esperada. Los puntos de información se llenan de pasajeros y usuarios con dudas sobre ubicación y dirección.</p>

Figura 8:
Cuadro recopilatorio de la información recolectada (datos, hechos, cifras y opiniones).

	Datos (D)	Hechos (H)	Cifras (C)	Opiniones (O)
11	2 de 5 Unidades del desarrollo del Taller de Diseño Nivel V, PUCE-FADA, están enfocados a la creación de Sistemas Señaléticos.		 Mientras se procedía a la implementación de las nuevas señales, comenzó a hacerse presente una diferencia significativa de personas perdidas en el terminal, disminuyó el número de pasajeros atrasados en sus vuelos y se agilitó el proceso de desembarque, sin embargo según los datos que dan los counters del Punto de Información, tanto en Arribos como en Salidas existen personas "compatriotas", que todavía se pierden. (Datos obtenidos en entrevista realizada a la Jefa de Operaciones ADC&HAS Managment Ecuador S.A. Daniela Jaramillo el 28 de Diciembre del 2013. NAIQ Tababela - Quito. Ecuador)
12	La formación del estudiante en el Taller de Diseño Nivel V, PUCE-FADA, se basa en las siguientes actividades: Lectura, investigación, observación, análisis grupal, experimentación, exposición. Los objetivos de la formación del estudiante en el Taller de Diseño Nivel V, PUCE-FADA, (unidades 3 y 4) pretenden: Comprender la estructura de sistemas gráficos, Enfocar el sistema gráfico a un usuario específico, Comprender los elementos que son parte de un sistema gráfico y saber elegir los necesarios para cada caso específico, Diseñar los gráficos que son parte indispensable del sistema, pictogramas, iconografía, etc. Proponiendo una estructura generadora para cada uno de ellos, Aplicar las herramientas de diseño y los criterios de sistema a un programa de señalización y guía, Enfocar un proyecto de sistema gráfico a un espacio específico. Desarrollar planos de ubicación, croquis de distribución y mapas, Tener una noción de los materiales, técnicas de impresión y elementos de soporte para la señalética. Realizar un presupuesto de producción para que sea parte de la presentación al cliente, Crear y hacer encuestas para la verificación y aceptación del proyecto en general. Realizar un manual de construcción y un manual de uso para un sistema señalético. Reconocer los aspectos necesarios para la implementación de un sistema señalético en un espacio determinado.			"Siempre los perdidos son ecuatorianos" (Datos obtenidos en entrevista realizada a personal del Punto de Información el 10 de Marzo del 2014. NAIQ Tababela - Quito. Ecuador). "Si tu vas caminando por ahí, y te ven con chaleco y tarjeta, siempre habrá alguno que preferirá preguntarte dónde tiene que ir o qué debe hacer antes que alzar la cabeza para ver las señales". " (Datos obtenidos en entrevista realizada a Especialista en Infraestructura ADC&HAS Managment Ecuador S.A. Galo Palomeque el 19 de Septiembre del 2014. NAIQ Tababela - Quito. Ecuador).
13				

Figura 8:
Cuadro recopilatorio de la información recolectada (datos, hechos, cifras y opiniones).

DEFINICIÓN DE CRITERIOS Y DETERMINACIÓN DE IDEAS

DEFINICIÓN DE CRITERIOS Y DETERMINACIÓN DE IDEAS		
1	CRITERIO 1	Formación académica de diseñadores
	D12+D13+O10+H8	
	D6+D7+D11	
	D9+D13	
	IDEA 1	La formación académica de diseñadores en ámbitos de la disciplina señalética se centra en seguir los pasos de metodologías alejadas de "nuestro" contexto
2	CRITERIO 2	Generación de conocimiento fuera del eurocentrismo
	O10+O9+E8+C1	
	C2+O5+O6+D4	
	H4+H3+D2	
	O1+O2+O3	
	IDEA 2	No existen documentos bibliográficos que alimenten la disciplina señalética nacional o regional para la comprensión de factores contextuales que definan los parámetros de creación de un sistema señalético
3	CRITERIO 3	Legitimización de la disciplina señalética como factor de recuperación del espacio público
	O6+O7+ H9+D10	
	IDEA 3	Las políticas gubernamentales abogan por una intervención de Diseño para la recuperación del espacio público lo cual propicia el involucramiento de las disciplina generando legitimización en sector público y privado.
4	CRITERIO 4	Generación de conocimiento fuera del eurocentrismo
	D11+ D12+D13	
	O10+O12+O13	
	O8+O9	
	H9	
	IDEA 4.1	Al existir falencias en la formación académica, el ejercicio profesional se ve afectado negativamente creando desconfianza en la profesión.
	IDEA 4.2	Por más de que se apliquen todas las herramientas otorgadas por la experiencia y la bibliografía, el análisis de los factores humanos es lo que determina las diferencias entre un sistema y otro, determinando así también su validez.

Figura 9: Cuadro para definición de criterios y determinación de ideas.

DIAGRAMA DE RELACIONES

El objetivo de trazar un diagrama de relaciones se basa en hallar tanto causa raíz como problema principal para así poder generar una solución desde el diseño justificada que permita la modificación del vector entre la realidad y la expectativa. Es necesario aclarar que el inductor que se llegue a generar sólo destinará a formar parte de una posible solución, más no será la solución total.

CAUSA RAÍZ

No existen documentos bibliográficos que alimenten la disciplina señalética nacional o regional para la comprensión de factores contextuales que definan los parámetros de creación de un sistema señalético.

PROBLEMA PRINCIPAL

Al existir falencias en la formación académica, el ejercicio profesional se ve afectado negativamente creando desconfianza en la profesión.

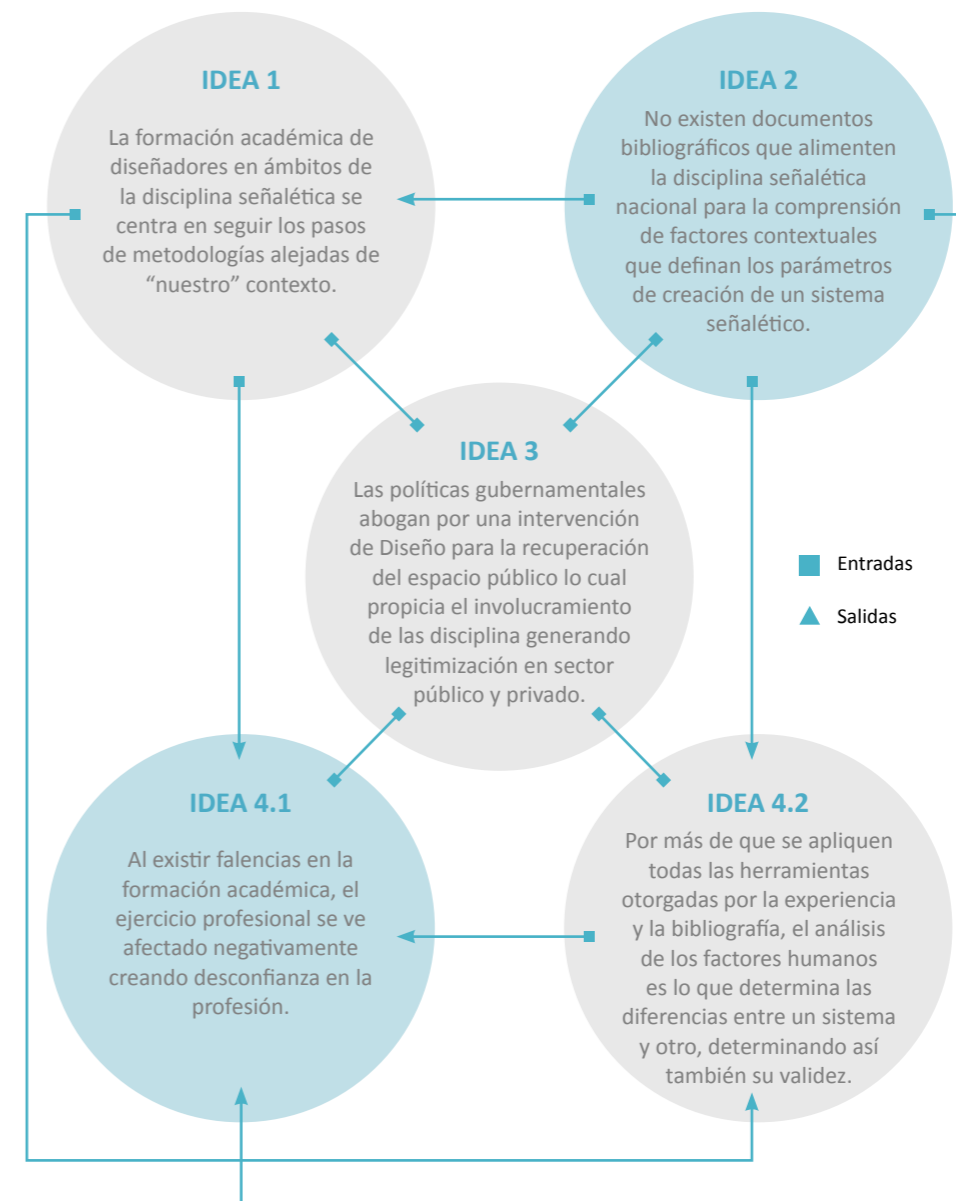


Figura 10: Diagrama de relaciones.

REQUISITO

Aportar a la transformación de la causa raíz mediante la generación de un producto teórico que alimente a la disciplina señalética.

2.1.2 Desarrollo del Concepto y Generación de Propuesta

Desarrollo del Concepto

El concepto responde a la satisfacción de la necesidad de generación de teoría “otra” que aporte a la disciplina señalética desde el Diseño, por lo que se puede definir que esta necesidad es el concepto mismo desde una perspectiva de “aporte”, más no de solución total.

Generación de Propuesta

Diseño de una propuesta de Modelo para la construcción de Sistemas Señaléticos Andinos con aplicación a no lugares.

La propuesta de diseño que se presenta responde a la necesidad de generación de conocimiento a la disciplina fuera del eurocentrismo con el objetivo de reconocer a una realidad contextualizada. Como se puede apreciar en capítulos anteriores, los sistemas señaléticos son un todo complejo que resultan del trabajo interdisciplinario, motivo que justifica y apoya la creación de material teórico que alimente el proceso.

La presente propuesta no pretende ser una respuesta totalizadora al momento de creación de sistemas señaléticos, sino más bien ser una herramienta de apoyo que permita, por un lado, alimentar el proceso de diseño con una metodología Andina contextualizada, y por otro incentivar a la investigación en el campo disciplinar.

¿Qué hacer?

Se elaborará una metodología que permita la construcción de Sistemas Señaléticos andinos para aplicarse en no lugares. Se trata de un modelo metodológico a manera de herramienta que permita a estudiantes y profesionales del diseño, entender la disciplina señalética desde una visión “otra” logrando así el aporte a la construcción de Sistema Señaléticos contextualizados a la realidad.

Cuando se hace referencia a Sistemas Señaléticos se trata de todo el proceso de construcción de proyectos señaléticos. Desde el contacto con el cliente, hasta el control de implementación pasando por la definición de elementos gráficos, la propuesta muestra el paso a paso del proceso con consejos y tips que ayuden al diseñador a enfrentar proyectos de ésta naturaleza.

¿Porqué andinos? Todo diseño se desarrolla en un escenario social determinado el cual define desde su concepción hasta su definición y construcción. El diseño

de Sistemas Señaléticos no es diferente a lo antes expuesto.

Al momento que se busca material bibliográfico que aporte al proceso de diseño de sistemas de señales, se termina recurriendo a exponentes europeos o norteamericanos, que sin cegarse ante la notoriedad de su trabajo, se manejan en contextos sociales completamente diferentes. No se puede enfrentar a un ciudadano ecuatoriano promedio con un británico de las mismas características, ante la interpretación de lenguaje pictográfico; la educación escolar, la formación familiar, el hábitat, la cultura visual de su entorno y su cultura en general, son factores que alterarán el nivel de interpretación y entendimiento de una forma gráfica, es por esta razón que es necesario construir desde el contexto ecuatoriano, para éste caso, sistemas desde la ecuatorianidad hacia la ecuatorianidad.

Ahora, respecto a no lugares. Cuando Marc Augé acuña el término para referirse a los espacios de transitoriedad que carecen de la importancia suficiente como para ser considerados “lugares”, también aclara la capacidad de transformación que tienen éstos espacios. Un “no lugar” para algunos puede ser “lugar” para otros, es decir, la relación que tiene un trabajador de seguridad en un aeropuerto no es la misma que la que posee un pasajero. Para éste estudio con no lugares, se hace referencia a los espacios de tránsito en donde es posible que el sujeto desarrolle apropiación hacia el espacio: aeropuertos, centros comerciales, supermercados, sistemas de transporte, etc.

Resumiendo. Se trata del diseño de la propuesta de un modelo teórico que permita a terceros apoyarse al momento de abordar proyectos señaléticos a implantarse en lugares de tránsito para contextos nacionales. No es una propuesta rígida sino más bien pretende prestar la función de soporte mediante consejos y tips.

¿Porqué hacerlo?

Inicialmente la idea del proyecto surge desde una necesidad personal movida por un proyecto personal. Al momento que como diseñadora egresada me vi frente a la oportunidad de afrontar un proyecto señalético en mi vida profesional, recurrí a los recursos entregados en mi vida académica así como a la bibliografía existente.

Al percatar que el texto con el que se nos enseñó el tema data de 1987, y no por desactualización de los maestros sino por ser uno de los pocos ejemplares de ésta naturaleza, afloró la necesidad de ahondar en el tema. Es así como aparte de Joan Costa y Ronald Shakespear se transformaron en los pilares del proyecto que debía enfrentar en ese momento. Considerando ésta realidad puedo justificar el desarrollo de éste proyecto en los siguiente puntos:

1. Por que los contextos determinan un proyecto. Si bien Joan Costa aporta de maneja importante al escenario señalético desde hace más de 20 años, los proyectos que él maneja, expone y estudia difieren de la realidad regional actual. No es el mismo y no son los mismos tiempos.

2. Por que es necesario aportar a la bibliografía señalética regional. Ronald Shakespear es uno de los mayores referentes de construcción de Sistemas Señaléticos no sólo a nivel latinoamericano, sino también a mundial, pero más allá de su texto Señal de Diseño, no existe otra fuente de información de la misma naturaleza que soporte el trabajo de diseñadores para proyectos dentro del Subcontinente.
3. Por que es un aporte a la construcción de conocimiento dentro de la disciplina. ¿Cuántos textos de diseño nacionales existen actualmente? Si bien la propuesta del presente trabajo de fin de carrera no pretende ser la suma revelación teórica, se muestra como un aporte a la construcción de conocimiento dentro de la vida académica aportando tanto a la escena educacional como al éxodo del eurocentrismo.

¿Cómo hacerlo?

Considerando que se trata de un trabajo teórico que refleja una metodología basada en las memorias de una práctica, el cómo se llevará a cabo la construcción de la propuesta se basa en la comparación de la bibliografía existente sobre el tema más el aporte desde la contextualización de dichos textos. Los textos que se tomarán como base para la comparación son principalmente dos:

1. Señalética de Joan Costa.
2. Señal de Diseño. Memoria de la práctica. De Ronald Shakespear.

Se realizará un texto que exponga a manera de pasos o etapas el proceso que conlleva la construcción de Sistemas de Señales contextualizados a “nuestra realidad”. Una guía amigable con apoyo de material gráfico de fácil entendimiento, es el producto que se ambiciona.

¿Quién lo hará?

Únicamente la diseñadora que elabora el presente Trabajo de Fin de Carrera, es quien estará a cargo.

¿Dónde hacerlo?

Se planea que una vez que el proyecto se lleve a término quede para el uso de los estudiantes de la carrera de Diseño de la PUCE.

¿Con quién hacerlo?

Como se expone en puntos anteriores, el proyecto se realizará con una sola persona. Pero su aplicación dependerá de las autoridades académicas y profesorado de la carrera.

