



PERCEPCIÓN DEL USO DEL ESPACIO PÚBLICO POR LOS HABITANTES DEL CENTRO HISTÓRICO DE PAMPLONA, DEBIDO AL PARQUEO DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD.



TRABAJO DE GRADO

JUAN CARLOS PEÑA

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA
FACULTAD DE ARTES Y HUMANIDADES
COMUNICACIÓN SOCIAL
2019

DQS is member of:





PERCEPCIÓN DEL USO DEL ESPACIO PÚBLICO POR LOS HABITANTES DEL CENTRO HISTÓRICO DE PAMPLONA, DEBIDO AL PARQUEO DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD.



TRABAJO DE GRADO

JUAN CARLOS PEÑA

ASESORA

Esp. Johanna Marcela Rozo Enciso

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA
FACULTAD DE ARTES Y HUMANIDADES

COMUNICACIÓN SOCIAL

2019



Agradecimiento:

A mi familia extensa y amorosa, a mis amigos familia que me escogió y elegí y a mis maestros por sus enseñanzas y sus esfuerzos.

¡Oh conquistador de la riqueza! No hay verdad superior a Mí. Todas las cosas descansan en Mí, tal como las perlas ensartadas en un hilo.

BHAGAVAD-GITA (7-7)





Resumen:

Los habitantes del Centro histórico perciben que el uso del espacio público de la ciudad de Pamplona, se ve afectado por el exceso de vehículos parqueados en gran parte del Centro histórico y que es habitual que el uso de este espacio, sea ocupar vehículos de todo tipo, en todas las calles en grandes cantidades.

La falta de cultura ciudadana o de conciencia por parte de los habitantes de la ciudad, es el principal aspecto que genera el inconveniente, el uso de espacio es un tema de importancia social, en el cual está afectado el desarrollo urbanístico y cultural de la ciudad, cambiando el entorno y transformando el espacio público como el reflejo de la misma gente que hace parte de un territorio, el lugar donde se aprende y se vive.

Pamplona un gran referente cultural, artístico e histórico, se ha convertido en una “Ciudad Parquedero”, un espacio de tanta importancia, en el cual, de manera sigilosa frente a la vista, se permita limitar el espacio público, perjudicando las posibilidades de uso para un beneficio social de verdad público.

Abstract:

The inhabitants of the Historic Center perceive that the use of public space in the city of Pamplona is affected by the excess of vehicles parked in much of the Historic Center and that it is common for the use of this space to be to occupy vehicles of all kinds, in all streets in large quantities.

The lack of citizen culture or awareness on the part of the inhabitants of the city, is the main aspect that generates the inconvenience, the use of space is a topic of social importance, in which the urban and cultural development of the city is affected,





changing the environment and transforming public space as a reflection of the same people who are part of a territory, the place where you learn and live.

Pamplona a great cultural, artistic and historical reference, has become a “Parking City”, a space of such importance, in which, in a quiet way in front of the view, it is allowed to limit the public space, damaging the possibilities of use for a social benefit of public truth.





CAPÍTULO I

1.1 Contextualización

La ciudad de Pamplona fue fundada por Pedro de Ursúa y el capitán Ortún Velázquez de Velasco, el 1 de noviembre del año 1549 y la bautizaron con el nombre de Pamplona de Indias, en homenaje y memoria de la patria del fundador. El Emperador Carlos V le otorgó el título de "Muy noble y muy hidalga ciudad" por su Real Cédula, el 3 de agosto de 1555. Desde allí partieron las expediciones que fundaron, entre otras, las poblaciones de Mérida, San Cristóbal y La Grita, en la hermana República Bolivariana de Venezuela y Ocaña, Salazar de Las Palmas, Chinácota, San Faustino, Bucaramanga y San José de Cúcuta en Colombia, dando el nombre a Pamplona como el de "Pamplona ciudad fundadora de ciudades".

El territorio está situado en las coordenadas 72° 39' de longitud al oeste de Greenwich y a 7° y 23' de latitud norte. Se encuentra situada a 2.200 metros sobre el nivel del mar. Se localiza sobre la cordillera Oriental, en la bifurcación del gran Nudo de Santurbán donde se divide en dos ramales: uno que toma la dirección nororiental hacia territorio venezolano y otro que se dirige al noroeste a formar la serranía de los Motilones. Pamplona, limita al Norte con Pamplonita y Cucutilla, al sur con los municipios de Cácuta y Mutiscua, al oriente con Labateca y al occidente con Cucutilla. Tiene una extensión total de 456 km.

Sobre el tamaño del territorio, el área global del municipio de Pamplona Norte de Santander es de 318 km², el área urbana es de 5.69 km², el área rural es de 312.31





km², el área de protección y reserva ambiental es de 708.2 hectáreas, el área suelo de protección en suelo urbano y de expansión es de 14.43 km². Administrativamente está compuesta por 2 corregimientos, 83 barrios y 35 veredas. Cuenta con dos ríos: Pamplonita y Sulasquilla, y sus respectivos afluentes: El Alisal, La Ramada, Quelpa, San Agustín, Monte dentro y La Lejía. (Plan de Gobierno Departamental, 2012).

El tamaño de la población según datos estadísticos del año 2011, fue de 55.727, predominando la población femenina con 28.826 y la población masculina con 26.901; de la población de 0 a 5 años el número es 5.101, de 6 a 11 años el número es 5.530, de 12 a 17 años la población es de 7.407 habitantes, hasta los 28 años la población es de 15.524 personas y el valor restante, entre las edades mayores a los 28 años, por otra parte, la población en el casco urbano es de 52.295 habitantes y de la zona rural y aledaña del municipio la población es de 3.432, estos datos según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

La tasa de analfabetismo para los años 2011 al 2015 fueron de 5.29 en el municipio de Pamplona, Según las Naciones Unidas una persona analfabeta es aquella que no puede ni leer ni escribir un breve y simple mensaje relacionado con su vida diaria, dejando a la ciudad de Pamplona en la media estimada, razón por la cual se llama, “la ciudad estudiantil” debido a la variedad de instituciones educativas en todo el territorio y la Universidad de Pamplona.

Las condiciones que presenta Pamplona caracterizan a la ciudad como modelo estudiantil, cultural, artístico y tradicional, como un territorio apto para generar el desarrollo personal y académico de sus habitantes, así como el desarrollo personal en diferentes niveles, debido a su multiculturalidad y variedad folclórica.





En los niveles culturales, la ciudad permite formación folclórica, artísticas, danzas populares, así como los aportes musicales y de literatura por parte de Pamploneses muy famosos e importantes en la historia, la ciudad no le tiene que envidiar en arte o en cultura a las demás ciudades de Colombia, debido a su desarrollo y aposte histórico en el país, permitiendo que Pamplona sea una cuna estudiantil y cultural, por sus aportes y valor histórico.

En el contexto económico, la tasa de empleo en el año 2012 se ubicó en 57.8% evidenciando un aumento favorable para el año 2013 se ubicó en 58.0% para el año 2014 se disminuyó en 1% con un 57.9% en el presente año la tasa de empleo en comparación a la línea base aumentó y se mantuvo al anterior año con un 57.9%. De acuerdo a los datos emitidos por el DANE en el municipio de Pamplona, la pobreza para el año 2012 fue de 70.94, para el 2013 fue de 74.38, para el año 2014 fue de 78.04 y para año 2015 fue de 79.67.

Pamplona es una ciudad con bases económicas de carácter agrícola, por la variedad de productos y alimentos que se dan en la región, los campesinos trabajan individualmente sin aliarse para generar un mercado agrícola fuerte que fomente el trabajo y las necesidades alimentarias; por otra parte, las empresas u organismos que laboran en Pamplona son muy pocos, por tal motivo, se considera que la Universidad de Pamplona es la que aporta al desarrollo económico de la región, pasando por alto otro tipo de modalidades empresariales y dando como punto de importancia la institución educativa.





La tradición y la esencia de Pamplona ha desaparecido progresivamente y se evidencia un cambio cultural, en este caso la Universidad de Pamplona juega el principal rol, porque oferta diferentes programas académicos que atraen la atención de estudiantes de varias zonas del país, generando usos diversos en una ciudad que tiene gran arraigo hacia la cultura, el arte y la educación.

La ciudad permite un clima agradable, así como un orden social en lo que compete a las calles y la organización de las mismas y los lugares de uso público, las cuadras de la ciudad son de 110 mts² por la colonización española, siendo Pamplona, un reflejo de la ciudad de Pamplona España en su nivel arquitectónico, planeación y urbanismo, típico de las ciudades españolas de aquel entonces, no obstante, la ciudad posee la esencia de este tipo de ciudades coloniales, adoptando la apariencia y los valores de estos territorios históricos.

Debido a la situación demográfica de la ciudad, el territorio no tiene capacidad de expansión lo que ha generado que progresivamente aumente el número de personas en la ciudad y por ende el número de vehículos, también aumente la demanda en las diferentes necesidades cotidianas que debe suplir los individuos, la ciudad posee una condiciones básicas en materia de urbanismos, las cuales se ha modificado por el incremento en el número de habitantes, el aumento de la demanda en la educación y la vivienda, y la oferta de necesidades básicas debido a las capacidades que posee el territorio, es limitada, aumentando poco a poco la demanda, pero no la oferta.





invernadero cambian el medio ambiente de manera negativa y los cambios de clima en Pamplona son notorios, a tal grado que la llamada “ciudad de las neblinas” ha tenido este impacto, pero en la actualidad este calificativo está por desaparecer debido a la contaminación del ozono progresivamente.

La ciudad de Pamplona, así como ciudades fronterizas como Cúcuta, sufren problemas diarios en materia de movilidad y uso del espacio pero a diferentes proporciones, en las ciudades más grandes se desarrollan otro tipo de planes de movilidad y orden, estas problemáticas están en conjunto, debido a su posición geográfica como frontera del país de Venezuela, que en la actualidad su moneda es de valor bajo y por eso los ciudadanos colombianos pueden acceder a vehículos y motos de manera más fácil, rápida y económica .

En consecuencia, de una gran entrada de vehículos venezolanos al país, gracias a una época que era más fácil adquirir estos vehículos a precios muy bajos y quedaron en circulación en el país, esto influye directamente en una ciudad fronteriza que fue afectada por este fenómeno, el gran número de automóviles, genera en el espacio público

En la ciudad de Cúcuta existe un importante número de vehículos venezolanos, el valor de bolívar es bajo y permite comprar a bajo costo vehículos, en especial el incremento de motocicletas, las cuales se puede acceder con tramites rápidos y con costos bajos, la problemática no solo influye en el uso del espacio, también con los automotores con los que se realizan actividades económicas en el país de Venezuela.

Respecto a la movilización peatonal, las personas y los vehiculos crean congestión, para llegar a sus destinos en diferentes partes de la ciudad donde se sufre





cada vez más este problema, las aceras son de 1.5 mts, y las calles repletas de vehículos, por tal motivo, este espacio no permite proporcionar lo suficiente, frente a esta necesidad que está generando este cambio cultural, que afecta el uso del espacio público en la ciudad.

El espacio es moldeado por sus actores y no es algo que pasa solo en Pamplona, la dinámica cultural abre cabida a los comportamientos que las mismas personas realicen y permitan, estas condiciones están sujetas al nivel cultural y la reestructuración de los usos en un lugar determinado. “Hay un temor al espacio público. No es un espacio protector ni protegido. En unos casos no ha sido pensado para dar seguridad sino para ciertas funciones como circular o estacionar, o es sencillamente un espacio residual entre edificios y vías.” (Borja, 1998:13)

La ciudad cuenta con poca señalización en el carácter de la movilidad y el tránsito, generando que el uso del espacio en algunas zonas sea solo de parqueo, la falta de personal en la policía de tránsito permite que no haya respeto por la movilidad y orden en la ciudad, la fuerza pública está enfocada principalmente en la seguridad, pero al no designarse personal de tránsito en los lugares del centro histórico, genera caos vehiculares, congestiones y uso inadecuado de los espacios.

El plan de gobierno del alcalde Ronald Contreras, estipula en el uso del espacio público por parte de los vendedores ambulantes, una especie de restricción sobre el uso del espacio, en la cual los vendedores que se sitúan en zonas aledañas al mercado cubierto solo pueden hacerlo durante ciertos días a la semana, medida que proporciona una especie de pico y placa frente al uso de espacio público y a problemas de desempleo que posee la ciudad. De tal forma, el control de la fuerza pública está dirigido a priorizar





unas zonas sobre otras, debido al contexto o la importancia cultural que tiene más unos lugares sobre otros, ya sea en materia de seguridad o de orden. (Plan de gobierno de la ciudad de Pamplona 2016- 2019)

El exceso de vehículos, así como el uso de espacio es un tema de importancia social, en la cual se ve afectado el desarrollo urbanístico y cultural de la ciudad, estas medidas son poco medibles en las festividades o actividades que sean concernientes a la ciudad, en materia de la llegada de un gran número de turistas y grandes grupos de personas que recorren la ciudad, en esas temporadas, la ciudad se ve más afectada con este inconveniente sobre el espacio público.

La ciudad cuenta con cuadras solo de 110 metros cuadrados y las aceras a un ancho no mayor al paso de 3 personas, por esta razón el uso del espacio se limita y la ciudad no cuenta con la capacidad para albergar ya sea en circulación o estacionados, a grandes cantidades de vehículos como una ciudad de otro tipo de proporciones territoriales y no cuenta con la proporción indicada de grandes multitudes de personas en las calles, por su extensión y por su diseño arquitectónico y urbanístico.

Conocer la percepción de los ciudadanos sobre el uso del espacio público ayudaría a abordar una solución indicada para mitigar esta afectación, para ello la investigación y el uso de la comunicación como herramientas, mejorarían no solo el problema del uso del espacio público y su percepción, sino también los múltiples problemas que sufre la ciudad de Pamplona y aparentemente pasan desapercibidas y que la comunidad puede mejorar progresivamente por medio de la educación y la comunicación.





En el parque Águeda gallardo la percepción del espacio público ha cambiado, a tal grado que parquean lo vehículos en las zonas aledañas de este parque, rodeando prácticamente este espacio, y según políticas municipales no se puede hacer parqueo en el centro histórico, reglamentariamente, los vehículos pueden parquear por limitados minutos, pero esta situación ha hecho que se genere una costumbre en la percepción del espacio y se ubiquen los automotores, en estas zonas rodeando el parque Águeda gallardo.

Esta situación ha generado que hasta los conductores del transporte público, como los taxistas o los de transporte informal denominados “piratas” ubiquen sus carros rodeando el parque Águeda gallardo para buscar pasajeros, se evidencia esta problemática en el cambio de percepción por parte de los habitantes de la ciudad creando una costumbre en estas prácticas, además el espacio de la calle del parque es angosto y posee estos bolardos o grupo de bloques de cementos rodeando el parque Águeda gallardo, generando que no solo el espacio se limite más, sino que también aumente la posibilidad de accidentes y calamidades o lesiones en sus habitantes.

La totalidad del centro histórico, pertenece al parqueo indiscriminado de automotores, sin tener conciencia sobre las posibilidades del uso del espacio para crecer socialmente en un ambiente cultural rico en historia y arte.





1.3. Formulación del problema

¿Cómo los habitantes del Centro Histórico perciben el uso del espacio público debido al parqueo de vehículos en la ciudad de Pamplona?

1.4. Objetivo general

Identificar la percepción que tienen los habitantes del Centro Histórico, sobre el uso del espacio público como parqueadero de vehículos en la ciudad de Pamplona.

1.5. Objetivos específicos

- Reconocer los elementos sobre los cuales se determina el uso del espacio público del centro histórico
- Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad.
- Establecer la percepción que tienen los ciudadanos sobre el espacio público en el centro histórico



1.6. Justificación

Es importante la investigación porque puede determinar por medio del análisis los diferentes usos del espacio público en la ciudad de Pamplona, por otra parte, es importante saber sobre este problema que afecta a la comunidad y deteriora la cultura de la ciudad, olvidando los derechos colectivos de los ciudadanos en los cuales el uso de espacio es indispensable para el desarrollo humano, porque permite el crecimiento personal, el uso de la comunicación y las relaciones interpersonales.

La mejor manera para la solución de problemas, está en el uso adecuado de la comunicación, por tal razón, la comunicación permite desarrollar de manera óptima, la solución de inconvenientes sociales que se dan en los niveles, con el uso adecuado de la movilización social, la comunicación es la mejor herramienta para abordar los problemas de manera académica y concertante, generando planteamientos para que luego sean abordados de manera administrativa y de gestión por organismos competentes y por medio de las instituciones estatales.

Esta propuesta permite establecer un grado de percepción por parte de los habitantes de la ciudad de Pamplona, para saber de qué manera valoran el espacio, dónde construyen su crecimiento personal y espiritual y analizar de qué manera observan el espacio público, como parte del presupuesto de crecimiento que permite la ciudad para fortalecer las competencias individuales, sociales y el desarrollo.

La imagen de la ciudad se daña a medida que el orden en el uso de los espacios se ocupa, por parte del exceso de vehículos, la apariencia que tiene el centro histórico,





por ejemplo, cambia totalmente, dejando a este lugar de valor cultural en un contexto sin orden, generando que la imagen de la ciudad se perjudique, en especial en estos lugares de alto valor histórico, que deben estar a disposición de la misma ciudadanía y no para el parqueo excesivo de vehículos.

El uso de la comunicación está en todos los procesos de la vida de una sociedad y por medio de un uso coordinado, por medio de la comunicación asertiva, se formula el entendimiento, necesario para identificar los problemas de la sociedad y para ofrecer una solución por medio de los mismos involucrados o actores de dicho inconveniente.

La propuesta investigativa es importante porque el uso del espacio en la ciudad de Pamplona, es también una alternativa para el desarrollo, utilizando el contexto de la comunicación como referente investigativo para diagnosticar de manera efectiva los problemas de la sociedad por medio de la comunicación; esta alternativa permite identificar las diferentes problemáticas que causa el uso del espacio y la percepción que tiene los habitantes de la ciudad de Pamplona sobre este inconveniente que se da en el ámbito social y se ha evidenciado progresivamente, al pasar del tiempo.

La investigación, permite medir el nivel de valoración y percepción que tiene los ciudadanos sobre el uso del espacio público, así como los cuidados que estos espacios requieren, esta investigación puede funcionar por medio de los planes y estrategias que se desarrollan para el mejoramiento de la ciudad, en materia administrativa y de gestión, permitiendo la solución del problema sobre el uso y percepción de los espacios, por medio de la comunicación y la investigación.





Este trabajo investigativo se realiza con la intención de identificar los problemas que genera el exceso de vehículos en los espacios públicos por medio de una propuesta académica, para sensibilizar a las personas sobre el valor que poseen de manera colectiva y por tal razón, es importante tener en cuenta que el dominio público es competencia de todos y la falta de educación y deterioro ambiental, fragmenta la posibilidad de un uso consiente del espacio, así como el desarrollo de la ciudad.

Los conductores se apropian del espacio público, creando usos inadecuados, pero, por otra parte, Esta clase de costumbres crea que por cuadras enteras se ocupe de manera excesiva las calles con el parqueo de vehículos, sin dejar espacio, en esta exhibición no coordinada de automotores en los espacios públicos de la ciudad de Pamplona, generando falta de conciencia sobre el uso del espacio y falta de información respecto a los derechos colectivos y el dominio público

Esta investigación y a la vez ejercicio académico, enseña a los comunicadores sociales en formación a tener las competencias requeridas para la solución de problemas, utilizando como presupuesto la comunicación y los diferentes enfoques que posee, así como el uso de la investigación y los componentes de carácter académico que son indispensables para la validez de en toda propuesta aclarando que el uso del espacio y el patrimonio público es un componente que pierde importancia y la población que posee este derecho colectivo ignora las posibilidades de desarrollo que los espacios pueden brindar para su configuración personal.

Esta investigación es relevante porque permite hacer valoraciones sobre los derechos colectivos y su relevancia en la sociedad, la conciencia y educación respecto a el dominio público, genera apropiación, cuidados y mejoras para mejorar la vida y





las relaciones comunicativas, necesarias para el desarrollo personal, el centro histórico es un lugar de gran importancia en la ciudad y por tal razón, debe ser diagnosticado, para medir la percepción sobre el uso del espacio y el parqueo de automotores.

Es importante este proyecto para la universidad de Pamplona en su formación profesional, porque permite el tratamiento indicado para los problemas, el programa de comunicación social, enseña a los estudiantes a pensar que todo problema tiene solución por medio de la comunicación como vehículo infalible, en el cual, los actores sociales de un lugar determinado, son los mismos restauradores y constructores de los problemas que se evidencian cotidianamente.

Este trabajo, busca también ser un referente para futuras investigaciones sobre el uso del espacio público en la ciudad, en especial el centro histórico, creando antecedentes y bases para el desarrollo a profundidad de esta clase de problemas, mejorando y enriqueciendo el conocimiento para la apropiación y la conciencia colectiva sobre el patrimonio público en el que las personas se educan, se comunican, se relacionan y viven todos los días.

El trabajo justifica que el uso y la percepción del espacio público es un referente importante de investigación porque en el mismo espacio se recrea los procesos sociales y culturales en los cuales el individuo progresa, aprende y se desarrolla en un lugar determinado; De esta manera la sociedad también progresa y este progreso se refleja, como producto de lo que se construye, por medio del entorno para vivir.



1.7. Delimitaciones

La Pamplona Colonial, a través del tiempo, lo que se denomina como Centro Histórico.

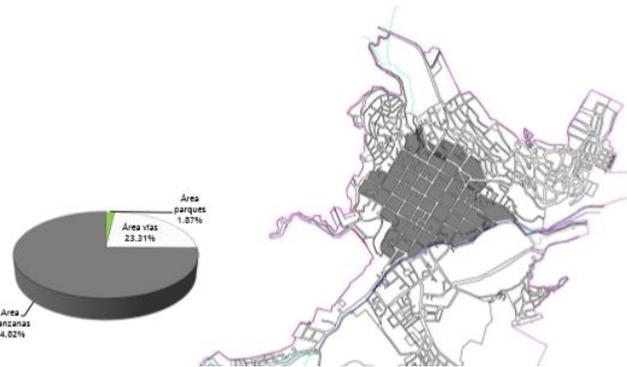


Tomado de Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Pamplona (PEMP)

1. Áreas del territorio

	ÍTEM	ÁREA (Has)	%
1	Área perímetro urbano:	580.31	100.00%
2	Área centro histórico:	84.44	14.55%

	ÍTEM	ÁREA (Has)	%
1	Área centro histórico:	84.44	100.00%
2	Área parques	1.57	1.87%
	Parque Águeda		
2.1	Gallardo	1.00	
2.2	Plazuela Almeyda	0.52	
2.3	Plazuela Bolívar	0.06	
3	Área vías	19.68	23.31%
4	Área manzanas	63.18	74.82%



Tomado de Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Pamplona (PEMP)

Declaratoria para la conservación del patrimonio histórico del PEMP:

LEY 163 DE 1959 (diciembre 30)

Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación

Artículo 6º.- Derogado por el art. 26, Ley 1185 de 2008. El Consejo de Monumentos Nacionales, previo estudio de la documentación correspondiente, podrá proponer la calificación y declaración de otros sectores de ciudades, zonas o accidentes geográficos o inmuebles como Monumentos Nacionales, lo cual se hará mediante decretos emanados del Ministerio de Educación Nacional.

DECRETO 264 DE 1963 (febrero 12)



Artículo 4º.- En virtud de la autorización conferida por el artículo 6 de la Ley 163 de 1959, y sin perjuicio de otras reservas que puedan decretarse en el futuro, se incluyen en las reservas especificadas en el artículo 4 de dicha Ley los sectores antiguos de Bogotá, Socorro, San Gil, Pamplona, Rionegro (Antioquia), Marinilla y Girón.

Parágrafo. - Para los efectos de la declaratoria a que se refieren este artículo y el 4 de la mencionada Ley, se entenderá por sectores antiguos las calles, plazas, plazoletas, murallas y demás inmuebles originarios de los siglos XVI, XVII, XVIII y principios del XIX. (Tomado de Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Pamplona, PEMP)

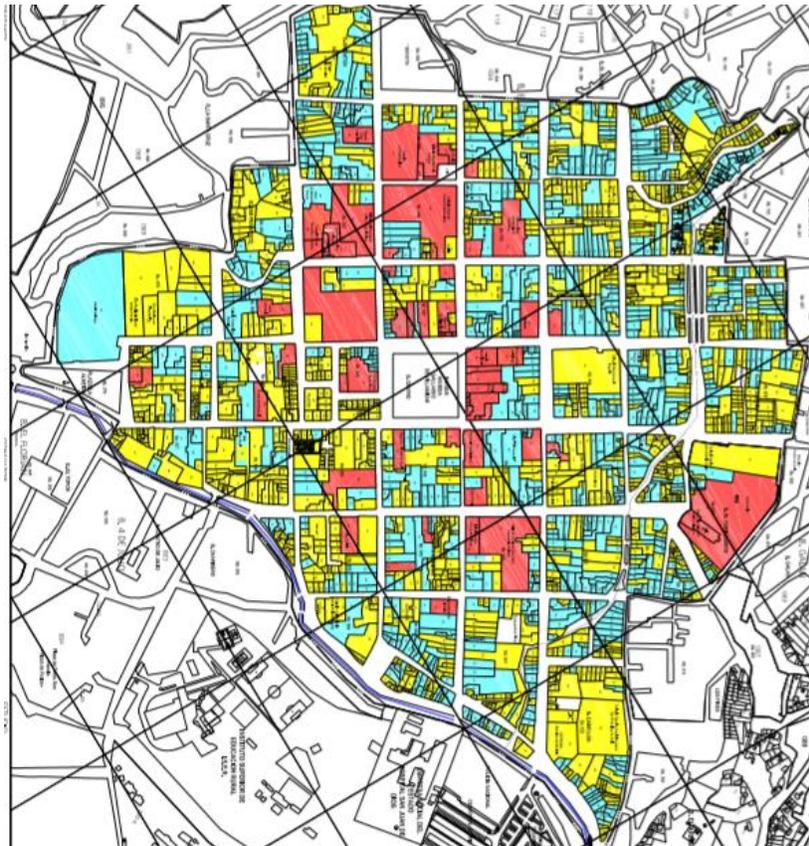
DQS is member of:



THE INTERNATIONAL CERTIFICATION NETWORK



1.7.1 Espacial



Tomado de Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Pamplona (PEMP)

La investigación se realiza en Colombia, en el departamento de Norte de Santander, en la ciudad de Pamplona. Se realiza la muestra de la investigación en el Centro histórico de la ciudad.