¿Cuándo hay que hacerlo?

La metodología se construirá en el periodo de tiempo de 3 meses y una vez ésta haya sido aprobada como TFC, se podrá utilizar como apoyo académico cuando se estime conveniente.

2.1.3 Validación inicial del Concepto y de la Propuesta

Considérese que el requisito determinado responde a la causa raíz de la realidad observada, dicho requisito se transforma en el concepto guía de la propuesta, por lo que se puede acertar que la propuesta se ajusta a las necesidades del proyecto.

Sin embargo para corroborar el correcto direccionamiento del proyecto se procedió a contrastar la información con la Lic. María Fernanda Noboa, Comunicadora, Magister en Gobernabilidad y Desarrollo, quien después de analizar el diagrama de relaciones para obtención de causa raíz y problema principal, coincide con la generación del requisito obtenido.

A razón del hecho de que tanto concepto como propuesta, están directamente ligados al requisito, el proyecto se puede dar por validado en esta primera fase de desarrollo de proyecto a nivel verbal.

Sin embargo, posterior a esto y yendo más allá de la estructura de Investigación, debe considerarse que una vez que el proyecto esté concretado, éste deberá someterse a una validación por parte de profesionales del Diseño y de las disciplinas aledañas al mismo.

Tómese en cuenta que al tratarse de un proyecto ambicioso cuyo resultado será una propuesta de método, la consecuencia podrá ser observado a nivel de método como tal, a nivel de composición literaria, como guía práctica e incluso como pieza concreta de diseño.

(M. Fernanda Noboa, comunicación personal, 17 de enero del 2015)

2.2. Desarrollo de la Propuesta de Diseño a nivel textual

2.2.1. Parte o elemento 1: Contenidos

Para el desarrollo de la propuesta de método se plantea consolidar un documento que abarque información que promueva el entendimiento de la disciplina y la forma de abordaje de proyectos señaléticos dentro del contexto determinado. Así también se incluirán puntos, que si bien no entran estrictamente como parte de la propuesta metódica, son herramientas de ayuda y control que aportarán durante todo el proceso.

Se hará un recorrido por el proceso de construcción de sistemas de señales, haciendo aclaraciones y brindando consejos que aporten en el trayecto de cada una de las etapas. Durante el desarrollo de la propuesta de método en sí, se guiará al diseñador por un recorrido meticuloso y explicativo de cada uno de los puntos que nutren al proceso analizando y ejemplificando claramente de qué se trata cada etapa.

Para concluir se incluirá una “memoria de la práctica” del autor que alimente al producto con datos e información empíricos capaces de ayudar en el proceso de aplicación de construcción e interpretación de sistemas de señales.

Finalmente se deberá incorporar una guía bibliográfica que sirva de utilidad a los lectores durante el transcurso teniendo como criterio de clasificación que sean textos factibles de encontrar en el mercado local o vía internet de forma libre.

2.2.2. Parte o elemento 2: Narración

Se trata de la forma en la que se relatarán los contenidos al lector. Considerando el conocido estigma que persigue a los diseñadores respecto a su vagancia en lectura de textos dentro y fuera de la disciplina, se ha decidido construir una estructura simple a manera de recetario que se dividirá en ingredientes y pasos.

Los ingredientes tratan las etapas del proceso previo a la construcción de señales, mientras que los pasos son la propuesta de método en sí.

El tono que se planteará para la comunicación es amigable y ligero capaz de llevar una lectura digerible para cualquier profesional o estudiante.

2.2.3. Parte o elemento 3: Diagramación

Apelando a una concordancia entre el discurso textual y el discurso gráfico, se deberá seguir una línea amigable y que propicie la interacción con el usuario, graficada ya en la elección de una tipografía legible y de rasgos simples, una paleta de color cálida y gráficas sencillas que sirvan como elementos de descanso en la lectura. La retícula deberá favorecer a una lectura ligera, pausada fácil de seguir.

2.3 CONCLUSIÓN

Se ha logrado después de un proceso de arduo análisis e interpretación de datos, finalmente sintetizar la información y elaborar un documento a manera de manual de procedimientos que aporta a la construcción de Sistemas de Señales para no lugares en la ciudad de Quito. Se trata de un producto didáctico y de fácil comprensión que desglosa el proceso de diseño y explica detalladamente como llevar a cabo cada uno de los pasos.

CAPÍTULO 3

Propuesta Final

3.1. PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA FINAL DE DISEÑO EN ALTA CALIDAD

UNA RECETA PARA EL DISEÑO DE SISTEMAS SEÑALÉTICOS AQUÍ

Propuesta de Método
que permita la construcción
e interpretación de Sistemas
Señaléticos desde la Cultura
Visual Andina con aplicación
a no lugares en Quito

Elaborado por: Karla Daniela Betancourth Moscoso

UNA RECETA PARA EL DISEÑO DE SISTEMAS SEÑALÉTICOS AQUÍ



DEDICATORIA

A los que fueron. Mi padre y mi abuela, dos ángeles demasiado humanos.
A los que son. Mi mamá y mi hermano, quienes son mi cable a tierra.
Y a todo lo que será.
Salud!



AGRADECIMIENTO

A mis amigos Susana Oviedo (su), Mauricio Luna (mau), Carlos Arcos (carlos andrés arcos), Alejandro Luna (ale, el jefecito) y Marco Chamorro (marquito). No pudo existir un mejor estreno profesional que no fuese con ustedes.

Porque esto, pero con amigos... ve!



¿PROGRAMA O SISTEMA?

En su libro “Señalética. De la señalización al diseño de programas”², Joan Costa expone claramente etapas, normas y pautas para la elaboración de Programas Señaléticos (tal como lo expresa el título de la obra), pero cuál es la diferencia entre programa y sistema y cuál de los dos términos aplica al ámbito señalético.

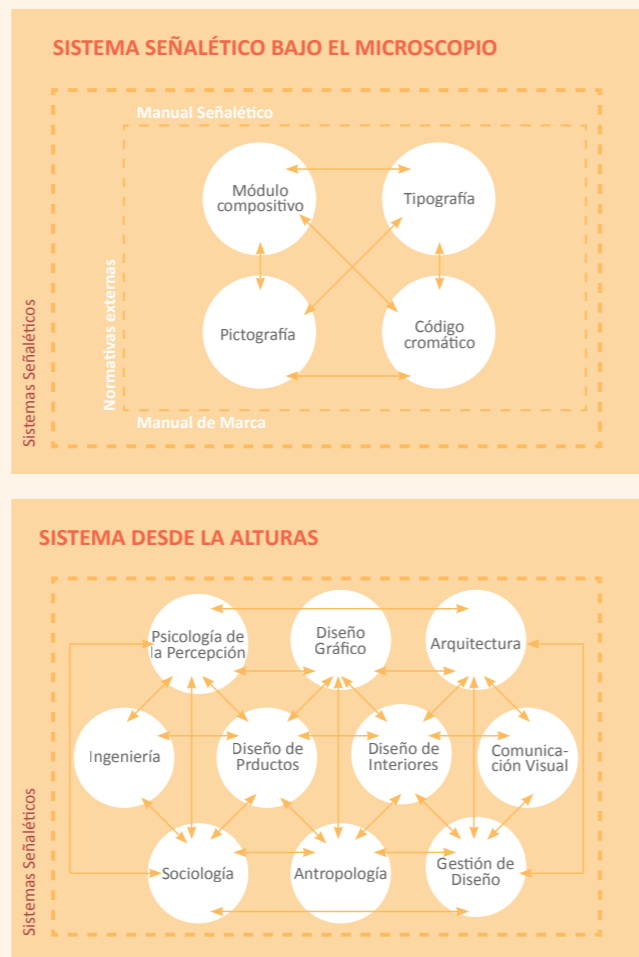
Si bien el término programa puede ser entendido desde ámbitos tecnológicos hasta escenarios educativos, para este contexto podemos decir que programa hace referencia al modo de organización de un proyecto asegurando el logro de objetivos. En diferente lid, un sistema es un objeto complejo de componentes relacionados con otros componentes siguiendo una composición y estructura dentro de un entorno.

Todo programa por más extenso y complejo que se muestre no es un sistema.

Haciendo una comparación en referencia informática, un programa es el grupo de instrucciones que la computadora debe seguir para transformar datos, mientras que un sistema integra varios componentes desde varios programas hasta varias computadoras.

Considerando esto podemos decir que al hablar de Señalética el término acertado es sistema. Consideremos la relaciones entre los elementos que componen un proyecto señalético a nivel gráfico, a nivel conceptual, en relación con las especialidades de diseño, en relación con otras disciplinas, como proyecto, como tareas específicas, etc.

UNA RECETA PARA
EL DISEÑO DE SISTEMAS
SEÑALÉTICOS AQUÍ



² Costa, J. (1987) Señalética. De la señalización al diseño de programas. Barcelona: Enciclopedia del diseño, Ceac Colección.

... Y ¿QUÉ SON LOS NO LUGARES?

Augé define con precisión a los *no lugares* como zonas efímeras y enigmáticas que crecen y se multiplican a lo largo del mundo moderno: redes de comunicación, centros comerciales, terminales de transporte, hoteles, hospitales, entre otros. Todos no obstante se presentan como lugares de paso, anónimos e independientes, ya que no son ni significan nada. Tanto lugares como *no lugares* no son absolutos y no se presentan en forma pura. “El primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple nunca totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y de la relación”. (Augé, 1993:84)

La “APROPIACIÓN” DEL ESPACIO

Entender el proceso de apropiación dentro de la relación de los seres humanos con su entorno supone entender el espacio simbólico, la relación entre identidad y lugar, y el apego por éste.

La apropiación se define como un mecanismo de desarrollo humano por el que las personas se “apropian” de la experiencia generalizada de lo significado como “realidad”. A través de la apropiación, la persona se hace a sí misma mediante las acciones desarrolladas en un contexto determinado. Este proceso, similar al de socialización, es el del dominio de significaciones de un espacio que es apropiado, independiente de su propiedad legal, no es una adaptación sino más bien un dominio de aptitud temporal. (Koros-Serfaty, 1976).

El modelo dual de apropiación (Pol, 1996, 202a), podría resumirse en dos vías principales: la *acción-transformación*, vinculada a la territorialidad o el espacio personal; y la *identificación simbólica*, definida por los procesos afectivos, cognitivos e interactivos.

Es en la acción sobre el entorno que personas, grupos o colectividades transforman el espacio dejando su “huella” en forma de señales o marcas altamente simbólicas. Mediante la acción, la persona incorpora el entorno a sus procesos cognitivos y afectivos dotando al espacio de significado individual y social, y por medio de la identificación simbólica, la persona o grupo reconoce al entorno atribuyéndole cualidades de su identidad.

Es así como el espacio apropiado pasa a ser un factor de estabilidad y continuidad del “uno mismo”, reafirmando la identidad y cohesión personal o del grupo. Por otro lado, la apropiación del sitio permite entender la generación de vínculos con los espacios, transformándolos en “lugares” vinculados a procesos cognitivos, afectivos, de identidad y relaciones; es decir, el entorno expondrá dimensiones del comportamiento más allá del mero aspecto funcional.

La aclaración de este punto me permitió entender, y entonces explicar, la aparición de dos fenómenos importantes que surgen a causa de esta apropiación del espacio: por una parte el vandalismo, y en otra instancia la importancia de la oralidad en la cultura latinoamericana. Ambos puntos se desarrollarán a lo largo del texto según se estime conveniente.

EL APERITIVO DEL DISEÑO SEÑALÉTICO

UNA RECETA PARA
EL DISEÑO DE SISTEMAS
SEÑALÉTICOS AQUÍ

¿Qué diferencia el diseño de sistemas señaléticos del diseño de un afiche publicitario?

Diseñar es un proceso complejo. Desde la maqueta de diagramación de una revista hasta la hechura de un zapato, se inmiscuyen procesos mentales y prácticos complejos que se reflejarán en el producto final; en el caso del diseño de sistemas, los obstáculos en el proceso aumentan. Un sistema funciona como un todo y es una entidad viva con diferentes entradas, que se puede abordar desde más de una perspectiva. Sabiendo esto, ¿cuál es la manera entonces para abordar esta clase de proyectos?

Antes de tomar tu bocetero para comenzar a hacer *dibujitos*, expongo tres consejos que te podrán dar ventaja en el campo de batalla:

- 1. Conversa.** Es cierto que no existen muchos estudios o diseñadores *alone* a nivel nacional dedicados al diseño señalético, pero hablar con otros diseñadores puede llegar a ser una experiencia enriquecedora. Sacar el tema a colación tanto con profesionales como con posibles usuarios será de ayuda y te brindará puntos de vista que tal vez se están obviando.
- 2. Busca referentes.** Esta búsqueda del tesoro se puede llevar a cabo en textos e internet. Te servirá para saber qué, quién, dónde y cómo se ha hecho determinado proyecto. Analiza la información recolectada desde todos los puntos (funcionales, estéticos, contextuales, semánticos, entre otros).
- 3. Conviértete en un cazador.** Es sabido, y bastante criticado por algunos, que una vez que se entra al mundo del diseño, es muy difícil sacarse la piel de diseñador. Usa esta característica a tu favor. Imagina tu espacio como un objeto de análisis buscando detalles de las señales que te rodean, y crítica.



11

NUESTROS REFERENTES. Un punto digno de aclarar.

Un británico promedio realiza su primer viaje en metro aún en el vientre de su madre. Los jóvenes estadounidenses obtienen su licencia de conducir a los 16 años. Un ciudadano en Japón se expone a más de 3000 impactos publicitarios por día. ¿Qué tienen que ver estos datos con la señalética? La respuesta es: todo.

Entender el contexto en el que se desarrolla un proyecto de diseño es trascendental para el proyecto en sí. Es imposible comparar como igual el desarrollo de un pictograma para un serbio, cuyo grado de interpretación gráfica es casi nulo considerando los parámetros religiosos musulmanes que prohíben representar figuras humanas, frente a una iconografía para

un neoyorkino que está en constante contacto con gráficas a diario.

El diseño se desarrolla en un escenario social determinado. Busca referentes de contextos similares, que en realidad te ayuden a entender el *cómo* de esta clase de proyectos.

Por otro lado, no olvides soñar de acuerdo con las condiciones reales. Muchos de los proyectos expuestos como referentes cuentan con límites diferentes al proyecto que tu enfrentarás.

Escenarios diferentes, usuarios diferentes, clientes diferentes y una visión del diseño diferente, distancian considerablemente un proyecto de otro. Busca referentes regionales.

Subte de Buenos Aires
Diseño Shakespear.
Buenos Aires, Argentina.
Fuente: Hitters, J. (2010).
Estación Facultad de Medicina del Subte de Buenos Aires.
[Fotografía]. Disponible en: <http://www.dgcv.com.ar/sistema-de-senalizacion-de-subte-por-diseño-shakespear/#sthash.A6aLkHow.dpuf>

Museo Soumaya
Diseño ¿?
Ciudad de México, México.
Fuente: García, B. (2013).
Caminando en Ciudad de México.
[Fotografía]. Disponible en: <http://bermphoto.net/2013/10/11/caminando-en-ciudad-de-mexico/>

Escuelas para Chile
Diseño Daw
Chile.
Fuente: Diseño Daw. (2010).
Señalética Escuelas para Chile.
[Fotografía]. Disponible en: <http://daw.cl/filtro/diseño%25C3%25B1o-se%25C3%25B1a%25C3%25A9tica/Senaletica-Escuelas-para-Chile>

Club Deportivo Manquehue
Diseño Daw
Santiago, Chile.
Fuente: Diseño Daw. (2010).
Señalética Escuelas para Chile.
[Fotografía]. Disponible en: <http://daw.cl/filtro/diseño%25C3%25B1o-se%25C3%25B1a%25C3%25A9tica/Club-Deportivo-Manquehue>



12

LUCHANDO CONTRA LA FERRETERÍA

A lo largo de nuestra carrera universitaria como diseñadores, y más de alguna oportunidad en la vida laboral, son numerosas las veces que nos encontramos dando vueltas por las ferreterías, buscando más de algún material faltante para nuestros proyectos. Pues en alguno de estos viajes más de alguien se habrá percatado de la “sección de señalética” dentro estos nobles espacios.