Leyes en Colombia sobre el espacio público

Tomadas de la Constitución política de Colombia de 1991



Artículo 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de república unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés General.

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta, y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Artículo 63. Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio





público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones.

El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

1.7.2. Temporal

La investigación se desarrolla desde el segundo semestre del año 2018 y el segundo del año 2019. En la primera etapa del año 2018 se realizan los primeros tres





capítulos de la investigación, correspondiente al anteproyecto; por otra parte, en la segunda instancia, en el año 2019 se realiza los instrumentos y la medición; el resto de la investigación relativo a los capítulos restantes, por último, la sustentación frente al jurado evaluador de los trabajos de grado.

1.7.3. Temática

Esta investigación Sobre la percepción del uso del espacio público por los habitantes del centro histórico de Pamplona, debido al parqueo de vehículos en la ciudad; esta investigación tiene como enfoque la comunicación y cultura, con metodología mixta en los instrumentos de recolección de información.

CAPITULO II MARCO TEORICO

2.1 Antecedentes

El tema de la percepción y uso del espacio público no solo ha sido estudiando por las ciencias sociales y las humanidades, es un referente que ha tenido múltiples estudios en el campo del urbanismo, arquitectura e ingenierías; esta clase de estudios entrelazan conceptos de ciudadanía y el espacio público; la transformación cultural que crea la humanidad no tiene fronteras, tampoco límites, efecto normal de la globalización. En este proceso el acceso a la multiculturalidad traza un tratamiento especial en la forma de pensar del individuo y en el caso del uso de las zonas públicas,



la ciudad de Pamplona en un corto periodo de tiempo ha excedido el número de vehículos de manera innecesaria en un espacio realmente limitado para esta cantidad de automotores, obstruyendo las calles en los ocupados espacios públicos.

2.1.1 Antecedente Internacional

García Doménech, Sergio, (2013), Percepción social y estética del espacio público Urbano en la sociedad contemporánea, en este artículo científico realizado en Escuela Politécnica Superior. Departamento de Edificación y Urbanismo. Universidad de Alicante, en España. Indica como la crisis que tiene el espacio público tiene repercusiones conceptuales, sociales y estéticas, de esta manera complementa esta relación con el patrimonio urbano y la percepción del ciudadano frente al espacio público; en el nivel conceptual destaca la idea de percepción sobre el espacio público y cómo las personas pueden definir estos espacios de acuerdo a las características de los mismos, ejemplo de ello es como una zona verde conceptualmente puede llamarse jardín, o llamarse también plaza o sitio de reunión o relación, pero la infalible definición cabe solo en: espacio público; en el aspecto social, destaca la crisis urbana, su evolución y desarrollo, en este caso indica que la costumbre en Europa de la preferencia de la propiedad privada sobre el espacio público ha tenido una gran proliferación, a tal grado de preferir el aislamiento del individuo frente a la sociedad, de esta relación surge un paralelo entre lo público y lo privado, sugiriendo que el primer aspecto es de carácter integrador y lo privado es excluyente.

Por otra parte, en el concepto de lo estético, menciona el interés de la ciudadanía en el deterioro que se da poco a poco del imaginario histórico del espacio público por medio de esteticismos o “nostalgias”, que se configura en el espacio primando este





componente sobre la historia y la cultura. Como conclusión indica que la necesidad de poner valor a las dimensiones estéticas del espacio público puede potenciar el nivel social y el social al estético respectivamente. La sociedad en este caso puede identificar y hacer uso y función del espacio público, lo que le da al lugar a un carácter o esencia estética, la calidad de lo estético en un espacio, genera usos y desusos y mejora la percepción de lo social.

Aguirre Ramírez, Edwin, (2010), Usos y percepciones del espacio público relacionado con la vivienda en Ciudad Juárez, Chihuahua. (México). Este trabajo de grado es importante como referente, debido al estudio sobre las diferentes maneras de usar y percibir el espacio, por parte de los habitantes de un lugar determinado, estas características orientan que una manera de usar y percibir los entornos en ciertas partes de la ciudad Juárez se da en los hábitos violentos, debido a las condiciones de los espacios urbanos y la cultura. Este trabajo se enfoca en el mejoramiento de las condiciones de los espacios que son de uso social por medio de la investigación, para crear vínculos sociales y urbanos a favor de la población y el desarrollo de la región.

También crea una construcción contextual de lo público bajo diferentes interpretaciones e ideologías, las problemáticas que se viven cotidianamente en la ciudad Juárez, por la violencia en las calles y la concepción de lo urbano bajo este sentido de la violencia y las implicaciones que tiene; la urbanización es uno de los principales problemas que compete a lo público y lo social, enfocando la violencia en el ámbito urbano como un factor de apropiación ciudadana debido a la costumbre y cultura de estos lugares donde el peligro es diario y tristemente hace parte de lo público.





Esta investigación mezcla la metodología cualitativa en el imaginario de lo público según sus habitantes y cuantitativa frente a diseños urbanísticos para su mejoramiento y entre sus múltiples conclusiones, se puede destacar la variable del uso, los motivos que tiene los ciudadanos para usar o no los espacios públicos, en el nivel urbano y en el urbanístico, se evidencia que por culpa de la violencia los ciudadanos no pueden gozar del beneficio que los espacios públicos le pueden brindar, factores como las pandillas que se apropian de los espacios generando restricciones frente al uso del espacio y como las autoridades actúan levemente frente al caso por causa de la peligrosidad que conlleva confrontar estos grupos subversivos que se adueñan de los espacios.

Mendoza Solórzano, Patricio David, Villacis Vargas, Cristian Ángel, (2014), análisis y solución al congestionamiento vehicular en horas pico utilizando una aplicación móvil con GPS, Universidad Politécnica Salesiana sede Guayaquil, Ecuador. Este trabajo de grado es de suma importancia en lo que refiere a movilidad, vehículos y congestión vehicular, en este documento destaca la aprobación del denominado “pico y placa” en el año 2010, esta medida hace que de lunes a viernes se cumpla un requisito de regulación vehicular, pero no soluciona constructivamente los problemas de movilidad y congestión que se desarrollan en las ciudades metropolitanas, problemas relacionados con este tema es la accidentalidad, los problemas ambientales y las falencias en el transporte público.

Es de gran importancia este trabajo porque recalca el uso de la tecnología como herramienta para la solución de congestionamiento vehicular, por eso se presenta la aplicación móvil “llévame”, esta herramienta permite mitigar el caos vehicular, tráfico, menos tiempo de conducción igual a menos contaminación, el ahorro de tiempo, el





trazo de rutas e incentiva al uso de la tecnología, esto con el fin de hacer más eficiente la movilidad en la ciudad en especial en las horas pico, como lo es las horas de 7:00 a 9:30 a.m. y las 16:00 a 19:30 p.m., que son las principales horas del día en donde se presentan problemas de movilidad.

2.1.2 Antecedente Nacional

Grisales Ortiz, Yuleimy, Robayo Falla, María Alejandra, (2013). Análisis de la percepción de los motociclistas sobre la reglamentación vial y su relación con la accidentalidad en Medellín, escuela de ingeniería de Antioquia, Colombia. El trabajo de grado es competente para esta investigación, porque refleja los altos índices de accidentalidad de los vehículos, en este caso del exceso de las motocicletas en la ciudad de Medellín, el objetivo general de este trabajo de grado es: Analizar la percepción de los motociclistas en Medellín sobre la reglamentación vial para establecer los aspectos que influyen en la accidentalidad, mediante el diseño y aplicación de un instrumento de medición. Este trabajo también presenta una metodología mixta, en la cual la medición sobre la percepción también es llevada a niveles cuantitativos por la manera de empleo de los instrumentos de recolección de información.

La investigación se enfoca en conocer la percepción de los motociclistas sobre la norma y establecer si este desconocimiento de las normas de tránsito es un factor decisivo en la alta accidentalidad provocada por los automotores. Los factores internos o problemas de carácter endógeno son los comportamientos y percepción de los conductores de estos vehículos, la interpretación, percepción, desconocimiento e irrespeto por la reglamentación, aspectos socio-culturales y la falta de preparación por parte de los conductores; los que son de carácter externo o exógeno, es la





infraestructura de la ciudad de Medellín, la corrupción y factores del gobierno, ámbitos medio ambientales, la falta de claridad de las normas y la manera de interpretarlas por parte de las autoridades competentes en los temas de movilización motorizada.

Las conclusiones de la investigación teniendo en cuenta los resultados obtenidos por medio de los instrumentos de recolección de información, son varios, pero de los que destaca más es que las modificaciones que hicieron en el reglamento de tránsito son mal interpretadas y confunden a los lectores, el entendimiento de la norma crea sentido y conciencia y disminuye la accidentalidad, en otra instancia los conductores que tuvieron una capacitación teórica-práctica de las normas es bajo, pero son los que menos generan accidentes. También concluye mencionando que un factor de accidentalidad es el descontento y falta de entendimiento del régimen nacional de tránsito y por último cabe destacar que conocer la perspectiva desde las personas que no conducen o sea los peatones, es importante a la hora de crear estrategias y el diseño de políticas públicas que se orienten a crear mayor entendimiento y por ende disminuir los altos índices de accidentalidad.

Edmundo Pérez H., (2004), percepción del espacio público. Revista Bitácora Urbano Territorial, Universidad Nacional. Sistema de Información Científica Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto. Bogotá, Colombia. Esta revista de carácter científico trata de temáticas sobre la percepción del espacio urbano y temáticas de urbanismo, de los múltiples artículos que posee es importante destacar este porque está relacionado con la investigación en materia de percepción sobre lo público. En esta edición, habla de percepción que tiene los





bogotanos sobre sus espacios, esta clase de percepción se da en niveles personales, de acuerdo a los usos y necesidades de las personas, las condiciones laborales o en este caso el trabajo informal y como esta clase de actividades generan un cambio en la percepción del espacio público y de lo público, la noción de territorialidad, el conocimiento de las normas en aspectos locales y de ciudad, así también como de los barrios y la relación de este componente del espacio con la manera de pensar de sus habitantes.

Bajo estas premisas, la revisión de los problemas que genera el uso del espacio propone pautas para el mejoramiento del espacio público y la apropiación y conciencia de este bien común. Algunos de los problemas que recalca son: la falta de interés y participación ciudadana, la alta congestión vehicular, los altos niveles de ruido y daño medioambiental, la contaminación visual, el mal estado de las calles, las invasiones del espacio público debido a los comerciantes, exceso de vehículos, prostitutas y que más del 50% de la ciudad tiene origen de procesos ilegales de urbanización; también la carencia y deterioro de los espacios naturales o zonas verdes, el paisaje físico y los parques.

Sánchez Correa, Cristian Alejandro, Tovar Pérez, Nelson Alejandro, Gómez Solarte Yuleimy, (2014), Diagnóstico de la evolución de los procesos de gestión del espacio público en la ciudad de Armenia Quindío del año 2010 a 2014, Universidad Católica de Colombia, Bogotá, Colombia. Este trabajo de investigación es de vital importancia en los antecedentes de esta investigación, porque en el desarrollo de esta propuesta habla del constante crecimiento demográfico y este a su vez obliga el crecimiento del territorio exigiendo por necesidades obvias al desarrollo de nuevas



infraestructuras que les permitan a sus habitantes obtener sus necesidades y derechos como lo estipulan las normas.

Según en ese tiempo, el Consejo Nacional de Política Económica y Social, estableció que los componentes urbanos en Armenia son limitados y por eso se encuentran por debajo de la media nacional en lo que compete a espacios públicos e infraestructura, esto indica que el espacio público por habitante es de 2.3 metros cuadrados por habitante. Por eso la investigación se centra en analizar las obras de infraestructura que se han desarrollado, para comparar estos datos con la realidad vivida, también el análisis de los instrumentos de gestión del espacio público adoptados por las políticas estatales y regionales, y en otra instancia, pero sin menos merito la percepción ciudadana sobre estos espacios y este problema.

El aporte principal de este trabajo es la normativa y reglamentación sobre el espacio público y la gestión de infraestructura, por ello también se tocan normativas en materia de movilidad, uso apropiado vehicular y las señalizaciones de tránsito que deben ser apropiadas para un buen desarrollo social y cultural en Armenia, en el tema de las encuestas las personas de estratos más bajos son los que conocen más sobre las obras de espacio público desarrolladas en el centro de Armenia, este número de personas conoce de las obras, pero desconocen en más de un 50% las reglamentaciones y normativas de los proyectos e infraestructura, de igual manera en las preguntas de la encuesta las personas siempre están a favor del crecimiento y la elaboración de obras para mejorar aspectos sociales, pero poseen desconocimiento de las gestiones y procesos que realiza el estado para esta clase de necesidades.





Como conclusión los mecanismos de gestión como el Plan de ordenamiento Territorial y los decretos referentes al espacio público, permitieron una evolución en materia de lo físico y lo administrativo, de los componentes urbanos. Hay también una percepción positiva sobre las obras desarrolladas en los espacios públicos, y la población manifiesta que las invasiones del espacio no cesan debido a los vendedores, de los cuales se ha actuado para dicha recuperación de las zonas como los andenes y las vías. Por último, que las políticas de gestión y aprovechamiento económico del espacio público, permiten no solo una evolución física, sino también social, ya que cuando se propician espacios cómodos, seguros y armoniosos, se fortalece la convivencia ciudadana.

2.1.3 Antecedente Regional

Manosalva Pabón, Nelly Yurlei, (2008). Plan pico y placa para carros particulares en Cúcuta, Universidad de Pamplona, Sede Villa del Rosario. Norte de Santander, Colombia. Las medidas del pico y placa se adoptaron para generar regulación vehicular y mitigar la congestión y contaminación ambiental, de este trabajo de diplomado su objetivo general es Diseñar estrategias comunicativas, que les permitan a los habitantes de Cúcuta, conocer la nueva medida de control de flujo vehicular (PICO Y PLACA) para carros particulares.

El planteamiento indica que Cúcuta por ser una ciudad fronteriza está expuesta a diversos factores económicos, Venezuela por ser su vecino directo permite diferentes tipos de actividades financieras, proyectos a nivel macro y dinámicas económicas realizadas por pequeños comerciantes que han convertido a la ciudad en un caos





vehicular y del espacio público, este problema se da principalmente por el cambio de moneda en Venezuela que su valor es menor que el del peso colombiano, generando acceso a las compras de vehículos venezolanos en masa excediendo el número de automotores en las calles y creando diferentes tipos de caos en los espacios públicos y aumentado cada vez más la compra de carros y motos venezolanas a tal grado de saturar la circulación y creando problemas de carácter medio ambiental.

Este factor del incremento de vehículos es el problema principal de la circulación, movilidad y congestión de los espacios públicos en Cúcuta, pero además, los semáforos sin sincronizar, responsabilidad del estado, el excesivo número de ventas informales y vendedores ambulantes, el exceso de vehículos particulares, la mayoría venezolanos, los huecos y el deterioro de las calles, la devaluación de la moneda venezolana que permite la fácil compra de un vehículo, falta de sistemas de rutas organizadas,, las imprudencias de los conductores, las obras sin terminar, la manera en que los conductores parquean donde quieren, entre otros inconvenientes, no permiten una movilidad y uso del espacio público adecuado. Los afectados directos de estos problemas son: estudiantes, empleados, padres de familia, ambulancias y emergencias, lugares de comercio y el estado porque disminuye las entradas de impuestos en las horas pico.

Quienes se beneficiarían con esta medida: todas la empresas de transporte público, la comunidad en general, el medio ambiente, la secretaria de tránsito y transporte y otras instituciones, los conductores y la policía de tránsito en materia del cumplimiento de su deber; el proyecto acierta en los inconvenientes que tiene Cúcuta actualmente en cuestiones de movilidad y espacio público y reconoce de manera





adecuada los problemas en los ámbitos sociales, culturales y económicos que se viven en esta ciudad fronteriza.

Vergel Ortega, Mawency, Contreras Díaz, Margarita María, Martínez Lozano, José Joaquín, (2016). Percepciones y características del espacio público y ambiente urbano entre habitantes de la ciudad de Cúcuta – Colombia. Universidad Francisco de Paula Santander, Norte de Santander, Colombia. Este artículo de carácter científico, tiene como objetivo identificar las percepciones en torno al espacio público y al medio ambiente desde los diferentes actores sociales de la ciudad de Cúcuta.

La investigación tiene como metodología los enfoques mixtos y es de tipo descriptivo correlacional, en este trabajo se realizaron entrevistas a profundidad a personas de diferentes grupos, en ese sentido los habitantes opinan que debe primar un valor estético en la ciudad, pero sin desmeritar en este caso la inclusión de la ciudadanía para conformar lo público, variantes como la congestión vehicular crea la percepción de abandono y desuso de lo público en los espacios.

La concepción arquitectónica ha cambiado su percepción sobre el uso de los espacios y por esta razón debe replantearse términos como, lo público, ambiente, medio ambiente, sostenibilidad, hábitat, urbanismo, entre otros términos que conforman las ciudades y las zonas verdes. El principal factor de la pérdida de estos espacios es la falta de interés, conocimiento, convivencia y pérdida de sentido de pertenencia, estos componentes deben ser indispensables para la apropiación y culturización de los espacios públicos para generar verdaderos bienes comunes para los habitantes de Cúcuta.





Este documento expresa la relación entre naturaleza y sociedad, entre calidad de vida y espacio público, pero el desequilibrio de las dos variantes, genera problemas en las escalas del desarrollo no solo local sino global, en ese modo la fragmentación del sentido de pertenencia, falta de identidades culturales, el aumento como lo expresa el documento de la marginación laboral que tiene variantes en la informalidad y necesidades laborales de sus habitantes, ya que Cúcuta es una de las ciudades de Colombia donde existe más rebusque y comercio informal, la desintegración social, la pobreza extrema, el desplazamiento forzado y el conflicto, configuran la cultura y la percepción del uso de los espacios, debido a los problemas sociales que tiene esta ciudad.

Como conclusión indica el artículo que para la solución de estos problemas una alternativa es la planificación, incentivar el sentido de pertenencia para generar respetos por las normas no solo de circulación y movilidad sino por el respeto por la ley y más que todo el diseño de un ambiente de cultura para contrarrestar la perspectiva negativa y falta de interés sobre el espacio público como bien común; también el respeto por el medio ambiente y sus cuidados debe estar incluidas en estas estrategias o planificaciones, el orden y estética es importante en los espacios públicos para dar noción de seguridad y fraternidad en las diferentes zonas como componentes de identidad cultural.

Lizarazo Moreno, Thais Sahith, Rivera Mantilla, Yosmar Giselle, Toloza Mantilla, Ángela Patricia, (2011). Diseño de una estrategia de comunicación pública orientada al fomento de la cultura medio ambiental en los habitantes, comerciantes y transeúntes de la calle real en Pamplona, Norte de Santander, basada en los procesos desarrollados por la empresa de servicios públicos Empopamplona S.A. E.S.P.





Universidad de Pamplona, Norte de Santander, Colombia. Este proyecto trata temáticas medio ambientales, pero bajo los parámetros de la comunicación pública y la percepción de lo público como medida para resaltar el espacio público en el ámbito ecológico y fomento medio ambiental para los comerciantes y peatones de esta calle en Pamplona.

Su objetivo general es: Diseñar una estrategia de comunicación pública que fomente la cultura medio ambiental en los habitantes, comerciantes y transeúntes de la Calle Real de la ciudad de Pamplona, tomando como base los procesos desarrollados por la empresa de servicios públicos, Empopamplona S.A. E.S.P. frente a esta temática.

El enfoque de la comunicación pública, también sugiere en este trabajo las diferentes variantes que producen los turistas, la circulación por parte de los peatones, los negocios y algunos puestos ambulante de trabajo en el espacio público; el ámbito comercial que tiene esta calle por ser es una de las más comerciales, históricas y transitadas de Pamplona indica el cambio que ha tenido el espacio público en este sector y las apropiaciones en este caso ambientales que ha sufrido este lugar y las estrategias por parte de esta empresa para mitigar los impactos que se producen en este sector de forma progresiva en el cambio de percepción de este espacio público.





2.2. Bases teóricas

2.2.1 Comunicación

El término *comunicación* se deriva del latín *communis*, que viene a significar *común*, así pues, se podría entender la comunicación como la acción de poner en común. La comunicación, en tanto puesta en común, ha propiciado el nacimiento de las sociedades, esto, gracias a que permite a la diversidad de sujetos llegar a consensos y avanzar en comunidad. El hecho de comunicar acarrea siempre ciertas perspectivas, es decir, comunicar a otro implica ordenar la realidad para ese otro y para el sujeto que comunica, y en este sentido es que se construye la sociedad: cuando las diversas perspectivas del mundo se objetivan en el lenguaje

La comunicación aquí es entendida ante todo como un proceso, proceso por el cual la racionalidad ejerce su poder ordenador, dicha racionalidad siempre responde a una manera concreta de ver el mundo, a una ‘pretensión de validez’ que se legitima en su puesta en discusión. La potencialidad de la comunicación de construir sociedad, radica en la posibilidad de que los sujetos se entiendan, y aún más allá, en la reflexión de sus discursos, de manera que puede “obtenerse acceso al mundo a través del medio que representan esfuerzos comunes de interpretación en el sentido de una negociación cooperativa de definiciones de la situación” (Habermas, 1987, p. 103), la comunicación entonces, es entendida como el espacio de consenso, de construcción de la realidad social.

Comunicar implica ser partícipes de la vida en sociedad, enfrentarse a la multiplicidad de perspectivas del mundo y construir un horizonte común que de base a





la civilización. La comunicación es un concepto dinámico, en donde los sujetos participantes “al relacionarse con un mundo, se presentan unos frente a otros con pretensiones de validez que pueden ser reconocidas o puestas en cuestión” (Habermas, 1987, p.143), claramente, para llevar este proceso positivamente se necesitan ciertas exigencias de forma (el idioma, la gramática, etc.), pero además, como asegura Lasswell (1985) “la eficacia del proceso depende de las posibilidades de juicio racional que ofrece”(p.62), dichos juicios racionales pueden ser determinados por el momento histórico, o por el discurso que se presente en cierto período como legítimo, pues como afirma Lasswell seguidamente, “Un juicio racional implica objetivos de valor” (1985, p.62).

La comunicación debe definirse axiológicamente en relación con los procesos sociales, si se juzga aisladamente se caerá pronto en el psicologismo y subjetivismo, por ello, se entiende que la acción comunicativa fortalece los vínculos humanos, y dentro de la organización social tiene la “capacidad de visibilizar las preocupaciones y las opiniones de diversos grupos” (Maxwell, 2006, p.13), es pues, en este sentido que la comunicación da paso a un espacio al cual atraviesa, a saber, la cultura.

2.2.2. Comunicación y cultura

El término cultura, originalmente proviene del latín *cultus*, que significa cultivo, y en el contexto en el cual se suele utilizar hace referencia al cultivo del alma humana. Se debe aclarar antes que dicha acepción ha quedado en desuso, pues ahora el término cultura viene a denotar los diversos modos de ser de una sociedad determinada.





La cultura, en tanto “conjunto de procesos sociales de producción, circulación y consumo de significación en la vida social” (García Canclini, 2004, p. 34), es atravesada por la comunicación, pues dichos intercambios de significación se enmarcan dentro de un proceso comunicativo, siguiendo a Manuel Castells, “La comunicación determina decisivamente la cultura” (1996, p. 400), en la acción comunicativa es en donde ocurren los concesos (legítimos o no) que dan paso a los modos comunes de ser, al *ethos* que identifica a una comunidad.

“Cualquier evento cultural implica siempre un proceso relacional entre los individuos que participan en su producción y ejecución” (Amodio, 2006, p. 25), de modo que la cultura puede cambiar sólo en la medida en que la comunicación permite direccionar los modos de ser, es decir, producir o reproducir un determinado discurso. Entre los sujetos se ejerce el poder del discurso, ya sea con intereses de verticalidad, o cuando entre varios sujetos se llega a discutir sus propios valores, dando paso a la construcción cultural de manera horizontal.

Cuando se habla de la comunicación y su papel en la cultura, generalmente se omite la forma en que dicho proceso se realiza, esta forma también determina el proceso, acarrea una manera de ver el mundo: “la cultura no está formada solamente por contenidos, sino también por formas y técnicas de transmisión” (Amodio, 2006, p.25), recordando la conocida apotegma de McLuhan, ‘el medio es el mensaje’, se puede afirmar que en la comunicación, desde sus diversas dimensiones, la cultura se realiza, “comunicarse es, literalmente, el modo como las culturas funcionan, se construyen y se transforman” (Amodio, 2006, p.25).