En efecto es penoso admitirlo, pero esta compleja disciplina encaminada a orientar, regular e identificar a los usuarios dentro de un espacio determinado, es sólo en el último lustro que ha podido ser desligada como sub-actividad ferretera en el campo profesional. Lamentablemente este divorcio ha llegado con efecto tardío a gran parte de la población en general. Como consecuencia, las necesidades señaléticas son cubiertas por el *cartelito* o *letrero* genérico de uno de estos centros.

Así mismo, no es de extrañarse que algunas de las “tienditas de diseño” se dedique en su tiempo libre a empeorar esta realidad. Son estos lugares, donde se cobra únicamente la impresión y se regala el diseño, los encargados de perjudicar el terreno fuera del alcance de las ferreterías.

Respira profundo y sigue. Como consejo, no te mueras de rabia. Ellos no son tu competencia. La señalética es un sistema interconectado que implica más allá de la colocación de un cartel de restricción; ellos venden parches curita, y el diseño ofrece de un modo efectivo la cura para la enfermedad.

UNA RECETA PARA
EL DISEÑO DE SISTEMAS
SEÑALÉTICOS AQUÍ



Si bien es cierto que dentro de nuestro medio las encomiendas de un estudio previo para el diseño de sistemas de señales no son la principal demanda (hecho ligado al pasado antes mencionado de la disciplina), el buen manejo de los escasos proyectos comenzará a generar un cambio dentro del mercado. Es una transformación progresiva y para nada drástica. Así como el diseño editorial ya no se encarga al imprentero (no en su totalidad claramente), llegará el punto en que el posicionamiento de la disciplina señalética alcance el estatus que los inmiscuidos en el proceso, sabemos que tiene.

Basta ya de culpar al pasado borroso de la disciplina, a las demandas de mercado y a las políticas gubernamentales. La evolución de la profesión en gran parte se escribe desde la actividad profesional, y únicamente al tomar medidas en la práctica se podrá pasar de nivel y dejar de lado la discusión sobre la legitimización del Diseño para comenzar a legitimarlo.

13

LA RECETA PARA EL DISEÑADOR



No existe metodología única para las disciplinas proyectuales, y el diseño de sistemas señaléticos no es la excepción. Entender el proceso y todo lo que éste involucra es lo que permitirá compenetrar bibliografía, práctica e intuición en un tamiz de información que proponga el real diseño de Sistemas Señaléticos, con todo el peso que el verbo diseñar conlleva.

DISEÑO DE SISTEMAS SEÑALÉTICOS EN NO LUGARES

Dentro de los lugares concebidos como impersonales, los Sistemas Señaléticos deben apuntar a generar comportamientos y sensaciones definidos por la intención del demandante (el cliente, en la mayoría de casos). Los mundos sociales que ahí se desarrollan exigen relaciones funcionales y despersonalizadas, pero aclaro que estos mundos no son homogéneos; éstos responden a valores y reglas plurales y diversas, que incluso en algunos casos pueden resultar contradictorios. Considera la transición entre diversas culturas y subculturas y la influencia de los vectores que amenazan el sentido de continuidad en la relación del medio con el ser mismo.

15

José Doldan³ cita las siguientes características como puntos importantes a considerar para el diseño dentro de los *no lugares*:

- **Estar de paso.** El espacio de trabajo ya no es fijo y estable. Es móvil y es cambiante. El empleado tiende a sentirse “de paso”, sin generar en ese espacio identidad, ni historia, ni marcarlo como su territorio. El espacio de trabajo es un espacio anónimo y efímero.
- **Las pantallas.** El mundo de las pantallas crea las relaciones ilusorias. Así resume Marc Augé la percepción del mundo a través de las pantallas. Ellas fomentan la disolución de los espacios de intercambio en las sociedades actuales. El antropólogo Augé es conocido como un gran observador de la vida cotidiana y reconocido, sobre todo, por su teoría de los No-Lugares. Pantallas en el asiento del avión, en el del subterráneo, en fin, por todo lado. La ilusión de la pantalla contribuye a la no lugarización, la pantalla te sustrae del lugar.
- **Vínculo con el exterior.** Relación fuera del espacio de trabajo con el exterior, en la que el individuo queda descentrado en la relación consigo mismo. Existe a través de las imágenes y establece relaciones de tipo ilusorio con el resto del mundo. La virtualidad es como una ventana al mundo, pero una ventana de la que no se tienen las llaves. Se puede hablar también de una no lugarización de nuestra relación con el exterior. Estamos viendo que la gente puede votar desde su casa a través de su computadora. Puede que ése sea el último paso para la conversión del espacio privado en espacio

público; puede ser el colmo de la ilusión, porque la ilusión consiste en que todo pasa a través de las pantallas. El conocimiento que tenemos es el conocimiento de las imágenes y los mensajes concebidos para la pantalla. Es decir que hay una fuerte distorsión.

- **El seccionamiento (tabicamiento).** Quitar de la perspectiva de visualización lo que está “de más” al contacto con el público para no distraer la atención del usuario. Quitar de la perspectiva de visualización lo que está “de más” al contacto con el público para no distraer la atención del usuario. No olvidemos que hablamos de lugares de transición, donde la información de importancia debe “gritar” y todo dato anexo estar “susurrando”.
- **Individualización pasiva.** Vivimos en un mundo controlado donde atravesamos una etapa de individualización. Se trata de una individualización pasiva o de consumo, que define, en algún sentido, un universo totalitario. En cierto modo podría decirse que hay una frontera cada día más problemática entre democracia y autoritarismo, y por otro lado que estamos cruzando la frontera entre realidad y ficción. La ficción que presenta la televisión tiene un aspecto ambiguo y, en cierta forma, nuestra realidad no es más que este tipo de ficción. Entonces, si es éste el discurso que entiende el ciudadano común, ¿cómo se le puede hablar desde esa ficción para que nos pueda comprender?

³ Doldan, J. (2012). Dialéctica del Signo. La formación del estudiante en diseño del “no lugar”. El caso de aula. Señalización del “Museo Eduardo Sívori. En, Actas de Diseño N 12. Pág. 147-151. Buenos Aires. Universidad de Palermo.

- **La circulación.** Los espacios de circulación son aislados del contexto del lugar, son verdaderas barreras visuales. Lugares en los que no hay posibilidades de establecer relaciones duraderas o tejer una historia en común, son espacios solamente de tránsito pero no de encuentro.
- **Anonimato.** Estos factores sumados tienden a la creación de un mundo anónimo, sin referencia ni nombre. Espacios sin vínculos afectivos, sin historia. Son los *no lugares*.

LA IMPORTANCIA DEL FACTOR HUMANO

No me refiero a otra cosa que no sea diseñar por y para el usuario.

Cuando se habla de Señalética, el fantasma de la universalidad nos acecha durante todo el proyecto; desde el uso de pictogramas generalizados, pasando por formatos o soportes ya probados en alguna parte del mundo, hasta referentes en proyectos norteamericanos o europeos, existe un factor determinante que no se puede dejar pasar por alto y que pondrá en duda la universalización de los Sistemas de Señales, a saber: la gente o público usuario.

La señalética apunta, como menciona Joan Costa (Costa, J. Señalética, Ediciones Ceac, Enciclopedia del Diseño, Barcelona, España. 1987), al objetivo de hacer legible un espacio determinado para un usuario determinado. Así como existen diferentes formas de leer textos alrededor del mundo como consecuencia de factores culturales y educativos, también existen múltiples maneras al momento de leer un espacio en las diferentes coordenadas del globo. Este factor no se puede pasar por alto.

Por poner un ejemplo, cito el uso de pictogramas. Los latinos no tenemos

la misma capacidad de síntesis visual que nativos de países europeos o asiáticos. Venimos de una cultura rica en la opulencia, exageración y sobrecarga de elementos visuales. Basta mirar el asiento del chofer de un autobús o el retablo de una iglesia católica; dos elementos muy distantes en apariencia, pero igualmente sobrecargados.

Por otro lado, como lo propone Shakespeare (Shakespeare, Ronald. (2009). Señal de Diseño. Memoria de la práctica. Buenos Aires. Paidós, Estudios de Comunicación 30.), la comprensión de lo visual está ligada a la calidad de información visual que enfrenta el usuario todos los días y a cada momento, y es mediante este proceso que está constantemente “alfabetizándose” en el campo de lo visual.

Ahora, cuál es el nivel de interacción con pictogramas que tiene un ecuatoriano promedio a un londinense promedio, son parámetros incomparables en esencia. El bagaje pictográfico del primero no va más allá del identificativo de baños para hombre y mujer, mientras que el ciudadano europeo se enfrenta diariamente al mismo pictograma de servicio sanitario y a muchos más, entre los que cuentan los de la ciudad, de otros transportes públicos y hasta los de su escuela u oficina.

La cultura visual y cómo esta influye en la percepción de lo visual, son factores determinantes en la construcción de Sistemas Señaléticos; después de todo, el código de señales no tiene porqué ser un código Da Vinci para el usuario.

No obstante, en un nivel más complejo de entender se encuentra el comportamiento del usuario. No se trata sólo de las distancias de lectura de un letrero o qué color hace más llamativo y vistoso un rótulo, sino de entender cómo actúan los beneficiarios y qué los motiva a hacerlo de un modo de-

LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR

terminado. El diseñador se transforma en el psicólogo del usuario.

En calidad de representante de la cultura andina, la persona necesita apropiarse del espacio al que se enfrenta para sentir seguridad en este nuevo escenario, y, asimismo, posteriormente entender el lugar y su relación con él. Es durante este proceso de apropiación que el diseñador se enfrenta a un gran inconveniente en la construcción de Sistemas de Señales aquí en América Latina: el rol de la oralidad.

El usuario preferirá preguntar a un tercero que tener que fiarse de lo que dice una señal, pero esta “micro conversación” es lo que le hará apropiarse del espacio y poder seguir adelante. Es el poder de la palabra lo que limita la confianza en las señales, pero esto no tiene por qué ser un problema para el diseñador, puesto que más bien puede transformarse en un reto a cumplir para así generar formatos innovadores de señales que remienden la situación.

Ligado al comportamiento del usuario, está también el entender los puntos de decisión y los flujos, asimismo dónde los usuarios buscan las señales (piso o techo), qué formato prefieren, y hasta cómo construir los soportes para que no sean susceptibles al vandalismo. Entiéndase que el vandalismo es otra forma de apropiación del espacio.

Como he tratado de explicar, todo gira alrededor del usuario, su modo de ser y su modo de actuar, con el objetivo de diseñar Sistemas que involucren un mínimo de estrés y un máximo de funcionalidad. Soy consciente que no es fácil entender el contexto de diseño de un proyecto, pero el apoyo de otros profesionales como sociólogos, antropólogos o psicólogos, ayuda a descifrar esta intrincada madeja que es el hecho de ser andinos.

Y como último punto está la interacción entre los tiempos. No olvides que lo que diseñes hoy, influirá en la percepción de usuarios del futuro. Los diseñadores podemos ayudar a forjar la cultura visual de un pueblo, por favor no dañemos por anticipado el trabajo a los que vengan después.

Bibliografía recomendada:

“Design Relevance of usage centred studies at odds with their scientific status?”. En: Hanson, M.A. (ed) (1998). Proceedings of the Annual Conference of the Ergonomics Society, Londres: Taylor & Francis, p. 577-580



INGREDIENTE 1: Vámonos conociendo



¡Basta ya del “ninguneo”!

Si existe un sentimiento de unificación, con el que todos los diseñadores regionales nos sentimos identificados, es el menosprecio por la profesión a manos del común. Siendo aún considerados por muchos como artesanos con título universitario, se hace necesario demostrar frente a los clientes y usuarios el valor de la disciplina.

No somos artistas. El diseñador no hace lo que él desee hacer y lo justifica diciendo: “es conceptual”. El diseño da solución a una realidad conflictiva con razones bien fundamentadas.

No somos hacedores. Si bien el diseño responde a las necesidades del cliente, no se debe cumplir los caprichos de un tercero por ser éste el que pague el “encargo”. La necesidad es interpretada por el diseñador, quien dará la solución.

Somos diseñadores. La elaboración de productos estéticos y funcionales es lo que caracteriza el trabajo de diseño. Se debe comprender que el diseño de sistemas señaléticos no oferta señales a un cliente, sino que más bien brinda una estancia más placentera a los usuarios del espacio que dicho cliente maneja, la misma que es marcada por un mejor manejo del espacio en cuanto a entendimiento y optimización del tiempo.

Posiblemente la herencia de las artes en la genética del Diseño se haga todavía presente en el excéntrico estilo de vida, la moda fuera de lo común y el gusto por artículos de cierta índole, como por ejemplo dicta el estereotipo en la disciplina, pero el diseño no es arte, el diseño no es oficio, el diseño es diseño.

Hablar el idioma del cliente

En este punto suele ocurrir dos efectos distantes al extremo. Por un lado, el diseñador movido por el afán de hacer notar su profesionalismo puede utilizar palabras técnicas propias del lenguaje de diseño. Frases como: “la yuxtaposición de los elementos”, “la metáfora del espacio” o “la tensión de los puntos en oxímoron”. Sin embargo, más allá de sorprender al cliente por lo florido del vocabulario, éste puede terminar confundido y con escasos argumentos claros para una correcta interpretación.

A dicho punto también se le puede sumar el uso de términos sin conocimiento de causa. No se le puede hablar de *inversión en diseño* a un economista que podría dar una *master class* de por qué el diseño no es una inversión.

Hablar en términos que el cliente conozca hará que el flujo de comunicación esté alineado, y, que tanto requerimiento como propuesta sean entendidos. Fernando Del Vecchio⁴, tanto en sus textos como conferencias, expresa muy bien este punto.

En cambio, en el otro extremo se tiene al diseñador cuyos proyectos son “buenos, bonitos, malos o feos” y cualesquier otro adjetivo fuera del contexto profesional. No obstante, un buen exponente debe tener la capacidad de entablar un diálogo profesional.

⁴ Recomiendo: Del Vecchio, F. “Hablar con el cliente en su lenguaje.” Negocios en industrias creativas. Disponible en: <http://fernandodelvecchio.com/hablar-con-el-cliente-en-su-lenguaje/>

Ir preparado

Desde un *look* apropiado para la ocasión hasta una presentación bien diagramada, todos son factores que influyen en la aceptación de una propuesta de diseño. Infórmate sobre el terreno que pisarás:

Investiga a la empresa o institución: misión, visión y objetivos, son herramientas útiles para brindar una panorámica de reconocimiento acerca del cliente.

Investiga a sus similares: esto te ayudará a conocer sobre proyectos similares que ya han sido ejecutados. Por ejemplo: si se trata de una empresa petrolera que requiere un sistema señalético para implementar en sus bombas de abastecimiento, se debe investigar desde de la señalética implementada en otro tipo de instalaciones como oficinas o pozos de extracción, hasta sistemas de señales implementados en bombas de abastecimiento de otras marcas.

Investiga las normas competentes: existen ciertos establecimientos que deben cumplir con exigencias normativas específicas. Seguridad institucional, seguridad industrial, accesibilidad al espacio físico, son algunos ejemplos.

Demuestra tus competencias: Realiza una breve presentación de proyectos que demuestren tu experiencia en el tema. No olvides que eres diseñador, y el diseño de este documento aportará a la legitimación de tu trabajo frente al cliente.

LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR

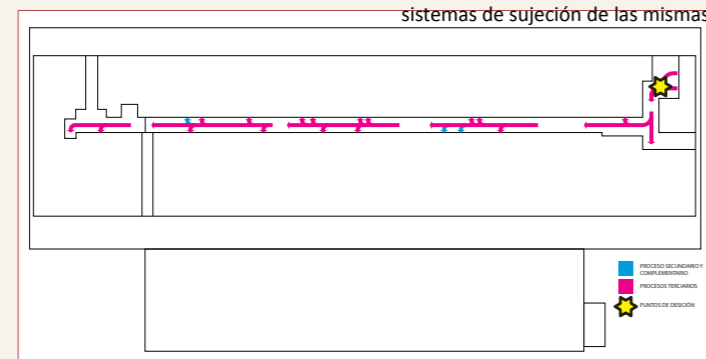
INGREDIENTE 2: ¡Infórmate!