Desde la comunicación pueden ocurrir los procesos de transformación, positiva o negativa, de la cultura, “Las culturas están hechas de procesos de comunicación, y todas las formas de comunicación se basan en la producción y el consumo de signos” (Castells, 1996, p. 448), es pues a este nivel, el del intercambio simbólico, que la comunicación y la cultura se ligan íntimamente, por esta razón, pensar los cambios culturales, sus transformaciones e interpretaciones, implica indivisiblemente, pensar la comunicación.

2.2.3. *Hibridación cultural*

La globalización genera fenómenos culturales en los cuales las culturas cambian, se transforman o se mezclan, así, creando multiculturalidad y variedad en la cultura en todos los niveles, generando una variedad de cambios en el uso del espacio público y en la manera de concebir lo que ocurre en el ámbito social en las comunidades, por su inferencia y poder sin fronteras. “lo público es precisamente un ámbito compartido de experiencias urbanas que se desarrollan en espacio propicios y propiciadores” (Saldarriaga, R, (1989, p:211)

Los cambios que se producen en las civilizaciones modernas, no pueden ser medidos fácilmente, los cambios y llegada de ideologías ,articulan colonias en la población de determinados lugares a adoptar sus costumbres y a establecer modos de vida y de percepción sobre los eventos de los espacios públicos y los escenarios políticos, a tal modo de cambiar la economía de un determinado lugar, creando cambios directos en la cultura y estableciendo comportamientos creados por la multiculturalidad y variedad, no solo en los espacios públicos, principalmente en las tendencias o





modelos vanguardistas populares que se sobre ponen por encima de la identidad cultural.

Esta hibridación en el cambio y percepción del espacio público, radica costumbres en su uso, los espacios no se abordan de manera relacional, sino más bien de manera comercial, dejando atrás la libertad de relaciones por un aparato de combinaciones que oferta diferentes tipos de entretenimientos y falsas necesidades que las personas adoptan para complacer estas necesidades creadas por elementos semiológicos en el entorno; la manera en que bombardea la cultura los cambios, reproduce un modelo de identidad fragmentado por la variedad, perdiendo la noción de espacio público y hogar, por un modelo fantasmagórico de espacio, en el que la pertenecía y su sentido, carecen de fuera de voluntad debido a su impacto.

La relación del individuo y el entorno es de manera interesada en la que el entorno tiene que brindar algo especial para poder mantener la atención y pertenencia del individuo, “Lo híbrido es lo contrario de lo puro y no conduce necesariamente a la síntesis, es sobre todo mezcla y revoltura; como el tiempo que propone el subtítulo, relación híbrida también –hecha de pre y post– con la modernidad”. (Barbero, 2001). En esta relación, el hombre pierde su sentido de pertenencia hacía lo propio y desea lo ajeno, en cuanto a culturas se trata, queriendo lo que está en otra parte, desmeritando y desvalorando lo propio.

En el caso de la problemática del espacio público causada por los vehículos, estos permitieron la entrada al país, debido a acuerdo económicos del estado y otros países, en este ámbito, la frontera con Venezuela hace que Norte de Santander se colme de carros y motos que tiene menor precio y que se pueden adquirir en precios muy





bajos, creando problemas de congestión vehicular y saturación en los espacios públicos, esta medida, también adoptada, genera incremento en el paso vehicular por las principales vías del país y el acceso a más lugares del territorio.

Poco a poco un ambiente se puede colmar, y los espacios públicos en algunas partes de la ciudad de Pamplona, están completamente llenos y los usos y percepciones que adopta el ciudadano común, hace que estas representaciones del espacio cambien su conducta y creen una manera de pensar acorde a esta situación o permisiva frente a esto, por causas de desconocimiento o desinterés en estos temas; el municipio de Pamplona y la administración municipal, no estudian esta clase de problemáticas, por lo tanto para ellos no existe, esta clase de inconvenientes de uso del espacio, esto también va ligado a la cultura ciudadana y permite que los habitantes de una ciudad tengan libertad en el acceso los espacios y desarrollo y cultura a nivel social.

La industria cultural es analizada como matriz de desorganización y reorganización de una experiencia temporal mucho más compatible con las desterritorializaciones y relocalizaciones que implican las migraciones sociales y las fragmentaciones culturales de la vida urbana que la que configuran la cultura de élite o la cultura popular, ambas ligadas a una temporalidad “moderna”; esto es, una experiencia hecha de sedimentaciones, acumulaciones e innovaciones. (Barbero, 2001)

Aunque no todo es malo en la hibridación cultural ya que esta permite más acceso y riqueza en el conocimiento, por ejemplo, los hábitos expuestos en el uso del espacio público crean brechas y fragmentación en el sentido de pertenencia y la cultura





ciudadana, en la cual lo público es tan público que los usos negativos no son distinguidos entre los buenos, perdiendo poco a poco la noción de estos espacios, “tal vez la principal transformación del término cultura, a la que estamos asistiendo, es el pasaje del estudio de la cultura en entidades locales a la necesidad de reconocer la interculturalidad” (Canclini, 2001).

La interculturalidad no se reconoce socialmente, generando una percepción de normalidad frente a este aspecto, la conciencia de la hibridación cultural es poca, a tal grado de acostumbrarnos a ella y definirla como elemento normal de nuestra identidad simbólica. el estudio de las culturas populares a distancia tanto del culturalismo antropológico y su idealizada autonomía como de los instrumentalismos populistas, haciendo con ello pensables la interacción de las culturas populares con las sociedades nacionales y la inserción de lo popular en lo masivo trasnacional. (Barbero, 2001)

La construcción de cultura rescata la identidad y el patrimonio de lo público, para el mismo interés social, preservando las raíces y mitigando las falsas identidades propuestas por estereotipos que la clase dominante impone en el diario vivir en los entornos, para ello, las construcciones de la cultura se rescatan desde lo público, fortaleciendo el imaginario sobre el los bienes comunes y los derechos colectivos, para generar conciencia para contrarrestar este problema.

2.2.4. *Espacio público*

El espacio (del latín spatium) es la extensión que contiene la materia existente, la parte que ocupa un objeto sensible y la capacidad de un terreno. El término, de todas formas, tiene muchas otras acepciones. Por otra parte, El latín publicus, el





término público es un adjetivo que hace referencia a aquel o aquello que resulta notorio, manifiesto, patente, sabido o visto por todos. Por lo tanto, es la materia existente que pertenece a todos y es vista por todos.

El espacio público es un concepto que ha sido tratado desde hace siglos, según la percepción de la antigua Grecia para Aristóteles este concepto es el espacio vital y humanizante donde se reúne a compartir sus opiniones la sociedad, este espacio se usa para evaluar propuestas para elegir la mejor decisión. (Padua, 1992)

El espacio público es lo que nos permite relacionarnos y convivir, este bien común constituye el desarrollo de la sociedad porque en él se recrea la comunicación y la vida; los usos que le damos a los espacios los emanamos de nuestras costumbres y de nuestra cultura y esta a su vez la provee las condiciones espacio temporales, por lo tanto, este bien común es un reflejo de nosotros mismos y este espejo no miente y muestra lo que somos.

En el carácter público, prima el beneficio de las mayorías, este derecho colectivo es democrático y sus habitantes tiene derecho a opinar sobre él, transformarlo y apropiarse de las zonas, para relacionarse y construir el espacio a favor de las mayorías y para que pueda tener la sociedad un desarrollo y una libertad enfocada a la expresión y a la necesidad de comunicarnos como seres humanos en los contextos de la construcción social y la cultura, este carácter debe enfocarse en el mantenimiento de los valores y la apropiación de la cultura.

“Espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados





destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados de los habitantes”
(Ley 9 de 1989 y Decreto 1504/98 Artículo 2).

El espacio público legalmente pertenece a todos y todos lo constituyen, los ciudadanos colombianos recrean sus experiencias y vivencias en él, este se puede reconocer dentro del marco legal colombiano que los espacios públicos están contruidos por: las zonas viales, zonas recreativas de uso público, zonas de equipamiento comunal y las zonas de servicios públicos, estos elementos permiten el libre desarrollo y la movilidad de las personas, creando vínculos de relación y comunicación dentro de los contextos espacio temporales de una determina región.

Para hacer énfasis en lo público la comunicación permite que el individuo se relacione y satisfaga las diferentes necesidades básicas que posee, al ser seres sociables por naturaleza, las relaciones se convierten en una necesidad elemental que deben suplir todas las personas para tener desarrollo, esta comunicación se da en diferentes ámbitos y las necesidades humanas básicas se yuxtaponen con las necesidades creadas por lo público, que se desenvuelve también en la comunicación pública que manejan las personas en el contexto en que vivan.

La comunicación en el espacio público, se convierte en presupuesto de la cultura, creando un banco de conductas, percepciones, usos, pensamientos, etc. Que generan diferentes tipos de presupuestos imaginarios e ideológicos, estos enfoques culturales crean identidad y esta misma identidad permite la apropiación de las zonas de acuerdo a la educación y la manera de pensar de sus habitantes, por otra parte, las





condiciones socioeconómicas de la población repercuten directamente en lo público enfrentándose a espacios de ambientes lujosos y limpios, o, a espacios controlados por la violencia, la desigualdad y pobreza.

El espacio público se entiende, ante todo, como espacio imaginario desde el cual se construye la identidad cultural, y, aunque actualmente, las identidades culturales responden a otras dinámicas, pues “ahora se configuran más bien en el consumo, dependen de lo que uno posee o es capaz de llegar a apropiarse.” (Canclini, 1995, p. 14), estos espacios se habitan para la relación y encuentro e inevitablemente son ocupados para emplear hábitos consumistas en conjunto de apreciaciones materiales sobre el mismo.

Esta clase de relaciones extiende brechas entre las clases sociales y las condiciones económicas y sociales de una comunidad determinada, en la cual las clases altas o ideologías dominantes generan privatización de los espacios públicos reduciendo su capacidad de democracia o desarrollo en las ciudades, creando paralelos muy amplios en las condiciones de vida de las personas, ya que lo público libre y lo privado limitado o de acceso restringido establece comportamientos adheridos a fragmentaciones sociales que determinan privilegios para unos y limitaciones en su desarrollo para otros.

Las brechas sociales son cada vez más grandes y las elites procuran controlar esta clase de patrimonios en el sentido de lo público, para afianzar su poder y restringir al ciudadano promedio a condiciones que la ideología dominante impone para ejercer control sobre las masas, esta clase de sometimiento desencadena una serie de acciones sociales en la política designando porciones de tierras para los pobres con sus tierras o





espacios representativos de estas características socioeconómicas, mientras que las elites procuran extender su cerca lo más que puedan para aislarse de lo público.

El espacio público es importante para unir y desaparecer las barreras entre las denominadas clases sociales, haciendo permisible la libre comunicación y el intercambio de saberes y conductas para construir una cultura colectiva, la cual este a favor de las mayorías, sin desestimar las clases sociales, permitiendo el libre acceso al conocimiento y la integración como componente primordial para la democracia, este intercambio cultural, podría acabar las desigualdades sociales para el mejoramiento de la convivencia y la cultura ciudadana.

2.2.5. Usos de los espacios

Las condiciones culturales, así como el entorno, crea maneras de ejecutar las acciones por parte de los actores sociales en determinado lugar, en estas instancias la participación en dichas actividades por parte de los de sus habitantes, aprovecha la cultura para crear diferentes tipos de hábitos y comportamientos frente a las diferentes condiciones que brinde este ambiente en su desarrollo personal; los individuos pueden establecer por medio de estas estructuras culturales la manera de comportarse y usar los espacios.

“El espacio público es un bien colectivo, lo que significa que nos pertenece a todos, su cantidad, buen estado, así como el adecuado uso y aprovechamiento que se le dé, reflejan la capacidad que tiene las personas que habitan en las ciudades de vivir colectivamente y progresar como comunidad, sin caer en visiones individualistas y oportunistas.”

Ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial. (2005, p:11)





La manera de vivir en un espacio, obviamente primando sus condiciones integrales y sus derechos, se incluyen en un modelo adecuado en el cual prima la democracia y su libre desarrollo de la personalidad, pero el capitalismo y los agentes privatizadores del espacio, desvincula a la democracia de las prácticas sociales, articulando posiciones elitistas con fines lucrativos y de control para destinar sobre el proletario y la clase baja dominio y estados de tipo simpatizante con el poder que los limita no solo espacialmente, también lo hace ideológicamente.