Reconociendo el espacio

Este punto se puede separar en dos aspectos: el primero abarca todo lo que sea documentación (croquis, planos arquitectónicos, fotografías), y el segundo consiste en el primer contacto que como diseñador tendrás frente al espacio.

- **Documentación:** todo tipo de referencia espacial que se obtenga puede ser de utilidad. Los planos ayudan a determinar flujos en base a procesos y servicios, y asimismo a precisar puntos de decisión. Otro beneficio que se puede obtener de los cortes arquitectónicos son características de construcción del espacio. Esto ayudará a planificar materiales de construcción de señales y sistemas de sujeción de las mismas.



EJEMPLO FLUJO Y PUNTOS DE DECISIÓN
Fuente: Ziette Diseño (2014).
Análisis y Diagnóstico
Señalético Nuevo
Aeropuerto Internacional
Mariscal Antonio José de
Sucre, Quito. [Documento
Técnico]. P. 20.

24

LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR

Este punto se puede separar en dos aspectos: el primero abarca todo lo que sea documentación (croquis, planos arquitectónicos, fotografías), y el segundo consiste en el primer contacto que como diseñador tendrás frente al espacio.

todos los usuarios y por lo mismo debemos valorar las experiencias ajenas. Ir al espacio que se señalará y observar el comportamiento de la gente durante un horario de alta congestión, brindará información de real importancia para el proyecto.

- **Documentación:** todo tipo de referencia espacial que se obtenga puede ser de utilidad. Los planos ayudan a determinar flujos en base a procesos y servicios, y asimismo a precisar puntos de decisión. Otro beneficio que se puede obtener de los cortes arquitectónicos son características de construcción del espacio. Esto ayudará a planificar materiales de construcción de señales y sistemas de sujeción de las mismas.

En caso de tratarse de un lugar por inaugurar y que aún no cuenta con tráfico de personas, siempre se puede pedir ayuda a gente fuera del equipo de trabajo que vaya "a darse la vuelta" para observar el comportamiento.

Generación de documentación extra

Con el objetivo de complementar la información, se presentan casos donde generar cuestionarios y entrevistas forma parte del trabajo de recolección de datos.

- **Primer contacto:** esta experiencia es trascendental para el proceso. Tener por vez primera la perspectiva como usuario en el espacio, ayudará a determinar puntos importantes dentro de la construcción del sistema. Puntos confusos, información deficiente, características arquitectónicas, iluminación; todas anotaciones que se pueden obtener de la primera impresión.

Cuando se trata de lugares con operaciones complejas como es el caso de terminales terrestres y aéreas, generar un cuestionario para identificar necesidades de los departamentos involucrados en el proceso, ayuda a definir parámetros que incluirá el sistema de señales.

Recuerda que la señalética está hecha para quienes entran en contacto por primera vez con un espacio. Luego que el lugar es decodificado e identificado, el sistema se vuelve invisible. He ahí la importancia de fotografiar, anotar y de ser posible grabar esta primera experiencia.

Imagen corporativa o normativa gráfica

La señalética debe ayudar a reafirmar la identidad corporativa considerando que formará parte de la imagen global de la institución.

Observa a los usuarios

Existen ocasiones en las que lo importante se disfraza y no se puede ver más allá de lo evidente.

De ser afortunado, existen casos en los cuales el cliente posee un manual de imagen que otorga los lineamientos estéticos que deben cumplir los elementos generados para la entidad. Este documento no se debe considerar como un limitante, sino más bien como un apoyo para el proceso de di-

El contacto que se tenga de forma personal con un espacio no será igual para

25



seño, del cual se pueden tomar referentes conceptuales y formales.

Si no se corre con tanta suerte, este documento no existirá y deberás mediante una entrevista sacar la información respectiva.

No todo lo escrito es ley

Si bien existen ciertos lineamientos que ayudan en parámetros de diseño o composición, el trabajo teórico se transforma en base al contexto de cada proyecto.

Todo trabajo de diseño será realizado según el contexto en el que se vaya a implementar, y estos casos no son la excepción. Pon a prueba las normas y lineamientos, porque cada proyecto es un universo diferente.

INGREDIENTE 3: Organízate



Peras con peras y manzanas con manzanas!

En este punto es momento de organizar los datos, hechos, cifras y opiniones según su utilidad para el proyecto.

Este proceso ayudará a facilitar el trabajo del siguiente punto. Es recomendable guardar respaldos de toda la información recolectada en caso de que algo se haya pasado por alto.



Define el camino

Para este momento se debe tener en claro la información con la que se cuenta para de este modo definir lineamientos. Dentro de los puntos que se deben definir están:

1. Determinar el área de trabajo o alcance del estudio.
2. Definir carácter arquitectónico: características formales de los espacios y sus condiciones ambientales.
3. Reconocimiento de áreas, procesos y servicios.
4. Identificación de necesidades.
5. Crónica de la situación actual.

Toda esta información será interpretada y traducida a diseño a partir del siguiente punto.

TIEMPO EXTRA: Análisis, diagnóstico y evaluación



Muestra del índice de contenidos

INTRODUCCIÓN

Incluye una especie de explicación en este punto. De qué se trata el documento, cómo se ha realizado el proceso y cuál será el modo de trabajo a aplicarse para la creación del sistema de señales.

DEFINICIÓN DEL ÁREA DE TRABAJO

Detallar los espacios que serán analizados, interpretados e intervenidos en el sistema de señales. Esta definición se puede realizar también en base a procesos: sistema de señales involucrados en el proceso de arribos internacionales o sistema de señales implicados en procesos comerciales de un centro de negocios.

CARÁCTER ARQUITECTÓNICO: CARACTERÍSTICAS FORMALES DE LOS ESPACIOS Y SUS CONDI- CIONES AMBIENTALES

Para este punto se deben considerar todos los aspectos que influyan en la apreciación del espacio u entorno. Definir el estilo arquitectónico, la cromática del espacio, las características de iluminación, el tipo de elementos que decoran el lugar, tipo de materiales de construcción, características en pisos, techos y paredes; en fin, todos son elementos que determinarán el área.

Existe un documento previo a la entrega del manual señalético, en el cual se hace conocer al cliente un resumen del proceso anterior (ingredientes 1, 2 y 3). En éste deben constar los parámetros que determinarán el sustento teórico del diseño señalético.

La entrega de este documento puede realizarse a manera de informe o exposición, según las condiciones del proyecto. Recomiendo no obstante que se presente en formato exposición, ya que así se tendrá mayor oportunidad de exponerla al cliente. El intercambio de información entre ambas partes puede ser de gran ayuda.

ANÁLISIS DE INFORMACIÓN

• RECONOCIMIENTO DE ÁREAS

Secciona el espacio de intervención en base a las áreas que lo conforman. Dividir el todo en sus partes ayuda a identificar situaciones particulares de cada uno de los sub-espacios. Por ejemplo, si se tratase de un genérico centro comercial, se tiene: zona de parqueo, ingresos, caminos de paseos comerciales y área de estancia.

Grafica este proceso sobre el plano.

• RECONOCIMIENTO DE PROCESOS Y SERVICIOS

Se trata de una división similar a la anterior. Para este punto se analiza el seccionamiento del espacio desde la perspectiva de uso del mismo. Hago la comparación en base al ejemplo primero:

Procesos primarios: son los implicados en el mayor flujo de personas.

Procesos secundarios: son los implicados en un flujo menor a los procesos primarios.

Procesos complementarios: flujos extra a los habituales.

Servicios: baños y ascensores.

Grafica este proceso sobre el plano.

• IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES

Se trata de analizar necesidades y requerimientos de todos los involucrados en procesos y flujos. Ejemplificando, el departamento comercial de un centro comercial (perdónese la redundancia léxica), dará prioridad a que sus potenciales clientes pasen el mayor tiempo posible interactuando en el espacio

para que con el tiempo se desate alguna conducta de compra. El departamento encargado de seguridad tendrá su principal interés en que los usuarios identifiquen fácilmente rutas de evacuación y salidas de emergencia, y, por otro lado, el usuario finalmente pretenderá encontrar de manera fácil el local de su interés.

Encasilla esta información en una tabla.

• EN CASO DE...

Puede ser que existan casos donde el diseño no se inicie desde cero, es decir que se intervenga en un proceso de rediseño del sistema de señales. En estas ocasiones los puntos que serán analizados son: terminología en uso, inventario de las señales existentes en cuanto a diseño y ubicación, análisis de soportes y materiales, problemas señaléticos (informativos, espaciales y gráficos) y finalmente aciertos y desaciertos del sistema en uso.

CRÓNICA DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Este punto funcionará a manera de resumen. Acá se mostrarán los puntos que determinan conceptualmente el sistema: diagnósticos del estudio, propuesta de tamaños, proporciones y legibilidad, jerarquización de información y tipologías, identificación de espacios de información y determinación de información necesaria y su ubicación espacial.

LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR

PASO 1: Transformación



Llamo a este paso transformación por ser el instante en el que todo el trabajo previo se comienza a hacer tangible en elementos de diseño. Para este punto se necesitará tener conocimiento total sobre el “análisis, diagnóstico y evaluación”, ya que sólo esto permitirá una interpretación óptima de la realidad.

Es necesario realizar una comparación, traducción e interpretación. Traducir es expresar en un idioma lo dicho o escrito en otro, mientras que interpretar es el proceso de traducción de un texto o discurso facilitando su posterior comprensión. El diseñador juega el rol de intérprete para este caso; se encarga de analizar la información y devolverla en forma de señales que faciliten la lectura del espacio a los usuarios.

Conceptualización del Sistema

Se trata de organizar toda la información y sintetizarla en una idea o concepto que sirva de guía para las decisiones futuras. *Sobriedad, amigabilidad, imponencia, vanguardismo, modernidad, informalidad, geométrica, estilización, tendencia*; todos son conceptos que pueden o no estar incluidos en la visión señalética de un espacio.

El concepto nace tanto de la interpretación de la información recolectada como de las exigencias propias de la naturaleza del espacio. Para un terminal internacional, los conceptos guía para la construcción de señales pueden ser simplicidad, modernidad e imponencia. No se puede manejar ideas como lúdico o asombroso ya que los pasajeros podrían perder tanto tiempo admirando las señales “por ser diferentes y admirables”, que terminarían olvidando su transporte.

Recomiendo para el Sistema, sintetizar el concepto pensado en palabras clave que lo representen, y en todo momento del proceso tenerlas visibles. Ayudará a no perder el rumbo.

Definición

RELACIÓN ENTRE LA SEÑALÉTICA Y LA PERCEPCIÓN HUMANA

El ser humano capta información a través de sus cinco sentidos, pero el sentido con mayor carga de estímulos es la vista. El 80% de la información sensorial que adquirimos es mediante la vista y sólo un 20% restante gracias a los otros sentidos. Considerando esto, los Sistemas Señaléticos deben responder no sólo a los requerimientos humanos de percepción, sino también a cómo esta información se enfrenta con un usuario posible en un escenario de ciertas características visuales (condiciones de luminosidad, contaminación visual, arquitectura del espacio, entre otros). El comportamiento de cada señal es diferente y se determina por su contexto de uso, su factor humano y la ubicación en el espacio, variando así ángulo, distancia o altura de implementación.

La percepción de señales está condicionada por características físicas del espacio, contexto de uso, y características físicas y psicológicas del individuo. Algunos de los puntos a considerar para la producción de Sistemas Señaléticos son:

- **Campo de visión:** el cono de visión humano es de 60 grados aproximadamente.
- **Agudeza visual:** dependerá de cada individuo
- **Rango de lectura:** dependerá del contexto de uso. Aproximadamente una persona adulta lee entre 200 a 250 palabras por minuto, pero en caso de hallarse en un vehículo a una velocidad pro-

medio de 60 km/h, el rango no supera las 6 palabras.

- **Distancia de lectura:** dependerá de la familia tipográfica escogida y de las implicaciones formales del soporte donde se encuentra.

RELACIÓN ENTRE LA SEÑALÉTICA - LA PERCEPCIÓN HUMANA - FACTORES CULTURALES

Ideas, costumbres y creencias de cada colectivo humano influyen en la percepción y significación de la realidad. El psicólogo belga A. Michotte⁵ entendía que la captación del sentido de lo percibido no debe considerarse como una simple adición a la forma, como yuxtaposición, como la aparición de algo que viene a añadirse a la figura, sino como un aspecto esencial de ella.

La percepción se halla limitada por unas coordenadas espacio-temporales muy estrictas, que precisamente la imaginación y el pensamiento están encargados de trascender. La experiencia perceptiva es una forma de intuición sensible de la realidad física.

Considera como vectores influyentes en la percepción a los siguientes puntos:

- El grado de objetividad de las imágenes (realistas o icónicas, esquemáticas y simbólicas).
- El contenido figura-texto.
- La composición (tener presentes la leyes de la Gestalt).
- Formato.
- Contrastes.
- Códigos cromáticos y contrastes de color.

LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR

⁵ Nuttin, J. (June 1966). “Albert Edouard Michotte van den Berck: 1881-1965”. *Periódico Americano de Psicología*. 79 (2): 331-3.

Interpretación

El concepto guía a la forma. Desde el tipo de soportes a implementar hasta el ángulo interno de las flechas, todo dependerá de la idea de sostén del Sistema de Señales que guíe el proyecto.

EL TONO DE LA COMUNICACIÓN

Conversar con amigos en una tarde de cervezas y una cena en casa de los padres de tu pareja, son situaciones comunicacionales diferentes y distanciadas por completo. Como evidenciamos vestimos diferente, nos movemos diferente, cambiamos la voz y usamos otras palabras, cambiamos la postura y hasta nuestro peinado. En señalética, es lo mismo.

Se debe decidir si la forma en que las señales se implementen, hablarán con el usuario como en una tarde de fútbol con amigos, o como en la presentación a los suegros.

ELEMENTOS GRÁFICOS

Tanto las características gráficas de las flechas como de los pictogramas, así también la tipografía, deberán

unificarse en una misma significación. Una tipografía Impact, flechas completamente geométricas y angulosas, y pictogramas estáticos, no son útiles para un sistema que pretenda ser amigable e informal.

FORMATOS

Si el sistema es formal o más bien amigable, define el tono de comunicación que se propicie con el usuario. Un directorio colgante es imponente y por la ubicación no permite que se acerquen a él, mientras que un directorio con soporte en piso es más amigable por estar al alcance del usuario.

PROPORCIONES

Aunque creamos que este punto depende únicamente de las características del espacio y la percepción del grupo humano, el concepto influirá así también en él. Las letras de 4 m de altura que funcionan como identificador es algo fuera de toda proporción espacial y percepción humana, pero está dentro del concepto y propósito del proyecto, como es el caso del Sistema de Señales del Zoo Temaikén.

TEMAIKÉN
Proyecto Shakespear
Fuente: Diseño Shakespear
(2000). Zoo Temaikén "Visual
Identity and Signage",
Argentina. [Fotografía].
Disponible en: [http://
elplanz-arquitectura.
blogspot.com/2012/11/
diseno-shakespear.html](http://elplanz-arquitectura.blogspot.com/2012/11/diseno-shakespear.html)



32

PASO 2: Desarrollo de Diseño



Curarse en salud

Antes que des rienda suelta a tu imaginación, es necesario para este punto que tu grado de asesoramiento interdisciplinario llegue a su punto más álgido, de igual manera que sometamos a prueba todas tus ideas frente al equipo de trabajo. Esto ayudará a descartar todos los sueños y quedarse únicamente con ideas útiles.

Antes: ¡Cuidado con la universalización!

Desde el proyecto de Katsumie Masaro para las Olimpiadas de Tokio de 1964, donde tanto él como su equipo renuncian a los derechos de autor del proyecto, promulgando así el libre uso del mismo, inicia un proceso de epidemia pictográfica que induciría a la universalización de esta área proyectual de la comunicación visual.

Si a esto se le añade como hecho culminante el Protocolo de Ginebra que origina el Código de Tránsito Europeo en 1949, el sistema DOT, el banco de datos de Henry Dreyfuss, la edición primera de Symbol Sourcebook, la fundación de Glypsen Estados Unidos, LoCos en Japón y la *Organización Hablamos Juntos* en Estados Unidos, se desemboca en la epidemia de pictogramas repetidos. Sumando la influencia del internet con los links de libre descarga de archivos, son cientos de pictogramas creados para su libre uso y modificación, con lo cual se genera como resultado una prostitución de pictogramas. El mismo elemento gráfico que se utiliza para identificar el punto de información de una biblioteca pública en París es utilizado para representar un servicio de internet en un centro comercial de Quillota.

Gracias al internet también se ha generado el uso excesivo del mismo recurso tipográfico para todo tipo de Sistema Señalético. Se utiliza la herramienta para descargar la fuente a nuestro ordenador y usarla, reusarla y volver a emplearla otra vez.



99

98

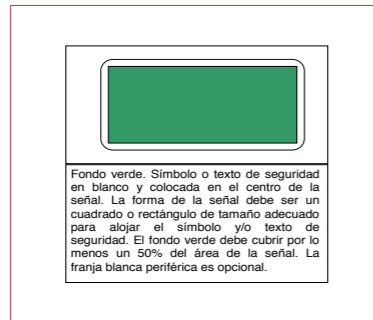
No se trata de satanizar la universalización de recursos ni mucho menos, si no más bien, de ser conscientes que tratamos con una realidad riesgosa donde se debe saber diferenciar con conocimiento de causa cuándo y cómo emplear dichos recursos.

Que nunca se nos pase por alto el contexto ni olvidemos el factor humano ya que de éstos dos puntos dependerá el "grado de universalización" (por así llamarlo), de tu proyecto.

Como aclaración. Existirán muchos casos para los cuales el uso de recursos tipográficos, pictográficos y cromáticos obligatoriamente deberán mane-

jarse en estándares universales homologados. El color rojo para restricción o peligro, la señalización horizontal de rayas continuas en el asfalto, el disco de "pare", el hombrecillo que corre tras la flecha en fondo verde, entre otros, no son más que ejemplos de la universalización de recursos que han llegado a cumplirse en leyes de estándar internacional a cumplirse.

Informarse de los parámetros nacionales e internacionales a cumplir, es parte de la construcción del proyecto señalético, pero, cómo cumplir estas normas, es la manera de generar aporte propio.



NORMA INEN
Norma INEN 439: 1984. Señales y Símbolos de Seguridad (2010). Quito Ecuador. Extracto p. 4.



SEÑALES ESTANDARIZADAS PARA RUTA DE EVACUACIÓN
Fuente: <http://vmcreatives.com/catalogo.html>

FOTOS DE LA PROPUESTA DE SEÑALES PARA RUTA DE EVACUACIÓN

Fuente: Ziette Diseño (2013). Archivo de Registro de proceso de trabajo. [Fotografía].



Retícula de composición y Módulo compositivo

LA RECETA PARA EL DISEÑADOR

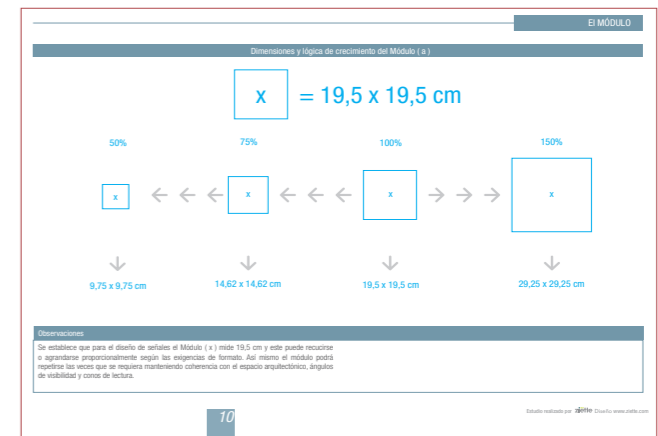
Existe una estructura "invisible" que determina la composición de los productos de diseño. Ya sea que nazca de la proporción aurea, de la ley de tercios o de un marco orgánico, es esta retícula la que define el módulo de composición.

Este módulo funciona como la mínima expresión de la estructura y permitirá la construcción de estructuras más complejas.

En señalética esta malla se construye en base al texto más largo de los términos a utilizarse por ser el más complejo en lo que a uso de espacio se refiere.

EJEMPLO MÓDULO DE COMPOSICIÓN Y RETÍCULA

Fuente: Ziette Diseño (2014). Manual Señalético Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre, Quito. [Documento Técnico]. p. 10



Tipografía

Siendo uno de los elementos de composición de diseño, la tipografía debe responder a las necesidades impuestas por el sistema. Si bien existen fuentes creadas para fines señaléticos como es el caso de la *DIN 1451*, la *Interstate* o la *Lacuna*, habrán casos que permitan la inclusión de tipos más orgánicos o decorativos. Todo dependerá del *background* conceptual que se tenga.

Es posible que una vez que se tenga identificada la familia tipográfica a utilizarse, por razones formales o funcionales, se deba proceder a una adaptación de las letras alterando sus formas.

EJEMPLO DIFERENTES CLASES DE TIPOGRAFÍAS EMPLEMENTADAS EN SEÑALÉTICA

FRUTIGER LT ROMAN						FUTURA					
a	b	c	d	e	f	o	b	c	d	e	f
g	h	i	j	k	l	g	h	i	j	k	l
m	n	ñ	o	p	q	m	n	ñ	o	p	q
r	s	t	u	v	w	r	s	t	u	v	w
x	y	z				x	y	z			
A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
G	H	I	J	K	L	G	H	I	J	K	L
M	N	Ñ	O	P	Q	M	N	Ñ	O	P	Q
R	S	T	U	V	W	R	S	T	U	V	W
X	Y	Z				X	Y	Z			
0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5
6	7	8	9	.	‘	6	7	8	9	.	‘

FRANKLIN GOTHIC MEDIUM						ARIAL					
a	b	c	d	e	f	a	b	c	d	e	f
g	h	i	j	k	l	g	h	i	j	k	l
m	n	ñ	o	p	q	m	n	ñ	o	p	q
r	s	t	u	v	w	r	s	t	u	v	w
x	y	z				x	y	z			
A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
G	H	I	J	K	L	G	H	I	J	K	L
M	N	Ñ	O	P	Q	M	N	Ñ	O	P	Q
R	S	T	U	V	W	R	S	T	U	V	W
X	Y	Z				X	Y	Z			
0	1	2	3	4	5	0	1	2	3	4	5
6	7	8	9	.	‘	6	7	8	9	.	‘

En especial los diseñadores que venimos de una enseñanza y experiencia esencialmente gráfica solemos dar rienda suelta a nuestros sueños, suponiendo que no habrá gran diferencia en cuanto a procesos, materiales o costos entre la implementación de un tótem o la de un directorio colgante de tres pisos.

Es preciso para estos casos el asesoramiento y orientación de un diseñador de productos, así como de algún experimentado productor, e incluso eventualmente de un ingeniero. Todas las especificaciones técnicas de diseño deben ser premeditadas, considerando una economía de materiales y durabilidad de los mismos, permanencia frente al vandalismo, sistema de estructura, modo de sujeción, optimización en tiempos de producción e instalación, mantenimiento de las piezas, entre otros.

Existirán espacios cambiantes, donde la información constantemente variable determine el diseño de los soportes. Para estos casos, que el equipo considere las soluciones más “alocadas” funciona. Bases imantadas para cambiar fácilmente las franjas de información, o, estructuras montadas a manera de legos para reemplazar piezas en caso de variación, son respuestas acertadas para estos casos.

Prototipado

Es como probar la comida antes de servirla a los invitados.

Existe un paso antes de la elaboración de prototipos, que es similar a este proceso y que será de igual ayuda, podría llamarse pre-prototipado. Son muestras que nos ayudan más que nada a hacer validaciones gráficas; se trata de impresiones a color en tamaño real de las señales que nos facilitan



FOTOS DEL PROCESO DE PROTOTIPOS AEROPUERTO
Fuente: Ziette Diseño (2013).
Archivo de Registro de proceso de trabajo. [Fotografía].

analizar las señales en contexto y poner así a prueba la cromática, pictografía, tipografía y proporciones. Una vez que este proceso haya sido validado se puede proceder al prototipado en sí.

Escoger una señal de cada tipo (colgante, de pared, pedestal, etc) y producirla con materiales finales (tal como se planea sea de forma real), y luego de ser posible instalarla si no en el sitio en un lugar de condiciones similares, proporciona la validación final de las piezas de diseño al comprobar la funcionalidad tanto del aspecto estético como funcional de las piezas. Durante este proceso es posible que detalles del diseño se modifiquen. Consérvese la calma, es un proceso normal.



LA RECETA PARA EL DISEÑADOR

Como anécdota. Durante el proceso de elaboración de prototipos de señales para el Nuevo Aeropuerto de Quito, se decidió que se debían incluir señales en bandera como identificadores para los ascensores que en ese momento causaban problemas por ser “invisibles” ante los usuarios.

El problema surgió cuando nos percatamos que la mayoría de paredes donde instalar son de gypsum, material poco resistente como sostén y de difícil trato para perforación. A esto se le suma el formato de una señal más horizontal que vertical, disminuyendo así la superficie de sujeción y presentándose una grave situación de distribución de peso.

Desde un bloque de aglomerado MDF con las dimensiones reales de la señal hasta un marco de tol, se produjeron e instalaron en planchas de gypsum donde se los puso a manera de prueba. Finalmente se realizó una estructura en tubo de aluminio cuadrado de 4 cm con codos plásticos para los ángulos, y sobre este marco, planchas de PVC de 3mm de espesor forradas en vinil impreso laminado mate. Con esto se disminuyó el peso de las señales, se incrementó el área de sujeción y se pudo realizar la instalación, sin ocasionar mayores inconvenientes.



FOTOS DEL PROCESO DE PROTOTIPOS AEROPUERTO
Fuente: Ziette Diseño (2013).
Archivo de Registro de proceso de trabajo. [Fotografía].

PASO 3: Las reglas del juego Manual de Programa Señalético



Antes de...

El manual señalético es un documento donde se expone por completo al Sistema de Señales. Este documento se debe entregar al cliente una vez finalizado el proceso junto con un respaldo digital de las señales diagramadas. Como recomendaciones:

- Piensa que este documento debe ser comprensible en su totalidad, a tal grado que alguien completamente ajeno al proyecto lo entienda y pueda producir las señales, o crear nuevas en caso de que así lo amerite. Escribe claramente las explicaciones y grafica al detalle lo que sea necesario.
- El manual debe contener y explicar todo lo que corresponda al diseño de las señales. Terminología, códigos de color, tipografías, pictografías, formatos y proporciones, son puntos que deberán constar.
- Considera que una mala interpretación del manual al momento de la producción o instalación, podría ensuciar todo el trabajo anterior. No te des por vencido tan cerca de la línea de meta, elabora un buen manual.
- Somos diseñadores, la presentación formal del manual debe ser diseñada. Diagramar la información es parte necesaria para la entrega del documento.
- Respecto al archivo digital que contenga los artes, no olvides enviar dicho documento con todos los respaldos necesarios, colores en códigos de impresión, tamaños adecuados o indicar la escala a la que se encuentran, y finalmente, en un formato que no cause problemas ya sea por el tipo de archivo como por la versión del mismo.

Muestra del Índice de contenidos

LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR

INTRODUCCIÓN

Elabora un texto a manera de resumen del trabajo realizado, donde se exponga una descripción del proceso y cuáles han sido los resultados del mismo.

información. Estos colores se deberán expresar en códigos CMYK, RGB y Pantone.

• PICTOGRAMAS

Se hace una muestra de la pictografía a utilizarse. Cada pictograma se muestra dentro de la retícula de composición, en negro puro (para poder entender la figura fuera de connotaciones cromáticas) y finalmente en el color designado (como muestra final).

Incluir la retícula de composición es necesario por si a futuro se incorporan nuevos pictogramas al sistema.

TERMINOLOGÍA

Se trata de los mensajes a difundir, por lo tanto hablamos de que la terminología trata de la columna vertebral a nivel comunicacional. Sintetiza en un cuadro de resumen los términos que se utilizarán dentro del sistema. Se deben incluir las traducciones en caso de que el sistema incluya un segundo idioma.

DISEÑO DE SEÑALES

• EL MÓDULO

En esta lámina se debe explicar cómo nacieron formalmente las señales desde la mínima unidad (el módulo) hasta su constitución. Se debe explicar el modo del crecimiento del módulo (se duplica, se triplica, crece en cuartos, etc).

• TIPOGRAFÍA

Se hace una muestra de la familia tipográfica a utilizarse y sus variaciones en caso de que existan. Esta lámina debe incluir los tamaños de la fuente según la señal a la que pertenezcan y el color de la misma en base al fondo.

DISEÑO DEL SOPORTE DE SEÑALES

• EL SISTEMA DE SEÑALES

Se expone cuáles son las tipologías de señales que componen el sistema. Esta explicación será gráfica.

• DISEÑO FORMAL

Este apartado debe mostrar las señales en su apariencia final, incluyendo el soporte en vista frontal, lateral y vista isométrica.

• MODULACIÓN

Muestra cuál será la retícula de composición de cada una de las tipologías. Hacer gráficos representativos es de gran utilidad para la comprensión.

Mientras más información se provea al constructor, habrá menos cabida al error

• EL LENGUAJE CROMÁTICO

Indicar los colores a utilizarse según los tipos de señales o jerarquías de

• CONSTRUCCIÓN

Muestra los detalles constructivos de cada una de las señales. Una explosión o diagrama de ensamble del producto es necesario en este punto. Existirán casos en que la sección del producto

sea necesaria para revelar ciertos detalles complejos.

A este punto también le corresponde aclarar el modo de sujeción que tendrá los soportes.

- **APLICACIÓN DEL DISEÑO GRÁFICO**

Se realiza una muestra de la comunión de ambas partes del proyecto, la gráfica con el producto. Incluye una muestra por cada tipología de soporte.

- **TABLA DE MATERIALES**

Para el constructor será de gran utilidad contar con una muestra de los materiales que requiere el proyecto. Se debe ser específicos al mencionar características, códigos e incluso marcas, ya que la calidad depende en gran medida de este tipo de detalles.

Se debe tener cuidado especial en ciertos puntos, como es el caso de vini-

los por poner un ejemplo. Por más que se maneje el mismo código y calidad de producto, el color de una marca de vinil a otra varía, y por esta clase de motivos es necesario estar alertas.

CUANTIFICACIÓN DE SEÑALES

Se trata de un resumen donde se especifica la cantidad de señales que se deberán implementar según el tipo de soporte. Esta información es de utilidad al momento de estimar tiempos de producción, así como esbozar el presupuesto.

SISTEMA DE FICHAS Y UBICACIÓN DE SEÑALES

Se elabora una lámina por cada señal a implementar. Cada lámina deberá exponer el tipo de señal, la ubicación que tendrá, la orientación del soporte, y observaciones específicas de cada pieza. Se incluirá también una muestra de ubicación en el plano y la imagen de la señal.

FICHAS DE SEÑALES
Fuente: Ziette Diseño (2009). Ficha desarrollada por Ziette Diseño durante el proceso de "Análisis y Diagnóstico" del Antiguo terminal aéreo de Quito.

¡LA CENA ESTÁ SERVIDA!

LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR



Asesoramiento

No siempre quien diseña será el encargado de producción, ya sea por limitación en el alcance de servicios del estudio de diseño, como por procesos internos de licitación que manejan algunos clientes.