El uso del espacio refleja la cultura y la manera de pensar de una sociedad, así como el no uso también supone el no empoderamiento de su lugar de origen o también condicionamiento por parte de las clases altas que ejercen dominio sobre los lugares de relación de las comunidades; el no uso también refleja el nivel cultural de dicha comunidad, así como la falta de apropiación de su cultura, desvinculándola de sus raíces, para adoptar reflejos ajenos de apropiación que no son muy diferentes a los condicionamientos que practican las ideologías dominantes sobre el territorio.

El uso de la población sobre todo depende en gran medida de la ley, “Artículo 24: Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”, Aunque otros usos solo se suponen para transformar la cultura, estas transformaciones se dan por medio de hibridaciones culturales y la globalización, evolucionando diariamente los usos y desusos en los participantes de acuerdo a la manera de relacionarse y establecer canales de comunicación entre los involucrados, las normas establecen parámetros en los usos, pero no en las necesidades colectivas de la gente en materia de los cambios culturales que se presentan.





El sentido de pertenencia de un habitante, o mejor de un grupo de personas puede transformar el ambiente para bien o para mal de acuerdo a la democracia que se emplee en este lugar sobre el uso del espacio público, pero no establece que este sentido de pertenencia equipare valores de arraigo hacia sus raíces y genere un retribución positiva hacia él, es decir, acciones que encaminen su mejoramiento, aprovechamiento o uso de este lugar, estas condiciones se dan en cuanto el individuo es consiente colectivamente de su lugar en la sociedad y aporte íntegramente al cuidado de los espacios.

El uso de los espacios también requiere crearlos o transformarlos, para ello la gestión de bienes por parte del estado transforman el uso del espacio, brindando oportunidades de relación y aprovechamiento, la mejor manera de contrarrestar la desigualdad, en este sentido se involucra la gestión y obligación por parte del estado y la capacidad de involucrarse la ciudadanía en estos procesos que convienen al bien colectivo, para ello “Los bienes y el patrimonio espacial de la ciudad son vitales para el desarrollo de una práctica ciudadana” (Segovia, 2007, p. 18).

Aunque es deber del estado velar por el interés colectivo que el particular, el capitalismo genera poder sobre las políticas del estado atravesando las fronteras sociales y moldeando a los individuos a marchar al mismo paso, es deber del estado velar por la protección de la integridad del espacio público, si también destina este al uso común, el cual debe prevalecer sobre los intereses particulares; esto generaría un buen uso apropiado del espacio público por medio de políticas que restrinjan el acceso de estos inversionistas en el sector de lo público y empoderen a la población sobre estos aspectos políticos que son del interés y necesidad de todos.





Los valores o apropiaciones que le da la gente a su espacio, intuye directamente la manera de empoderamiento frente a las gestiones sociales, el individualismo en el caso permisivo extiende terreno a los aprovechados que se lucran de estos bienes ajenos para encarecer la vida de las personas y destruir el patrimonio público a causa de fines lucrativos, que traen como consecuencias prácticas de condicionamiento en el no ejercicio de la democracia espacial y las gestiones que le permitan a los individuos avanzar socialmente en la cultura de arraigo, cambiándola por una hibridación sin identidad que al final termina mezclándose con antivalores creados por la misma permisividad en lo que compete al público debido a la falta de interés por parte del ciudadano común. “El bien público se crea incluso si quienes lo constituyen no vayan a hacer uso de él [...] el vivir bien no es, por tanto, algo sólo material, sino también el goce de ver realizados o compartidos públicamente ciertos valores” (Segovia, 2007, p. 30).

El uso del espacio público en los niveles de la violencia y la marginación social, extiende diversos tipos de fronteras, dañando las relaciones de las personas y desencadenando múltiples problemas de diferentes índoles que en grandes medidas no equiparan la percepción gubernamental sobre estos inconvenientes sociales, por otra parte, los valores que se propagan, aun en las más difíciles de las comunidades en materia de seguridad e igualdad, permiten el crecimiento progresivo de la inclusión, porque el estado no debe negar estos bienes comunes, siendo más fácil ayudar a quien se ayuda cuando existe aún el mínimo empoderamiento, se puede generar gestiones sobre el uso de los espacios y regulaciones en la violencia, así sea mitigándola un poco.





"la organización del espacio habitado, no es solo una comodidad técnica, sino que, como el lenguaje, la expresión simbólica de un comportamiento globalmente humano. "Leroi, Gourhan, 1965. Aun cuando este lenguaje es la violencia, su contraparte es la paz, y este componente puede generar uso en el empoderamiento de los espacios, articulando y empleando los valores ciudadanos y la cultura como un lenguaje solucionador de conflictos, apropiado a los afectados de este lenguaje, pero no es un secreto que de solo buenas intenciones no se puede lograr las cosas, la cultura ciudadana debe regir el uso de los espacios públicos como verdadero lenguaje que permita evolucionar a la sociedad en la transformación cultural y el cambio social.

2.2.6 El espacio público y el parqueo en la ciudad

La ciudad de Pamplona, en su problema de uso del espacio público, enfatiza en los conductores de los vehículos, la necesidad del parqueo de estos automotores, este inconveniente, puede ser provechoso para el conductor, pero no es la misma situación para el peatón, debido a la percepción que se da entre ellos; el espacio para el parqueo es pequeño en la ciudad de Pamplona, las cuadras y las aceras son pequeñas y en un solo sentido, permitiendo un espacio reducido y por lo tanto limitado, pero:

"Las zonas de cesión obligatoria gratuita nacen de «la obligación que tienen los propietarios que construyen urbanizaciones, edificios, realizan parcelaciones, etc., de ceder gratuitamente a los entes municipales una parte de su terreno para calles, parques, vías de acceso y zonas verdes, como contraprestación al solicitar el permiso para urbanizar o edificar y al aceptar las condiciones que exigen las autoridades competentes, dados los beneficios que se pueden obtener con tal actividad»" (Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Mecanismos de Recuperación del Espacio Público p.30)





La ley otorga ciertas condiciones para el uso del espacio, pero en una ciudad como Pamplona, con el urbanismo y arquitectura que posee, en el ancho de una calle, cuando un vehículo se estaciona, deja un espacio reducido, equivalente para el paso de un aproximado de vehículo y medio, por la extensión que posee el ancho de la carretera, generando caos vehicular y congestión, ya que el espacio es reducido, pero el ministerio de ambiente, concede estas condiciones que pueden crear problemas, por la falta de estudios urbanos y etnográficos que permitan designar municipalmente estos acuerdos u ordenanzas, de acuerdo a la necesidades de la población y por supuesto a las necesidades del uso colectivo del espacio.

Las relaciones de comunicación, en especial las relaciones interpersonales, se ven afectadas, por este uso del espacio, generando una vista generalizada de percepciones, entre los conductores, los peatones y las instituciones que regulan el uso del espacio o el estado; el uso desmedido de los espacios para el estacionamiento de vehículos, no permite que se genere un uso adecuado del espacio, la limitación del espacio, no asegura la libre convivencia y reduce la probabilidad de relacionarse entre los actores sociales de la ciudad.

“Las relaciones humanas son necesarias para sobrevivir y para darle sentido a la existencia. Desde el momento mismo de su nacimiento, niños y niñas empiezan a aprender a relacionarse con otras personas y a entender qué significa vivir en sociedad. Este aprendizaje continúa toda la vida.” (Chaux, E. 2005. P.149)

La ciudadanía es la dueña de los espacios públicos por ley, pero ellos deben decidir, sobre el uso del espacio, como actores sociales e involucrados en el problema, deben movilizarse y tomar las decisiones más acordes a sus necesidades, pero las necesidades del peatón, son diferentes a las del conductor, motivo por el cual se debe elegir





objetivamente, sobre quien priman estos derechos o que regulaciones se puede hacer al respeto frente este problema que es de incumbencia colectiva y en el cual están inmersos todos los habitantes del centro histórico.

2.2.7. *Cultura y conciencia colectiva*

La mejor manera de contrarrestar los efectos nocivos que se crean en un lugar determinado, se ofrecen, por medio de la cultura ciudadana, este esquema está ligado a la educación y las vivencias de la comunidad, la conciencia resulta ser el componente inicial para la solución de un problema, primero aceptado los inconvenientes que se presentan, y luego en la proposición colectiva de soluciones, por medio gestiones estatales o de las sociedades civiles que se organicen en la ciudad de Pamplona para mitigar este fenómeno por medio de la movilización ciudadana.

La cultura ciudadana está más allá de las normativas que se puedan dar en Colombia, esta fomenta y busca el bien colectivo y permite el desarrollo personal y social de los actores de un lugar, pero la falta de cultura, fragmenta las brechas legales y propone opiniones diversas sobre el uso del espacio y las necesidades colectivas pueden quedar a un lado por medio de las necesidades de particulares que solo buscan su bien común, pero no el bien para la mayoría.

Para ello es importante: En la resolución pacífica de los conflictos sociales también entran en juego otros múltiples factores, tales como: 1) reconocer el marco normativo en el que sucede el conflicto; 2) tener presente que todos los seres humanos tenemos los mismos derechos y deberes; 3) identificar el rol del Estado. (Chaux, E. 2005. P.150)

La construcción de estado y de sociedad se fortalece de manera colectiva, en la cual las personas se movilizan para conseguir un bien común, la conciencia y la cultura





ciudadana permite crear estándares de sentido común hacia lo público, destinando el bien común como componente importante para la construcción social del sujeto, creando una cultura social, en la cual las normativas son creadas por las necesidades de las personas en materia de lo mayoritario, permitiendo el desarrollo como libertad en el ámbito ciudadano.

La gente no debe esperar a que el estado les solucione siempre los problemas, la mejor manera de solucionar los inconvenientes que se presentan en una comunidad se dan por medio de la concertación en la comunicación, para ello, las personas deben movilizarse para adoptar o formular aquello que se puede llamar derecho para que fundamente en los espacios los públicos, lugares que propicien la educación, la cultura y las relaciones interpersonales.

“La capacidad del Estado para garantizar la paz y la seguridad es limitada. Estas sólo son posibles con el concurso de la ciudadanía, que puede aprender a responsabilizarse por su propia seguridad y la de los demás, mediante la revisión, la evitación de los factores de riesgo y la colaboración con los otros ciudadanos y con las autoridades en la prevención de los delitos”. (**Departamento Nacional de Planeación, 2006 P. 17**)

Lo más importante para las actividades legales, que le competen a todos, es la misma acción de la ciudadanía, las personas no pueden esperar a que el estado les soluciones todo, porque la mayoría de las veces se quedan impunes estos casos, no se trata de un problema si lo denuncian, dos o tres personas, la relevancia disminuye, pero la movilización por parte de grupos de personas para exigir sus derechos, o mejor actuando para la soluciones de los problemas que son conscientes en el espacio público, permite retribuciones culturales, que centran la conciencia o la tenencia en cuenta de





los problemas, como punto de partida, reconociendo estos inconvenientes y actuando para la mejoría, de manera colectiva.





CAPÍTULO III

3. MARCO METODOLÓGICO

La metodología empleada para el desarrollo de este trabajo, el marco metodológico es indispensable en el proceso de la investigación porque contiene el enfoque investigativo, el tipo de investigación, la población y muestra, el diseño de la investigación y las técnicas e instrumentos de recolección de información.

El marco metodológico puede definirse como: “la metodología del proyecto incluye el tipo de investigación, las técnicas y los procedimientos que serán utilizados para llevar a cabo la indagación. Es el “como” se realizará el estudio para responder al problema” (p.45) Arias (2004)

3.1 Enfoque de investigación

El paradigma interpretativo, Según Thomas Khun, referente en el contexto de investigación científica un paradigma es un esquema normal admitido y consensado por una comunidad para enmarcar, encarar, leer, explicar o ver un fenómeno. (p: 17 2004). Este paradigma interpretativo se enfoca en describir algo, en este caso un objeto de estudio investigativo referente al uso y a percepción del espacio público y el incremento de vehículos como variable de este análisis; la interpretación se usa para hacer descripciones particulares sobre un objeto de estudio sin tratar otra clase de conceptos, es decir solo un objeto de estudio a la vez.



El enfoque de investigación es de carácter mixto, para evaluar de manera integral el uso y la percepción de la ciudadanía de Pamplona sobre el espacio público, así también como el incremento de vehículos.

“El enfoque mixto es un proceso que recolecta, analiza y vincula datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio, en una serie de investigaciones para responder a un planteamiento del problema, o para responder a preguntas de investigación de un planteamiento del problema” (Tashakkori y Teddlie, 2003)

3.2. Tipo de investigación

El tipo de investigación empleado en este estudio es la investigación de tipo descriptivo, útil para definir de manera particular conceptos y variables pertinentes con este proceso, por otra parte, la investigación de tipo descriptivo se define como:

“La investigación de tipo descriptiva trabaja sobre realidades de hechos, y su característica fundamental es la de presentar una interpretación correcta. Para la investigación descriptiva, su preocupación primordial radica en descubrir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos, utilizando criterios sistemáticos que permitan poner de manifiesto su estructura o comportamiento”. (Sabino 1986)

Elementos como el planteamiento de un problema utiliza elementos descriptivos para narrar sobre este inconveniente, así como las condiciones de los de las personas también permitiría describir la consecuencia desde la posición de los conductores y la de los peatones en este problema de espacio público en la ciudad de Pamplona.