Es trabajo del equipo de diseño a cargo del proyecto señalético, informar sobre el personal más calificado para elaborar dicha tarea. La elección de proveedor es tan importante como lo fue en su momento el designar el estudio de diseño a cargo, ya que de ellos dependerá el resultado final de las piezas y su instalación en el sitio.

Producción

Con los detalles constructivos expuestos en el manual de señales y la supervisión esporádica del equipo de trabajo, el proveedor debe ser capaz de producir las piezas acatando las indicaciones y especificaciones expuestas.

Se debe cuidar el acabado final de las piezas ya que serán el reflejo de la calidad del trabajo.

Instalación

Este proceso deberá ser revisado y aprobado por el equipo de diseño antes de que el sistema tenga contacto con los usuarios, esto con el objetivo de corroborar que todas las señales hayan sido instaladas correctamente.

Una señal colocada en sentido contrario podría ser fatal.

Adecuaciones finales

Una vez que el proyecto entra en funcionamiento, es posible que salten a la luz situaciones antes invisibles. El surgimiento de nuevas señales emergentes para seguridad, información o dirección, es una realidad en este tipo de proyectos.

Entrega del proyecto

Cuando no queden más cabos por atar, que se abra el champagne.

Se hace entrega tanto del manual en forma física, de los respaldos digitales y en algunos casos hasta de los prototipos.

Realiza además un acta de entrega que el cliente firme, donde quede por sentada la conformidad. Esto más que nada como un cierre formal que deje constancia.

Evaluación

"Una obra de arte nunca se termina, solo se abandona."

Leonardo da Vinci.

Una vez finalizado el proyecto, es recomendable realizar una visita para evaluar el Sistema. Este punto es de utilidad al diseñador o equipo de diseño más que al cliente, y se centra en poder distinguir fortalezas y debilidades de nuestro trabajo; conceptos muy útiles al momento de emprender un nuevo proyecto.



44

EL BAJATIVO

Un proyecto acaba, otro empieza.

Cual padre orgulloso, se debe tener un registro fotográfico del proceso. No olvides incluir estas imágenes en tu portafolio junto a una reseña que explique el proyecto; no sólo por muestra de trabajo, sino también como una ayuda pasiva que posicione la disciplina. Exponer esta clase de proyectos será de gran utilidad para comenzar a generar referentes en la región.

EN LO PERSONAL...

LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR



hacer bromas sobre el afán de los pasajeros por acercarse a preguntar. Un día siguiendo el chiste dije: *"yo sacaría todas las señales y pondría chicos con un lindo uniforme que diga en la espalda: pregúnteme. Eso solucionaría todo y no estaríamos instalando a las tres de la mañana."* ¿Es acaso tan jalado de los pelos?

Diseñador a tu zapato

No es de extrañarse que al momento de saber cuánto cobrar por un trabajo de diseño, existan complicaciones. El valor por hora de trabajo, los gastos fijos, el tipo de cliente, todos son factores que determinan cuánto cuesta un proyecto de diseño, aunque lamentablemente no son conceptos que como diseñadores manejemos bien.

Diseño sin límites

Diseñar es dar la mejor solución a una realidad conflictiva, y esta solución no tiene por qué tener límites. Para mí esto es el diseño.

Perder el miedo al formato, a los materiales, a nuevas formas e incluso a maneras innovadoras de comunicar, es parte de nuestro trabajo.

Si diseñamos para la gente, por qué no escuchar lo que la gente dice. Después de todo, si es tan difícil hacer que la gente en América Latina lea señales porque sencillamente prefiere la palabra, diseñar un sistema de señales orales. Puede existir la oportunidad de implementarlo y marcar tendencia.

Durante el proceso de rediseño de señales del Nuevo Aeropuerto de Quito, con el equipo de trabajo solíamos

Personalmente aconsejo que si lo tuyo es diseñar, consigas a alguien cuyo trabajo sea administrar. Un administrador, gerente administrativo o como se le quiera llamar, será de gran ayuda dentro del equipo de trabajo.

Bajo su tutela se podrán cubrir los gastos del proyecto y obtener ganancia, cálculos que a nosotros como diseñadores nos cuesta realizar.

La gente hace lo que la gente quiere hacer

A la hora de la hora, debemos ser conscientes que el intrincado mundo que representa el comportamiento humano saldrá a flote, y la acción que esto represente está fuera de nuestro poder.

45

No existirá Sistema de Señales en el mundo que se imponga autoritaria y dictatorialmente frente a cierto accionar de algunos grupos, por lo que cuando se viole algún acceso restringido, se vaya en sentido contrario al flujo, no se bote el papel higiénico en el depósito o desaparezcan las señales de su sitio, no olvidemos que hay un factor que como profesionales queda fuera de nuestro alcance: el factor humano.

El ejercicio profesional

Para cada egresado será diferente, pero nunca será fácil. Enfrentarse al mundo profesional con un título de diseñador en esta realidad se puede transformar en un camino pintoresco, lleno de anécdotas de las que posteriormente harás burla.

Trabajar en la imprenta como el que hace la parte gratis del trabajo, ser la mano de obra de un estudio de publicidad, hacer las presentaciones en empresas de marketing, ser el raro que hace dibujitos en la editorial, o realizar los artes digitales para rotuladores, todos son posibles comienzos de esta carrera, que se vuelve una prueba a la paciencia y al esmero. Sin olvidar los “trabajitos” para la familia, que ayudan a salvar las compras del mes, pero sacan más de un grito de desesperación.

Al final logras entrar a un estudio de diseño y no es para servir café, no obstante te transformas en el chico del scanner, el diagramador del libro de matemáticas, o el que hace el manual de marca, es decir el encargado del trabajo que nadie más quiere coger. Tranquilidad. Entrar al mundo profesional ayuda a conocer el medio, hacer contactos y ganar experiencia. Si no

nace *tu oportunidad* ahí, por lo menos te dará herramientas para seguir la búsqueda.

El diseño limita al diseño

Por favor, basta ya de enclaustrarnos en discusiones obsoletas que se limitan a escarbar terrenos ya tratados, sin dar solución alguna. Si bien la realidad teórica, académica y profesional de la disciplina no es la que se desearía tener en América Latina, es tiempo de comenzar a generar acciones concretas que propicien la transformación.

Ser consientes del poder del Diseño en una sociedad, ya sea como generador de cultura visual urbana o en la generación de comportamientos, y darle el peso real a la disciplina, debe nacer desde el mismo Diseño. No somos meros hacedores de imágenes o de productos.

¿Diseño global o particular?

Consideremos la función reguladora del Diseño. La disciplina se encarga de organizar información legible y visible con el objetivo de normar ciertos comportamientos dentro de una sociedad o sectores determinados de la misma, siendo esto así, pues vale recalcar que la conducta humana es afectada por la herencia genética, la experiencia y las circunstancias sociales, hecho que afectará en cómo el individuo se comporta frente al acto de interpretación y regulación.

Pues bueno, cada individuo nace dentro de un ambiente social, cultural y

familiar, con determinado idioma, religión y costumbres que determinan sus relaciones sociales. Estas características del medio afectarán en la manera de aprendizaje del sujeto y en su comportamiento. No obstante, existirán ciertas similitudes en la forma de responder a un mismo patrón de influencias en un grupo que se ha desarrollado en la misma cultura: modelos del habla, lenguaje corporal e incluso formas de humor, lo que quiere decir que se puede generar un lenguaje común para comunicarse con un grupo determinado.

No se puede obviar tampoco otro de los parámetros distintivos dentro de las sociedades que influirá directamente en la relación diseño-sujeto; la percepción. Abogando por la Psicología Cultural, expongo que la cultura es considerada en plural, como un conjunto de escenarios de actividad definidos históricamente que afectan de modo diferencial al funcionamiento mental (Tulviste, 1999; Wertsch, 1985/1988; Wertsch y Tulviste, 1999). Se demuestra así que las diferentes culturas “ven” cosas de maneras diferentes. Se propone así la influencia del tipo de práctica dominante en un contexto cultural determinado en la percepción, es decir, se habla de una actividad cognitiva dependiente de la práctica histórica (se incluye también al tipo actividades recurrentes en las que se desenvuelve el individuo) de la persona y del sistema de códigos usados en la fabricación de la información captada y en la decisión que relacione objeto percibido con la categoría que filtrará dicha percepción. A esto se le debe sumar el hecho que el proceso cognitivo estudiado se verá afectado por el modo en el que éste está siendo estudiado, tal como lo proponen Cole (Cole, 1996; Cole y Scribner, 1974/1977) Lave (1988/1991, 1996), Rogoff (1982; Rogoff y Lave, 1984) y Scribner (Scribner y Cole, 1981), plan-

teando así que la percepción debiese ser estudiada en situaciones naturales y familiares.

Entonces, tomando conciencia de lo antes expuesto, ¿existen diseños globales como tal? Me atrevo a apostar por la particularidad.

Muchos pensarán, pero el pictograma de baños es reconocido en todo el mundo, es cierto, pero no se puede negar la influencia de los procesos de globalización de visual en éste hecho, a más que un pictograma no construye un sistema.

Propongo un análisis del grupo humano que interactuará con el diseño, por ejemplo en el Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre de Quito, se transporta un 75% de pasajeros nacionales, entonces ¿a quién se debe dirigir el sistema? No pequemos de exagerados al pensar que un diseño contextualizado debe tener pictogramas similares a las esculturas incas y estar escrito en quichua, se trata de una propuesta que abogue por una construcción e interpretación contextualizada y libre de los prejuicios de “lo andino”.

Desmitificación de “Lo Andino”

Lo andino es la manifestación de una civilización viva y emergente, en estado de crecimiento y expansión, que responde a los retos del presente sin tener que recurrir necesariamente a las tecnologías y expresiones de su pasado. El ámbito de lo andino es la cordillera de los Andes, incluyendo la costa, la sierra y la selva. Lo andino es lo presente, el hombre actual, vivo, que habita en los países andinos, y todo lo que él piensa, hace y produce, sin

LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR

importar su ubicación social, política, económica y cultural, ni su origen étnico. (Alvizuri, L. 2007, p.26)

Se debe aclarar que lo andino no es lo serrano o proveniente de las montañas, esta creencia es consecuencia de la imposición administrativa que los españoles asignaron con el objetivo de generar una organización política igual a la europea. Las culturas ancestrales tenían una organización longitudinal del terreno lo cuál les permitía trasladarse a diferentes alturas según la época del año, por lo cuál en las diferentes estaciones ellos se ubicaban en la costa, la sierra o la selva según los requerimientos de su agricultura y ganadería. Para los españoles esta visión se les hizo incomprendible por lo cuál se impuso el sistema de división política europeo confinando a los habitantes andinos a un solo lugar, y los ubicaron principalmente las montañas.

Otro factor que influye al pensamiento colectivo de que lo andino se relaciona con los pueblos de las montañas, como lo propone Alvarez (Alvizuri, L. (2007). Andinia: La resurgencia de las Naciones Andinas. Pág. 37-47. Fondo editorial del Instituto de Investigación para la Paz, Cultura e Integración de América Latina. Lima, Perú.), nace a razón de que los españoles prefirieron ubicarse en los asentamiento más cercanos a las costas, por la cercanía con los puertos, produciendo así una mezcla más notoria con los andinos costeños que con los que quedaron limitados a las sierras. Por esta razón, las diferencias raciales y culturales del proceso de mestizaje se hacen tan marcadas entre pueblos de la costa en comparación con los de la sierra.

Aclarado este primer punto, queda demostrado que todos los pueblos a nivel del mar, como en la sierra y también la selva son, por lo menos geográficamente andinos.

Ahora una realidad interesante. Por más que el proceso de occidentalización ha tratado de envolvernos en todos los aspectos, el proceso no ha logrado transformarnos, realidad que se comprueba al no ser admitidos como iguales por los pueblos occidentales. Si la occidentalización hubiese sido fructífera ya tendríamos la aceptación (en muchos casos buscada y anhelada), por parte esos pueblos. Existen rasgos que nos hacen ser como somos, nos distinguen e identifican evitando así que podamos mimetizarnos con la cultura occidental. Es el conjunto de elementos culturales y nuestra mentalidad lo que hace que no podamos ser occidentales, razón por la cuál se debe trabajar en fortalecer estos aspectos y rendirnos ante la idea de una occidentalización de lo andino. Blancos, cobrizos, mestizos y cholos; hispano-hablantes, quechua-hablantes, aimara-hablantes, entre otros, todos somos andinos unidos por el lazo común de estar en estas tierras y pertenecer a este mundo que no es admitido por Occidente como parte del suyo.

Conclusión

Diseño de modas, diseño de repuestos para coches, diseño de un díptico, diseño de imagen, diseño de proyectos... Día a día nos enfrentamos a todos éstos términos que no cumplen otra función que confundir la disciplina y a sus profesionales, pero, en un entorno donde todo tiene algo de "diseño", cómo distinguir lo que realmente nos compete como diseñadores.

Diseñar es una actividad compleja e interdisciplinaria que comienza con un proceso de análisis, pasa por el tamiz de la conceptualización y finaliza con la elaboración de un producto. Es este camino lo que diferencia a un diseñador como tal, de un técnico en

diseño o de un conocedor del software Adobe.

Al igual que un general en batalla, los diseñadores nos movemos en base a estrategias calculadas, que no niegan la oportunidad a la creatividad y libertad de imaginación, sino más bien las usan como herramientas al servicio de la táctica. El diseño de Sistemas Señaléticos, ha sido, una de las batallas más duras que me ha tocado enfrentar, no sólo por ser la primera vez que retaba a un proyecto de ésta naturaleza en mi vida profesional, sino también por la falta de bibliografía contextualizada del tema y los vacíos que deja la experiencia académica, pero esto no es excusa para escapar del enemigo.

Es tiempo de que los diseñadores enriquezcan a la disciplina desde la decolonización con producción de conocimiento "otro" fortaleciendo así la formación académica. No hay excusa que valga para quedarse con los brazos cruzados.

Espero ésta propuesta pueda servir de ayuda a quienes quieran incursionar en este terreno del diseño tan complicado e imprevisto que no hace más que enriquecer la propia experiencia laboral y personal.



LA RECETA PARA
EL DISEÑADOR

BIBLIOGRAFÍA RECOMENDADA

TEXTOS DE DISEÑO

- Augé, M. (2003). El diseño desde el punto de vista del antropólogo. En: Ficciones de fin de siglo. Barcelona: Gedisa.
- Bonsiepe, G. (1990). Perspectivas del diseño industrial y gráfico en América Latina [en línea]. Elisava TdV. Disponible en: http://tdd.elisava.net/coleccion/4/bonsiepe-es/view?set_language=es
- Chaves, N. (2001). El oficio de diseñar. Propuestas a la conciencia crítica de los que comienzan. Barcelona: Gustavo Gili.
- Costa, J. (1987) Señalética. Barcelona: Enciclopedia del diseño, Ceac Colección.
- Estupiñan, C. (2010). Diseño Interdisciplinario. Rol y Perfil del Diseñador Gestor. (Tesis de Maestría Inédita). Universidad de Palermo.
- García, M. (2014). Latinoamérica según Latinoamérica. Pág. 37-47. Cuadernos del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación N47. Facultad de Diseño y Comunicación, Universidad de Palermo. Buenos Aires, Argentina. Disponible en: http://fido.palermo.edu/servicios_dyc/publicacionesdc/archivos/459_libro.pdf
- Heller, S. (2005). "The Ministry of Fear". AIGA Journal of Design. 22 de Juny; Heller, S. [2006]. "Gothic Horror. The Nazi party's obsession with cultural dominance extended far into calligraphy, lettering and type". Eye.
- Julier, G. (2010). La cultura del diseño. Barcelona: Gustavo Gili.
- Kapitzki, H.W. (1993). Ethics and commitment in design. Visuelle Gestaltung, tomado de Marsack, R. (ed.) (1997). Essays on Design
- Landa Robin, Diseño Gráfico y Publicidad, Madrid, (2010), Grupo ANAYA S.A.
- Otl Aicher, El mundo como proyecto, Barcelona, (1994), Editorial Gustavo Gili
- Paris-Clavel, G. (2001). "Hay una necesidad urgente de tomarse su tiempo". En: Ensayos sobre diseño. Diseñadores influyentes de la AGI. Buenos Aires: Ediciones Infinito, p. 160



51

Potter, N. (1999). Qué es un diseñador: objetos, lugares, mensajes. Barcelona: Paidós estética.

Rodríguez Morales, Luis. Diseño, Estrategia y táctica, (2004), Siglo 21 editores

Shakespeare, Ronald. (2009). Señal de Diseño. Memoria de la práctica. Buenos Aires. Paidós, Estudios de Comunicación 30.

Thackara, J. (2005). In the bubble. Designing in a Complex World. Cambridge (Mss): MIT, Press

Valdés de León, G. (2012). De la "Alfabetidad Visual" a la Semiótica. Otra aproximación al "Lenguaje" Visual. Pág. 57-69. Cuadernos del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación N39. Facultad de Diseño y Comunicación, Universidad de Palermo. Buenos Aires, Argentina. Disponible en: rchivos/346_libro.pdf

OTROS TEXTOS

Alvizuri, L. (2007). Andinia: La resurgencia de las Naciones Andinas. Pág. 37-47. Fondo editorial del Instituto de Investigación para la Paz, Cultura e Integración de América Latina. Lima, Perú. Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/58572173/5/%C2%BFQue-es-lo-andino>

Baudrillard, J. (2008). El pacto de lucidez o la inteligencia del mal. Buenos Aires. Ed. Amorrortu.

Bonilla (comp.). Los conquistados. 1492 y la población indígena de las Américas. Quito: Libri Mundi, Tercer Mundo.

Castro, Santiago. Grosfoguel, Ramón. Mignolo, Walter. Walsh, Catherine. Quijano, Aníbal. Maldonado, Nelson. Cajigas, Juan Camilo. Garcés, Fernando. Flórez, Juliana. Espinosa, Mónica. Restrepo, Eduardo. (2007). El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global. Bogotá. Ed. Siglo del Hombre: Universidad Central, Instituto de Estudios Sociales Contemporáneos y Pontificia Universidad Javeriana, Instituto Pensar.

Chaves, N. Sanchez, A. (2001, abril). El patrimonio gráfico y su recuperación. Tipográfica. n° 47.

Galeano, E. (2005). Revista Pueblos. El mundo patas para arriba visto por el escritor uruguayo.

García Canclini, N. (2005). Diferentes, desiguales o desconectados. Barcelona: Gedisa.

_____. (2001). Consumidores y ciudadanos. Mexico: Grijalbo.

_____. (2001). Culturas Híbridas, Estrategias para entrar y salir de la modernidad. Argentina: Paidos.

Grosfoguel, Ramón. (2008). Hacia un pluriversalismo transmoderno decolonial. Tabula Rasa 9. Bogotá.

Gruzinski, Serge. (2003). La guerra de las imágenes. De Cristóbal Colón a «Blade Runner» (1492- 2019). México: FCE.

Jitrik, Noé. (1988). El balcón barroco. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

52

León, Christian. (2012). Imagen, medios y telecolonialidad: hacia una crítica decolonial de los estudios visuales. *Aisthesis*, (51), 109-123. Recuperado en 16 de julio de 2014, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-71812012000100007&lng=es&tIng=es.10.4067/S0718-71812012000100007. Madrid. Disponible en: <http://www.revistapueblos.org/spip.php?rubrique30>.

Mignolo, Walter. (2000). *Local Histories/Global Designs: Essays on the Coloniality of Power, Subaltern Knowledges and Border Thinking*. Princeton: Princeton University Press.

_____. (1995). *The Darker Side of the Renaissance: Literacy, Territoriality and Colonization*. Ann Arbor: The University of Michigan Press.

Mirzoeff, Nicholas. (2003). Una introducción a la cultura visual. Barcelona: Paidós.

Mitchell, W. (2003). «Mostrando el ver: una crítica de la cultura visual». *Revista de Estudios Visuales* 1.

Pacheco, Carlos. (1992). *La comarca oral. La occionalización de la oralidad cultural en la narrativa latinoamericana contemporánea*. Caracas: Ediciones La Casa de Bello.

Pool, Deborah. (200) *Visión, raza y modernidad. Una economía visual del mundo andino de imágenes*. Lima: Sur Casa de Estudios del Socialismo.

Porta, Carmen. (2011). La importancia de la mirada en el comportamiento artístico: identidad histórica y percepción visual. *Aisthesis*, (49), 11-28. Recuperado en 16 de julio de 2014, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-71812011000100001&lng=es&tIng=es.10.4067/S0718-71812011000100001.

Quijano, Aníbal. (1992). "Colonialidad y modernidad/razionalidad". En Heraclio _____. (2000). *Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina*. En LANDER, Edgardo (Comp.), *Lac olonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*, Buenos Aires, CLACSO.

_____. (1999). *Colonialidad del poder, cultura y conocimiento en América Latina*. En Castro-Gómez, Santiago, Guadiola-Rivera, Oscar, Millán de Benavides, Carmen (Eds.) *Pensar (en) los intrínsecos. Teoría y práctica de la crítica poscolonial*, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana.

Shohat, Ella y Robert Stam. (2002). *Multiculturalismo, cine y medios de comunicación*. Barcelona: Paidós.

Valdez de León, G. (2012). De la "Alfabetidad Visual" a la Semiótica. Otra aproximación al "Lenguaje" Visual. Pág. 57-69. Cuadernos del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación N39. Facultad de Diseño y Comunicación, Universidad de Palermo. Buenos Aires, Argentina. Disponible en: [rchivos/346_libro.pdf](http://archivos/346_libro.pdf)

Zavarce, E. (2005). "Consideraciones conceptuales para la enseñanza del Diseño Gráfico; hacia una epistemología de la enseñanza del Diseño Gráfico". Universidad de Zulia, Maracaibo, Venezuela.

BIBLIOGRAFÍA
RECOMENDADA



La propuesta de diseño reflejada en este texto, responde a la necesidad de generación de conocimiento para la disciplina fuera del eurocentrismo con el objeto de trabajar en realidades contextualizadas.

Los sistemas señaléticos son un todo complejo, que resultan del trabajo interdisciplinario, motivo que justifica y apoya la creación de material teórico que alimente el proceso. El presente texto no pretende ser una respuesta totalizadora al momento de creación de sistemas señaléticos, sino más bien, ser una herramienta de apoyo que permita, por un lado, alimentar el proceso de diseño con una propuesta metodológica Andina contextualizada,

y por otro incentivar a la investigación en el campo disciplinar.

Cabe recalcar que este resultado de TFC, se alimenta de la experiencia profesional obtenida en el proceso de análisis, diagnóstico y rediseño del sistema señalético del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre (siendo de hecho éste el caso de estudio del Trabajo de fin de Carrera) y por lo mismo la aplicación de la propuesta se cierra a los determinados "no lugares".

Sin más, bienvenidos todos al universo señalético "aquí": un lugar para perderse.

3.2. Validación final de la propuesta de diseño

La presente validación se ha realizado considerando tres sectores:

1. Profesionales del Diseño
2. Docentes de Diseño
3. Estudiantes de Diseño

La justificación de éstos sectores para la validación, se hace considerando que es una de las ambiciones del proyecto que éste pueda ser de utilidad tanto para la vida académica como para la vida profesional por lo que las apreciaciones, conclusiones y recomendaciones de los inmiscuidos en éstos dos sectores son de gran importancia.

Debo recalcar que los criterios recopilados en las validaciones y considerados recomendaciones valiosas, se imprimieron en la versión final del documento incluyendo éste correcciones en base a los comentarios vertidos

3.2.1. Confrontación 1

En este primer punto se contó con la revisión del Dis. Carlos Andrés Arcos M.D., cuya experiencia laboral como Director de Proyecto del sistema señalético del Viejo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre 2006, Director de Proyecto del sistema señalético y mobiliario urbano para la ciudad de San Gabriel 2011 y Coordinador del Proceso de Rediseño del sistema señalético del Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre 2013, lo posicionan como un apropiado evaluador del proyecto.

Breve análisis sobre una propuesta de Método

Desarrollado por Dis. Carlos Andrés Arcos M.D.

2015 . Agosto . 08

1. El estilo de escritura es ligero, agradable y fácil de digerir, a pesar de la profundidad de ciertos tópicos con los que se puede encontrar.
2. El modelo con el que ha sido elaborado este documento es bastante original y seductor, tomando como referencia un recetario “de cocina”. Sin embargo debe tener cuidado de no crear algún tipo de sesgo que pueda encasillarlo como un libro destinado a mujeres, sin tratar de generar con este comentario ningún tipo de discriminación ni segregación. Por el contrario es un camino muy interesante para provocar la atención del lector y volver ligera una lectura que puede volverse muy pesada.
3. El marco teórico que se presenta en las primeras páginas es muy interesante y explicado de manera práctica y clara. Sin embargo algunos de los puntos que se tratan, como esencia de la investigación (o al menos así lo parece), no han podido ser identificados claramente en el desarrollo del contenido ni en el resultado que se plantea. Entre estos temas se encuen-

tra lo concluido sobre los “no lugares”, respecto a cómo se logra con este modelo la “apropiación del espacio”, o cómo se solventó el asunto del vandalismo, o qué se hizo con el aspecto de la oralidad latinoamericana.

4. De igual manera tampoco se puede apreciar de forma clara la manera en la que se solventa la premisa “desde la Cultura Visual Andina”, expresada en el “subtítulo” del documento. En qué aspectos se ha hecho algo diferente en esta perspectiva con respecto a las perspectivas “eurocentristas” mencionadas en el documento, con las que se trata regularmente esta disciplina. Debe identificarse contundentemente este aspecto que de seguro se encuentra expresado entre líneas, pero este momento todavía no es apreciable su evidencia y verificación.

5. Se ha logrado una correcta descripción y sistematización de los procesos que se deben seguir para el desarrollo de un programa señalético, de acuerdo a la base teórica propuesta por Joan Costa y al proceso teórico práctico elaborado por Ziette Diseño, tras ocho años de experiencia en este campo dentro del AIMS. Lo cual constituye a este trabajo como un documento valioso como respaldo para la gestión de proyectos de este tipo, con un poderoso alcance a nivel nacional e internacional.

6. El sistema de “fichas” o “pastillas” complementarias con información teórica o recomendaciones prácticas, a lo largo del texto son también un adecuado modelo para complementar, sostener o sustentar los aspectos que se desenvuelven en el contenido de forma amena e inteligente, permitiendo tener diferentes niveles de lectura, ya sea solamente la práctica y metodológica, o la teórica y de sustento.

Esto puede mejorarse para que los contenidos abarquen aspectos que por economía de lectura, se han considerado someramente.

7. Existe mucho contenido de gran valor conceptual y teórico dentro del campo del estudio señalético, sin embargo se evidencia una gran ausencia de referencias bibliográficas sobre declaraciones realizadas por autoridades y estudiosos del diseño y otras disciplinas, cuyas referencias simplemente se encuentran ausentes. Este tema de vería ser considerado con suma precaución, sobre todo al considerar que este tipo de documentos son el respaldo para la obtención de un título universitario y además una posible publicación.

8. Aún como un documento recopilatorio de la experiencia laboral dentro de Ziette Diseño, respaldado con el aporte teórico de diferentes autores, el trabajo de organización, análisis, contraste y proyección de información realizados en este trabajo se vuelven totalmente trascendentes dentro del campo del diseño señalético, ya que se respalda en un proceso de experiencia cara a cara con el desarrollo total de un programa señalético real de gran envergadura, en un desarrollo total de veinte meses, desde el inicio del contacto inicial con el cliente, hasta la entrega final del sistema producido e instalado.

(C. A. Arcos, comunicación personal, 08 de agosto del 2015)

3.2.2. Confrontación 2

Se ha contado, para este siguiente punto, con la participación del Dis. Juan Gabriel Chancay, docente de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Se ha considerado valioso el aporte del diseñador justificando el aporte que se puede obtener desde la pedagogía del diseño.

Breve análisis sobre una propuesta de Método

Dis. Juan Gabriel Chancay

2015 . 08 . 07

La propuesta basa su justificación en tres ejes:

- Su vinculación con el contexto (esto es imágenes andinas y aeropuerto)
- Su justificación como medio de anclaje visual en no lugares
- Su aporte (aún verificable) al piso teórico conceptual del diseño de señalética en el Ecuador.

Estas apreciaciones, aunque distan muy poco de las que la estudiante Be-tancourth propone, enfocan mucho mejor la intención de este proyecto teórico-práctico.

El intentar crear teoría desde la fusión del diseño y la sociología es ya, desde su concepción, innovador. Los proyectos visuales (de concepción gráfica u objetual, ambas en este caso) adolecen, en nuestro medio, de un sustento que se apoye en un lineamiento teórico, y que responda al contexto inmediato. No así, el trabajo –receta para una buena señalética-basa su proyección en la teoría.

“¿Por qué diseño y para qué diseño?” parecería ser la pregunta que se contesta en cada apartado del manual de método.

Sin embargo, y como todo proyecto que pretende ser innovador, presenta también falencias en sus alcances.

He detallado brevemente conclusiones y recomendaciones respecto al tema y su desarrollo:

Conclusiones:

- La pertinencia de la incursión en el campo teórico desde la sociología –no lugares- apuntala de manera exitosa el proyecto.
- La intención de llevar el proyecto de la mano de un recurso analógico-semiótico, como lo es de la receta de cocina, brinda la posibilidad de educar al diseñador sin la agresividad de un manual.
- La aplicación práctica y evidente del proyecto valida, de por sí, el mismo.
- Un acierto el uso de la ilustración para educar la mirada desde el

súper-yo.

- Es, en términos angloparlantes: “a long shot”

En virtud de esta última conclusión emito mis recomendaciones:

- Intentar entrar y romper la red paradigmática que teje el diseño vernáculo y tradicional, siempre es una apuesta al vacío. El apoyo que recibe una teoría se construye ahora desde la indexación y no desde la voz –o letra- del estudiante de la academia; entonces: urge una comprobación de pares. Urge una voz (de hecho un grupo de voces actuales) que avalen lo propuesto.

(J. G. Chancay, comunicación personal, 07 de agosto del 2015)

3.2.3. Confrontación 3

Se contó con el apoyo del estudiante egresado Rubén Andrade, el cual por contar con experiencia académica, siendo un estudiante sobresaliente, experiencia como pasante y ya haberse inmiscuido en ciertos trabajos a nivel profesional, cuanta con un criterio más centrado y capaz de aportar al proyecto.

Se ha escogido un estudiante de la Escuela de Diseño de la PUCE por considerarse que son los más apropiados a dar una apreciación de una propuesta de método en base la formación teórica y de pensamiento contemporáneo que posee la carrera.

Breve análisis sobre una propuesta de Método

Rubén Andrade. Egresado de la Escuela de Diseño. PUCE - FADA

2015 . 08 . 07

El texto me resultó increíblemente agradable y liviano, muy amigable, casi una conversación entre amigos, por su forma y por su fondo. Representan un verdadero aporte al ejercicio profesional y estimula el cerebro.

Como método podría encajar pero no es así, supera esta idea, se trata de una “guía” activa, un acompañamiento a la práctica que te permite aprender de la experiencia de un tercero, estar atento a lo fundamental a la hora de la construcción de sistemas señaléticos (que bien se puede extrapolar, abstrayendo su argumento, al ejercicio del diseño de manera general), y que plantea reflexiones (algo que muy poco se hace actualmente y que a mi modo de ver son indispensables en un diseñador/persona) en cada etapa del proceso proyectual que plantea, es así que desarrolla conceptos complejos de apropiación, espacio, lugar, no lugar, pantalla, lo andino como ideas que surgen a partir de la práctica y que delatan la importancia de la formación global e integral de un diseñador contemporáneo.

En este caso esta metodología no se comporta como una camisa de fuerza sino como un amigo, un compañero de viaje con el que se lleva una cálida conversación y que te advierte de las ramas y postes que te pueden dar en el rostro por distraído.