3.3. Diseño de investigación

El diseño es esencial en un proceso de investigación, de este depende la calidad de la investigación, el diseño de una investigación básicamente es lo que se debe hacer para lograr los objetivos planteados en un estudio. Según el propósito de estudio los diseños investigativos poseen variantes que se pueden emplear de acuerdo a la investigación y los resultados esperados, esta investigación tiene como diseño la observación, con carácter retrospectivo.

La investigación observacional es un diseño planteado por factores naturales, para ello el investigador debe ver los efectos de su investigación como avanzan progresivamente, es decir, como genera cambios en su naturaleza.

3.4. Población y muestra

La población y muestra de la investigación son los habitantes del centro histórico de la ciudad de Pamplona; en esta población y muestra se realizará la investigación y se aplicarán los instrumentos de recolección de información.

La población es el conjunto total de individuos, objetos o medidas que poseen algunas características comunes observables en un lugar y en un momento determinado. Cuando se vaya a llevar a cabo alguna investigación debe de tenerse en cuenta algunas características esenciales al seleccionarse la población bajo estudio. (Wigodski J, 2010)





3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Los instrumentos de recolección de información, permiten tomar datos en una investigación, para luego analizar las respuestas, concernientes a la investigación. Así mismo Bizquera, R. (1990), define las técnicas de recolección de información como “aquellos medios técnicos que se utilizan para registrar observaciones y facilitar el tratamiento de las mismas” (p. 28).

3.5.1. Observación:

La observación es un método importante en la investigación, porque permite medir el impacto de la problemática del uso del espacio público, por medio de la descripción.

Se define como una técnica de recolección de datos que permite acumular y sistematizar información sobre un hecho o fenómeno social que tiene relación con el problema que motiva la investigación. En la aplicación de esta técnica, el investigador registra lo observado, mas no interroga a los individuos involucrados en el hecho o fenómeno social; es decir, no hace preguntas, orales o escrita, que le permitan obtener los datos necesarios para el estudio del problema

(Chávez de Paz D. 2008)



3.5.2. Entrevista a profundidad a expertos:

Este instrumento de recolección de información, es importante porque puede recolectar información de manera amplia y provechosa, por medio de la conversación amena y de la confrontación del entrevistador y el entrevistado.

hacen un intento por agrupar todos los factores que recoge la entrevista y la definen como: "Comunicación <cara a cara> entre dos o más personas, que se lleva a cabo en un espacio temporal concreto y entre las que se da una determinada intervención verbal y no verbal con unos objetivos previamente establecidos". Cabrera y Espín (1986, p.229)

3.5.3. Sondeo de opinión:

Es un instrumento de recolección de información que permite reunir datos por parte de la ciudadanía del centro histórico, de manera diversa, con el sondeo se conocen las opiniones de la gente y se encuentra la aprobación o desaprobación sobre la problemática del espacio público.

Al ser un tipo de encuesta cara a cara, con la encuesta personal siempre se puede obtener información adicional relevante para el estudio de que se trate, por ejemplo, sobre el grado de colaboración del encuestado –correlacionado con la veracidad de sus respuestas- y además se puede aclarar cualquier duda que no influya en las respuestas. (LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS SONDEOS DE OPINIÓN PÚBLICA P.10)



3.6. Cronograma de trabajo

ACTIVIDAD	1 MES	2 MES	3 MES	4 MES	5 MES	6 MES
Presentación anteproyecto						
Recolección de datos						
Análisis de la información						
Entrega de resultados documento final						
Sustentación documento final						

ACTIVIDAD	7 MES	8 MES	9 MES	10 MES	11MES	12 MES
Análisis de la información						
Entrega de resultados documento final						
Sustentación documento final						





3.7. Presupuesto:

<i>Ítems</i>	<i>Unidades</i>	<i>Valor</i>
Encuestas		\$10.000
Papelería y lapiceros		\$30.000
Impresión del trabajo		\$70.000
Baterías		\$18.000
Derechos de petición y formalismos		\$2.000
Carpetas		\$20.000
Total		\$140.000





3.8 Diseño técnicas e instrumentos de recolección de datos.

ENCUESTA DE PERCEPCIÓN A LOS HABITANTES DEL CENTRO HISTÓRICO

Objetivo: Identificar la percepción que tienen los habitantes del centro histórico de Pamplona sobre el parqueo de vehículos en el espacio público

¿Qué es para usted el espacio público?

¿Qué es la cultura ciudadana?

¿El exceso de parqueo de vehículos en la ciudad es un problema de cultura ciudadana?

Si ___ no___

¿Cree que el parqueo de vehículos en el centro histórico se ajusta a la norma del uso del espacio público?

Si___ No___

¿Por qué? -----

Ésta de acuerdo con el estacionamiento de vehículos en el centro histórico





Si__ No__

¿Por qué? -----

¿Conoce un parqueadero público en el centro histórico?

Si No

En dónde está ubicado -----

¿Qué opina de la frase “somos un reflejo de lo que construimos”?

ENTREVISTA A EXPERTOS

Entrevista a medios de comunicación, Radio

¿Qué publicaciones han realizado sobre el uso del espacio público?

¿Qué campañas ha realizado o se han publicado en este medio sobre el espacio del centro histórico y con qué frecuencia?

Sobre el tránsito en el centro histórico y el parqueo, ¿qué participación tiene por parte de su audiencia sobre este tema?





¿Considera que el medio de comunicación debe mejorar los contenidos o periodicidad en los mismos, respecto al tema de la cultura ciudadana, si o no y por qué?

Secretaria de tránsito municipal

¿Cuál es la normativa para la utilización del territorio para el parqueo de vehículos en el centro histórico y como se aplica la ley al respecto? ¿Cómo se ejecuta la norma?

¿Cómo afecta la movilidad la falta de cultura ciudadana, por el parqueo de vehículos en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, principalmente en las horas pico?

¿Qué medios utiliza para informar sobre las medidas de tránsito a la comunidad de pamplona y cómo informan?

¿Qué estrategias de sensibilización y comunicación utilizan para mejorar la cultura ciudadana?

Urbanista

¿Cuáles son las repercusiones sociales y estéticas que genera el exceso de parqueo de vehículos en el espacio público del centro histórico de la ciudad de Pamplona?

¿Cómo el uso estético del espacio público puede potenciar el nivel social y como el aspecto social la estética del espacio público?

¿El excesivo parqueo de carros y motos en la ciudad, cambia el imaginario urbano de la ciudad?

¿Por qué es importante el imaginario urbano y la cultura ciudadana?





¿El los problemas urbanos de una ciudad se pueden solucionar por medio de la comunicación, o los problemas urbanos son problemas de cultura?

¿Cuál es la relación de la comunicación en el urbanismo o la estética de una ciudad?

Antropólogo

¿Como la cultura ciudadana se ve afectada, por los usos que se le dan al espacio público espacio públicos de manera negativa y positiva para la cultura ciudadana?

¿Qué comportamiento o cambios, se producen con el uso del espacio público por parte de la comunidad de pamplona, en el parqueo de vehículos en el centro histórico de la ciudad?

¿En este fenómeno del uso del espacio del centro histórico para el parqueo de vehículos, cual es la relación del peatón con el conductor, en la construcción del espacio público?

¿Cuál es la importancia de la relación del individuo con el entorno para la cultura ciudadana?

Qué opina de la frase “somos el reflejo del entorno”

¿Cuál es la relación de la comunicación con el espacio público?

Dirección cultura y turismo

¿El mal uso del espacio público se produce por problemas de educación o de cultura ciudadana?





¿Con el pasar de los años ha aumentado el número de vehículos en la ciudad de Pamplona, cómo afecta este fenómeno el uso y la percepción del espacio público en el centro histórico?

¿Qué campañas o estrategias tiene el instituto de cultura y turismo para potenciar el mejoramiento del uso del espacio o de la cultura ciudadana?

Comunicador social

¿Teniendo en cuenta la hibridación cultural, en el uso del espacio público, como cambia la percepción del espacio público en Pamplona, con el parqueo de vehículos, en el centro histórico?

¿Cuál es la relación de la cultura ciudadana con la hibridación cultural frente al uso del espacio público?

¿Cómo el espacio público permite un desarrollo y cultura ciudadana?

¿Qué campañas o estrategias de comunicación deberían implementarse para concientizar a la población de Pamplona sobre el uso y percepción del espacio público y la cultura ciudadana?

Qué opina de la frase “somos el reflejo del entorno”

OBSERVACION

Modelo de diario de campo elemental: fechas, fotografías, objetivo, descripción, análisis de los resultados y análisis general de los resultados.





3.9.1 Aplicación de los instrumentos de recolección de información

Objetivo específico: Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad.





OBSERVACIÓN: octubre 18, 2018. Diario 1



Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
<p>Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad</p>	<p>Me dirijo a mis obligaciones aproximadamente a las 9 am, y encuentro el frente de la casona universitaria repleta de vehículos, esta es parte de la carrera 4 en la cual conté 22 vehículos y 18 motocicletas (11 a mitad de cuadra) en la vía. Una reducción considerable del espacio público. Entro a la casona salgo a las 10:30 más o menos y el panorama no cambia mucho, están los mismos vehículos, pero esta vez hay menos motocicletas.</p>	<p>La reducción del uso del espacio público en este sector es considerable, principalmente en horas de la mañana, perjudica la movilidad, el comercio y daña la estética de la ciudad, generando un reflejo negativo de nosotros mismos. Muestra claramente que las personas prefieren parquear en la calle, que, en un parqueadero, también, que reducen hasta 2.5 metros de la calle, debido al mal uso del espacio, teniendo en cuenta que parqueen el carro lo más cerca al andén, porque por lo general lo ubican en casi la mitad de la calle.</p>

Noviembre 5, 2018, Diario 2





DQS is member of:





Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
<p>Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad</p>	<p>Esta es la carrera 6, pasé del parque Águeda gallardo, hasta casi llegar al colegio Galán, en 3 cuadras conté unos 58 vehículos y 38 motos, en este sector parquean menos motos aparentemente, comparado con otros lugares, esta carrera, no posee vendedores ambulantes o puestos, la reducción del espacio público es notable, pero normal, en el centro histórico.</p>	<p>No hay ningún tipo de control para el uso del espacio público, por la zona hay algunos parqueaderos, pero aparentemente no son necesarios si se puede parquear en la calle y no pagar. El parqueo de motos, comparado a otras zonas es alto, en las cuales es mayor el número por cuadra que de vehículos. Este espacio es de clase media y zona céntrica de la ciudad, y las motos y vehículos, son de funcionarios de la empresa Empopamplona, y funcionarios de la alcaldía, más adelante el uso del espacio público es usado por los dueños de los negocios, en esta zona. El reflejo del nosotros mismos Pamplona, un estancamiento, a nivel cultural, igual que un carro parqueado en el centro histórico, la ciudad y el ambiente social es el mismo, que podría ser otro, pero no se ha repensado o imaginado todo lo que podría ser, para el crecimiento integral de los habitantes.</p>