En su forma emplea una metáfora visual a manera de receta con el fin de

hacer más amigable a la idea de método, tan ligada a lo científico pero esta metáfora se va perdiendo y regresa de manera intermitente a lo largo del texto. Esta receta, al parecer sirvió más para estructurar el contenido y el discurso que como un recurso gráfico, es quizás esta idea de receta el concepto detrás de esta pieza de diseño. Su forma tanto en lo gráfico como en lo literario y expresivo son FUNDAMENTALES en esta obra, juegan un rol importante a la hora de acercarnos sus ideas lo que remarca la idea de que la forma es tan importante como el mismo contenido y que juntas deberían conformar un discurso global amalgamado y real.

En su fondo nos muestra una postura profesional ante el diseño y una visión de mundo, elementos indispensables en un diseñador que busca ser más que un mono amaestrado presto a seguir ordenes. El criterio y la reflexión, la investigación y la pasión son indispensables para la construcción de mundos y de buenos diseñadores; todo esto ejercitado en las líneas de este texto. Se palpa una investigación a fondo de los conceptos tratados, un abordaje a las reflexiones posibles a lo largo del proceso y alimentadas con la experiencia pertinente al caso, hablándonos de una ejercitación mental completa desde lo a priori hasta los errores y los aciertos que nos brinda la experiencia.

Como aporte teórico es un proyecto con ambiciones enormes a largo plazo, al buscar la generación de conocimiento propio y de buscar un cambio general del usuario de diseño y constituye un gran ejemplo, tanto por su visión a futuro con su trabajo, como por el apoyo que brinda al lector al enfrentarse a un trabajo puntual dentro del mundo señalético y a su ejercicio profesional en general dentro del diseño. Tiene actitud y perspectiva frente al diseño y remarca la importancia de nuestra relación con el mundo, con otras disciplinas y con el usuario, delineando, tal vez sin esperarlo, un discurso ante la profesión y ante la vida.

RECOMENDACIONES

Busca trabajar un workshop con la obra en cuestión dentro de centros de educación universitaria (estudiantes y profesores) y ponlo a prueba ya en el terreno pedagógico, de seguro te da datos, temas o cuestiones que tal vez no contemplaste, que saltaron a la vista o no parecían necesarios de tratar tal vez por la obviedad.

Generar un glosario terminológico profesional puede ayudar a insertar un léxico profesional y homologado dentro del mundo del diseñador, además de que representa un apoyo para los nuevos diseñadores que están empezando a enfrentar al mundo laboral y que muchas veces se aterran al escuchar términos que desconocen por vacíos académicos, anglicanismos importados o por el devenir del lenguaje.

(R. Andrade, comunicación personal, 07 de agosto del 2015)

3.2.4. Confrontación 4

Finalmente se consideró valioso contar con la opinión de un profesional fuera de la disciplina del diseño pero cercano a la misma. El Arquitecto Galo Palomeque, Especialista en Infraestructura y Coordinador del departamento de In-

fraestructura y Mantenimiento de ADC&HAS Management Ecuador S.A., quien tuvo contacto directo con el proyecto de señalética implementado en el Nuevo Aeropuerto y tiene conocimiento del mismo, se cree como un profesional capaz de dar una perspectiva valiosa y de aporte.

Breve análisis sobre una propuesta de Método

Arq. Galo Palomeque

2015 . 07 . 30

Viéndolo desde mi posición, como arquitecto, me parece que la propuesta de generar algún elemento teórico desde Latinoamérica y con aplicación a Latinoamérica, ya lo convierte en un documento valioso y de gran interés. De alguna manera, desde mi profesión y como he apreciado el diseño en la experiencia laboral, se está acostumbrado a que todo ya esté escrito, que se haya dicho todo sobre un tema y nosotros y sólo tengamos que poner en práctica, hecho que proyectos como el de Karla ayudan a modificar.

Referente al texto como tal, me parece que se trata de una lectura amigable y de fácil entender que invita al lector a informarse de ciertos puntos que a pesar de la complejidad de entendimiento que éstos producen se muestran de forma explicativa. Se podría decir que se trata de un texto bastante gráfico.

Por otro lado, aunque se que se trata de un texto para diseñadores hay ciertas cosas que la autora puede considerar como obvias, pero que para quienes no estamos inmiscuidos por completo en señalética (y no se si para quienes lo están también), hay puntos que requieren de un tratamiento más extenso.

Un punto a rescatar es que existen temas dentro del documento de gran interés y que son aplicables más allá del diseño. Consideraría valioso se trabajara un texto que involucre parámetros de desarrollo de proyectos para todas las disciplinas proyectuales.

Quiero dejar en claro que este documento me hace recalcar el hecho de toda la teoría que existe detrás de los proyectos de diseño de ésta índole. Por alguna razón, a pesar de que la vida académica y laboral, me ha mantenido en contacto con el diseño, es una carrera poco valorada para todo, lo que me doy cuenta, implica. El texto me ha dado la oportunidad de entender y capacitarme más en el ámbito de señalética, considerando que como arquitectos realizamos esta clase de proyectos, pero de forma empírica y basándose en referentes.

Sin más, me parece que el texto se trata de un proyecto valioso que personalmente esperaba ver publicado para que nos pueda ilustrar a todos demostrando que el diseño no es únicamente lo que creemos saber.

(G. Palomeque, comunicación personal, 30 de julio del 2015)

3.3. ASPECTOS TÉCNICOS DEL PROYECTO

3.3.1 Materiales y detalles

Montaje del Producto Final



Formato 21 x 29,7 cm
54 Páginas
Portada en couche de 300 g
Páginas internas 150 g
Encolado

Muestra de Páginas Internas del Producto

Páginas Internas 30 y 31



Muestra de Páginas Internas del Producto

Páginas Internas 22 y 23



Muestra de Páginas Internas del Producto

Páginas Internas 46 y 47



3.3.2 Mecanismos y Procesos Productivos

Impresión Digital

Se ha escogido impresión directa considerando que se trata de un tiraje muy corto de ejemplares para muestra, siendo así, no existe inconveniente con la cantidad de colores del archivo ya que no existe variación en costos.

En caso de que se proceda a una impresión offset, justificado en base a la cantidad de ejemplares a producirse, se trataría de una cuatricromía y se recomienda ajustar la cantidad de páginas del producto para un mejor aprovechamiento de materiales.

Encolado

Considerando la cantidad de páginas el gramaje del papel y las pastas que se aplicarán se utilizará como técnica de encuadernación el encolado facilitando así la interacción con el usuario al momento del uso del ejemplar.

3.3.3 Costos de producción y diseño

ANÁLISIS DE COSTOS DE DISEÑO			
Gastos Estructurales			
SERVICIOS	Alquiler	200 USD	1150 USD
	Servicios Básicos	150 USD	
	Expensas	50 USD	
	Sueldo Líquido	750 USD	
GASTOS IMPOSITIVOS	Impuesto a la renta	85 USD	112,50 USD
	Seguro médico IESS	127,50 USD	
	Seguro de equipos	40 USD	
COSTOS DE DEPRECIACIÓN	Imac	55,50 USD	89,50 USD
	Cámara Nikon	18 USD	
	Tableta Bamboo	16 USD	
COSTOS PROVISIONALES			67,60 USD
Total Gastos Fijos			1419,60 USD
Costo por hora de trabajo			8,06 USD
Ganancia 15%			1,20 USD
Valor por hora de trabajo			9,26 USD

COSTOS POR PROYECTO	
Actividades	Tiempo Requerido
SALIDAS DE CAMPO (VISITAS, ENTREVISTAS, FOTOGRAFÍAS Y OBTENCIÓN DE DATOS).	50 horas
ANÁLISIS	25 horas
DIAGNÓSTICO	30 horas
PROPUESTA	50 horas
DIAGRAMACIÓN DE LA METODOLOGÍA	15 horas
CORRECCIONES DEL PROCESO	10 horas
REUNIONES Y REVISIONES	40 horas
AJUSTES FINALES	20 horas
Total de horas empleadas	240 horas
Costo de Diseño	2222,40 USD
I.V.A	266, 68 USD
Costo de Diseño + I.V.A	2489,08 USD

COSTOS VARIABLES	
Concepto	Valor
SALIDAS DE CAMPO	120 USD
PRUEBAS Y PROTOTIPOS	100 USD
Total de Costos Variables	220 USD
VALOR DEL PROYECTO	
Valor total	2709, 08 usd

Figura 12:
Cuadro de Análisis
de costos de Diseño.

3.4 CONCLUSIÓN

Al finalizar el proyecto se puede apreciar que se trata de un documento explicativo que nace desde la necesidad por suplir una falencia académica generalizada en la Zona Andina haciendo referencia a la producción de conocimiento desde la otredad dentro de la disciplina de Diseño. El producto final, considerando que surge desde la teoría y la experiencia, es capaz de aplicarse a niveles tanto académicos como profesionales en lo que a Señalética se refiere.

Se espera que el producto de aplique en la enseñanza de Sistemas Señaléticos dentro de la academia y sea de utilidad tanto para profesores como alumnado.

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

1. Se plantea un modelo metodológico a manera de herramienta que permita a estudiantes y profesionales del diseño, entender la disciplina señalética desde una visión “otra” logrando así el aporte a la construcción de Sistema Señaléticos contextualizados a la realidad Andina.
2. La creación de visiones periféricas que alimenten a la disciplina, son una fase digna de apoyo y gestión dentro de la academia, con el objetivo tanto de alimentar el Proceso Decolonial como de aportar a la legitimización de la Disciplina.
3. La evolución del Diseño en el ámbito nacional depende de un cambio de estructura de pensamiento de los profesionales , cambio capaz de forjarse dentro de la academia. La FADA-PUCE debe ser la gestora de dicho cambio abogando por la creación de pensamiento crítico contextualizado a nuestra realidad.

Recomendaciones

1. Se espera que la metodología aquí planteada se pueda aplicar dentro de proyectos académicos sirviendo como un apoyo para la comprensión y construcción de programas señaléticos.
2. Se confía que el proyecto pueda seguir evolucionado para dejar de ser un Trabajo de fin de Carrera y se convierta en una Metodología más pulida capaz de publicarse para el territorio Andino.

Bibliografía

Alvizuri, L. (2007). Andinia: La resurgencia de las Naciones Andinas. Pág. 37-47. Fondo editorial del Instituto de Investigación para la Paz, Cultura e Integración de América Latina. Lima, Perú. Disponible en: <http://es.scribd.com/doc/58572173/5/%C2%BFQue-es-lo-andino>

Baudrillard, J. (2008). El pacto de lucidez o la inteligencia del mal. Buenos Aires. Ed. Amorrortu.

Bonilla (comp.). Los conquistados. 1492 y la población indígena de las Américas. Quito: Libri Mundi, Tercer Mundo.

Castro, Santiago. Grosfoguel, Ramón. Mignolo, Walter. Walsh, Catherine. Quijano, Aníbal. Maldonado, Nelson. Cajigas, Juan Camilo. Garcés, Fernando. Flórez, Juliana. Espinosa, Mónica. Restrepo, Eduardo. (2007). El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global. Bogotá. Ed. Siglo del Hombre: Universidad Central, Instituto de Estudios Sociales Contemporáneos y Pontificia Universidad Javeriana, Instituto Pensar.

Chaves, N. Sanchez, A. (2001, abril). El patrimonio gráfico y su recuperación. Tipográfica. n° 47.

Costa, J. (1987) Señalética. Barcelona: Enciclopedia del diseño, Ceac Colección.

Curran, J. Morley, D. Wlkerdine, V. Comp. (1998). Estudios culturales y comunicación. Análisis, producción y consumo cultural de las políticas de identidad y el posmodernismo. En Gilroy, P. Buenos Aires. Ed. Paidós.

Estupiñan, C. (2010). Diseño Interdisciplinario. Rol y Perfil del Diseñador Gestor. (Tesis de Maestría Inédita). Universidad de Palermo.

Galeano, E. (2005). Revista Pueblos. El mundo patas para arriba visto por el escritor uruguayo.

García Canclini, N. (2005). Diferentes, desiguales o desconectados. Barcelona: Gedisa.

_____. (2001). Consumidores y ciudadanos. Mexico: Grijalbo.

_____. (2001). Culturas Híbridas, Estrategias para entrar y salir de la modernidad. Argentina: Paidós.

García, M. (2014). Latinoamérica según Latinoamérica. Pág. 37-47. Cuadernos del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación N47. Facultad de Diseño y Comunicación, Universidad de Palermo. Buenos Aires, Argentina. Disponible en: http://fido.palermo.edu/servicios_dyc/publicacionesdc/archivos/459_libro.pdf

Grosfoguel, Ramón. (2008). Hacia un pluriversalismo transmoderno decolonial. Tabula Rasa 9. Bogotá.

Gruzinski, Serge. (2003). La guerra de las imágenes. De Cristóbal Colón a «Blade Runner» (1492- 2019). México: FCE.

Jitrik, Noé. (1988). El balcón barroco. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Julier, G. (2010). La cultura del diseño. Barcelona: Gustavo Gili.

León, Christian. (2012). Imagen, medios y telecolonialidad: hacia una crítica decolonial de los estudios visuales. *Aisthesis*, (51), 109-123. Recuperado en 16 de julio de 2014, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-71812012000100007&lng=es&tIng=es.10.4067/S0718-71812012000100007. Madrid. Disponible en: <http://www.revistapueblos.org/spip.php?rubrique30>.

Mignolo, Walter. (2000). Local Histories/Global Designs: Essays on the Coloniality of Power, Subaltern Knowledges and Border Thinking. Princeton: Princeton University Press.

_____. (1995). The Darker Side of the Renaissance: Literacy, Territoriality and Colonization. Ann Arbor: The University of Michigan Press.

Mirzoeff, Nicholas. (2003). Una introducción a la cultura visual. Barcelona: Paidós.

Mitchell, W. (2003). «Mostrando el ver: una crítica de la cultura visual». *Revista de Estudios Visuales* 1.

Pacheco, Carlos. (1992). La comarca oral. La occionalización de la oralidad cultural en la narrativa latinoamericana contemporánea. Caracas: Ediciones La Casa de Bello.

Pool, Deborah. (200) Visión, raza y modernidad. Una economía visual del mundo andino de imágenes. Lima: Sur Casa de Estudios del Socialismo.

Porta, Carmen. (2011). La importancia de la mirada en el comportamiento artístico: identidad histórica y percepción visual. *Aisthesis*, (49), 11-28. Recuperado en 16 de julio de 2014, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-71812011000100001&lng=es&tlng=es.10.4067/S0718-71812011000100001.

Quijano, Aníbal. (1992). "Colonialidad y modernidad/racionalidad". En Heraclio

_____. (2000). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. En LANDER, Edgardo (Comp.), *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas*, Buenos Aires, CLACSO.

_____. (1999). Colonialidad del poder, cultura y conocimiento en América Latina. En Castro-Gómez, Santiago, Guadalupe-Rivera, Oscar, Millán de Benavides, Carmen (Eds.) *Pensar (en) los intrínsecos. Teoría y práctica de la crítica poscolonial*, Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana.

Shakespeare, Ronald. (2009). *Señal de Diseño. Memoria de la práctica*. Buenos Aires. Paidós, Estudios de Comunicación 30.

Shohat, Ella y Robert Stam. (2002). *Multiculturalismo, cine y medios de comunicación*. Barcelona: Paidós.

Valdez de León, G. (2012). De la "Alfabetidad Visual" a la Semiótica. Otra aproximación al "Lenguaje" Visual. Pág. 57-69. Cuadernos del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación N39. Facultad de Diseño y Comunicación, Universidad de Palermo. Buenos Aires, Argentina. Disponible en: [rchivos/346_libro.pdf](#)

Zavarce, E. (2005). "Consideraciones conceptuales para la enseñanza del Diseño Gráfico; hacia una epistemología de la enseñanza del Diseño Gráfico. Universidad de Zulia, Maracaibo, Venezuela.