Enero 2019,



Diario 3



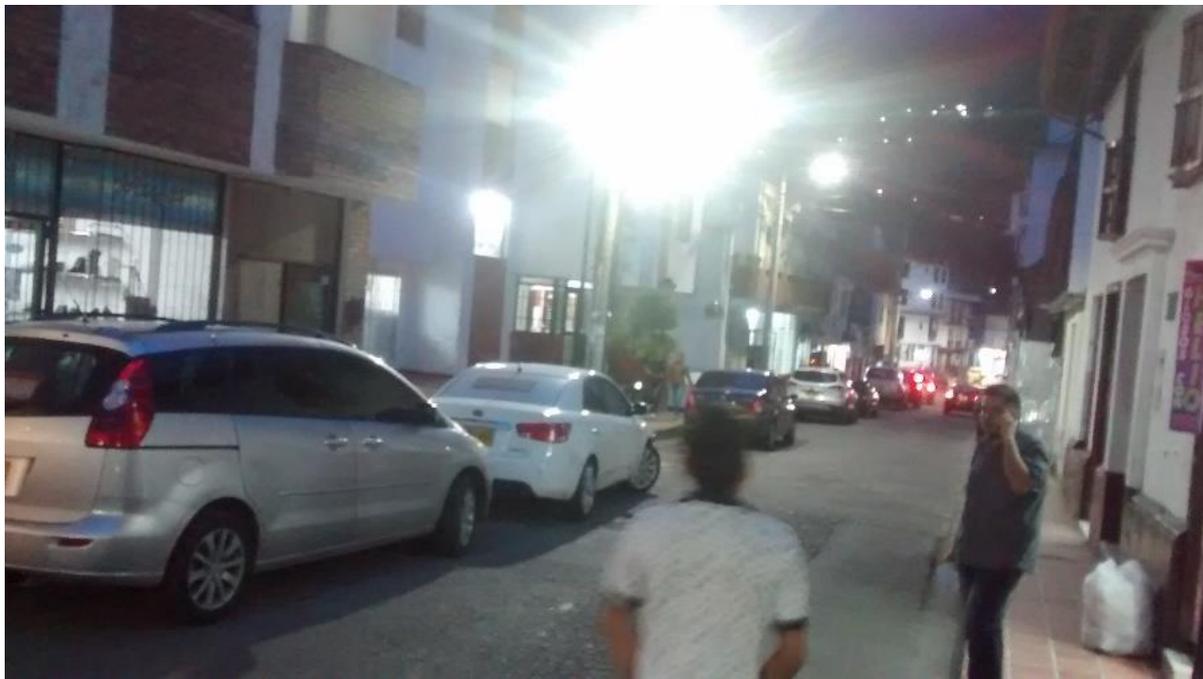


Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
<p>Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad</p>	<p>Esta es una descripción en la mañana y la tarde del mismo lugar del parque central, es enero y no hay tantas personas transitando por la ciudad, debido a que los Universitarios y trabajadores no han llegado a la ciudad, el parqueo es en los mismos lugares, pero con diferentes vehículos, a pesar que es una temporada “muerta” en la ciudad el centro histórico nunca está libre de vehículos, existiendo una ley que prohíbe el parqueo de vehículos en el parque central. Las zonas aledañas al parque siempre están ocupadas, si así es en temporada muerta, imaginarse uno en festividades o temporadas altas.</p>	<p>El parque central es un lugar en el cual no debería estar estacionado ningún vehículo, es el corazón de la ciudad y posee gran importancia e historia, pero el uso del espacio en el centro histórico ha cambiado progresivamente dañando la estética y movilidad de la ciudad, el espacio público es un lugar para el crecimiento social y cultural, y en la zona más cultural de la ciudad debería usarse el espacio de manera más adecuada. Es la proyección del uso que se le da a los espacios públicos, un lugar tan importante y lleno de historia reducido al parqueo de vehículos, es una gran pena, porque las capacidades mentales de las habitantes enfocadas al uso del espacio, no permiten reaccionar para asimilar que en este espacio se puede crecer, interactuar, educar, entre otras muchas cualidades que brinda la posibilidad del espacio, son infinitas.</p>

Febrero 3, 2019, Diario 4







Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
<p>Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad</p>	<p>Pasando en horas de la mañana cerca al sector del parque Águeda, por la carrera 6, veo 2 cuadras de esta carrera repletas de vehículos, sin ningún tipo de espacio, me quedo parado un poco en la esquina para fotografiar, y observo que hasta el horizonte donde termina el centro histórico, el uso del espacio se limita al parqueo de vehículos, en este caso no hay vendedores o puestos, con es costumbre en otros lugares;</p> <p>En la noche, por la calle 8, voy bajando, y me doy cuenta que está un lado de la calle siendo utilizada para parqueo, esta problemática no solo se ve en horas de la mañana y la tarde, en este sector los trabajadores de los negocios dejan</p>	<p>En la carrera 6, siempre hay vendedores o puestos, pero sin duda alguna la percepción y uso del espacio se limita al parqueo de vehículos, hay zonas de prohibido el parqueo, las cuales son ignoradas, el uso del espacio es utilizado por medio de los dueños de los negocios, y funcionarios públicos de la alcaldía y Empopamplona s.a. esto es un problema por parte de la cultura ciudadana, debido a que el uso del espacio se limita al parqueo de automotores. Esto afecta la cultura y la estética de la ciudad, que nos ofrece más, pero solo le vemos este uso al espacio. Por otra parte, en horas de la noche, se sigue fomentando el parqueo, en toda la</p>



	<p>parqueado su vehículo hasta tarde, también las personas que viven en este sector hacen lo mismo.</p>	<p>ciudad, no solo en el centro histórico, en la ciudad como no hay tantos problemas de hurto de vehículos, los propietarios deciden dejar todo el día y toda la noche, sus carros y motos, apropiándose del espacio público, de manera poco adecuada. Pamplona goza de tranquilidad y poca delincuencia, lo que hace que estos propietarios de los vehículos se acostumbren a lo usar parqueaderos y usar el espacio que es la construcción de todos, para todos.</p>
--	---	--

Febrero 18, 2019
Diario 5







Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
<p>Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad</p>	<p>Aunque es lunes, es increíble tanta participación o más bien “bloqueo” por parte de los propietarios de vehículos en esta zona detrás de la iglesia catedral, pasaje la curia. Se cuentan fácilmente más de 50 automotores, en este sitio tan pequeño, comparado a otras zonas de la ciudad que son más extensas.</p> <p>Para todos lados donde uno mira hay vehículos, de alimento, de carga, de suministros y carros y camionetas normales, este sector tiene la particularidad, que se parquea los vehículos hacia los 2 lados de la calle, lo “normal” es que se sature un lado siempre, pero en este caso los 2. Aquí no se generan tantos problemas de movilidad, aunque está más repleto que en otros lados</p>	<p>La falta de cultura ciudadana y control de las autoridades competentes para este problema es nula, a nadie se le ocurre, que el espacio público es la construcción de nosotros mismos, en especial a los conductores, en la ciudad de Pamplona, es normal que el uso del espacio público sea para el estacionamiento de carros y motos. Esta problemática afecta mucho a la ciudad estudiantil, genera problemas de estética y manejo de residuos ambientales, que esta zona sufre, porque hay negocios de alimentos que no tiran de manera adecuada los residuos y se genera problemas de salubridad, creados por perros callejeros y recicladores.</p>



	de la ciudad, por eso las personas abusan del uso del espacio, para esta práctica.	Este es el reflejo de nosotros mismos, respecto al uso del espacio, hasta que se genere más conciencia al respecto.
--	--	---

Febrero 27, 2019
Diario 6











Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
<p>Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad</p>	<p>Es absurdo mirar tantos automotores en esta carrera 4 de la ciudad, más de 100 vehículos, como 50 motos, vendedores ambulantes, proveedores de servicios, bienes y alimentos, puesto de venta de verdura y alimentos. Donde los dueños de los negocios parquean sus vehículos, los profesores y pertenecientes a la Universidad en el sector la casona se parquea todo el día.</p> <p>Los cambios climáticos repentinos, parecen no ser una variante para este uso del espacio público. Recorre uno la zona, y no se acaba la cuenta de carros y motos, hasta el horizonte se mira carros y motos parqueados a un sector de la calle, en las calles de Pamplona que son estrechas y las aceras miden 1.5 mts.</p>	<p>La carrera 4 es uno de los sectores más afectados por este fenómeno, el uso del espacio público, no hay cultura ciudadana, ni autoridades competentes que limiten o restrinjan el uso del espacio, que obviamente es un derecho, pero un derecho para la construcción del sujeto, y para el desarrollo, cultural, social y educacional. Existen problemas en el manejo de los residuos por parte de los vendedores de verdura, crean problemas en el uso del espacio y problemas de estética y salubridad, por el manejo que les dan a los residuos, que ni los desechan bien, sino más bien los tiran a la intemperie, residuos orgánicos al sol y al agua del clima de Pamplona.</p> <p>Por otra parte, el problema continuará, y los escasos controles por parte de las autoridades, no solucionan el problema ni le dan las dimensiones de responsabilidad correspondiente, no hay concientización para el mejoramiento del uso del espacio público en la ciudad. La ciudad de Pamplona en especial el centro histórico, es un ritmo ininterrumpido de vehículos estacionados, ese es la construcción de lo que somos, el reflejo.</p>



4 de abril, 2019, Diario 7











Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
<p>Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad</p>	<p>El conteo de carros supera los 100 en la carrera 5, de extremo a extremo del centro histórico, motos supera las 60, vendedores aproximados 10, en el sector del mercado, los vendedores de verdura son como 15, en este caso hay menos que los otros días, donde saturan más el espacio público. En esta carrera de la ciudad y espacio perteneciente al centro histórico, se parquea los vehículos solo hacia un lado, pero</p>	<p>No solo esta carrera 5 del centro histórico se encuentra diariamente saturada así, el resto de la ciudad es un parqueadero público grande, diariamente, el uso del espacio público solo se reduce a proporcionar parqueo gratuito a los conductores. En el caso de los vendedores del mercado, crean problemas ambientales y de movilidad tanto en la calle como los andenes, y en este sector, aunque no es el único, en las horas pico, se satura demasiado la calle por ejemplo cuando salen los niños de los colegios, las personas no pueden caminar por las</p>



	de igual manera reduce el espacio público y su uso respectivo.	aceras porque son de 1.5 mts y deben caminar por la mitad de la calle, agrandando más el problema de la movilidad y el uso del espacio para la construcción social y cultural del ciudadano.
--	--	--

Agosto 13, 2019
Diario 8









Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad	Bajando por el mercado los vehículos que transportan alimentos, reses, y elementos de construcción, se toman el espacio, más abajo, la señalización de no parqueo es ignorada, pero en este sector, no hay control por parte de las autoridades, para colocar comparendos, o mejorar el espacio. Es evidente que, por el aumento de carro y motos en la ciudad, las calles siempre están siendo reparadas, pero son paños de agua tibia, para una problemática que aumenta cada vez más. Hay más de 50 carros, motos, esta vez se cuentan 7 solamente.	El incremento de vehículos, daña las calles, las deteriora cada vez más, es normal, mirar personal de Empopamplona s.a. reparando las calles, constantemente, en ocasiones reparan huecos que ya habían sido tapados, debido a la falta de conciencia ciudadana en la ciudad y el manejo que se le da al espacio. En solo 3 cuadras más de 50 carros ocupando el espacio, eso es un dato relevante, frente a esta problemática del uso del espacio público. Falta de autoridad, falta de educación, falta de alcalde, porque está preso, crean estos inconvenientes. El uso del espacio está destinado en este sector a los dueños de los negocios principalmente, existiendo cerca parqueaderos para guardar el vehículo.



Agosto 29, 2019
Diario 9







Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
<p>Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad</p>	<p>Conteo de carros 62 aproximados, motos alrededor de 12, este conteo en solo 3 cuadras de la carrera 7, lo que es grave en un espacio pequeño sin capacidad de expansión.</p> <p>En esta carrera, los vehículos los parquean a los 2 lados de la calle, pero intercalados, es decir, en una cuadra parqueo al lado derecho y en otra los vehículos se encuentran estacionados al lado izquierdo, diferente a otras zonas que solo se parquea a un lado de la calle, por carrera o por calle.</p>	<p>La vía en este sector está llena de huecos, unos tapados o reparados y otros empezando a abrirse más, en el área del palacio de justicia no parquean vehículos por cuestiones legales y de seguridad, sino ciertamente estuviera ocupado el espacio por vehículos, esta zona, al igual que la mayoría del centro histórico, está siendo usado para el parqueo de automotores, la falta de educación, hace que este fenómeno no se tome en cuenta. Las personas que van a la eucaristía católica, cristiana, etc. en las iglesias, parquean los vehículos en la calle envés de llevarlos a un parqueadero. Pamplona no posee delincuencia del nivel de las ciudades metropolitanas, por eso de noche y de día se puede observar un carro en el mismo sector haciendo culturalmente esa práctica normal.</p>

Octubre 2019
Diario 10











Objetivo	Descripción	Análisis de los resultados
<p>Analizar los usos del espacio público generados por el exceso de vehículos en la ciudad</p>	<p>Pasando por la avenida Celestino, mirando la obra de más de 1.200 millones de pesos implementada, me di cuenta que había daños en la obra, que a un lado tiene la nueva ciclo vía, los carros, dañaron los separadores, sin tener esta obra un mes terminada, da tristeza como se robaron la plata y como la falta de educación por parte de los habitantes, no cuidan su casa; por otra parte, es irónico, que unos dañan y otros reparan, se adelantaron en diferentes partes de la ciudad, reparaciones de huecos en las vías, una labor administrativa de la ciudad.</p> <p>En diferentes partes de la ciudad los conductores tienen la costumbre de subirse al andén, solo que no he contado con la suerte de sacar rápido el celular para capturar la imagen, cuando pasa eso, que es frecuente, esta es una prueba, un poco distorsionada, pero real.</p>	<p>El uso del espacio público en todo el centro histórico, está inmerso en la problemática del parqueo de vehículos indiscriminado, como uno de los principales usos, el exceso de carros y motos, dañan las calles y por eso mismo la gente se queja, mencionando que la ciudad tiene muchos huecos en todos lados.</p> <p>La poca cultura ciudadana por parte de los habitantes de la ciudad, no permitió en este caso que se cuidaran adecuadamente las nuevas obras que son realizadas precisamente para potenciar el nivel social y cultural de la población, como esa ciclo vía, para el uso de su crecimiento integral en la sociedad.</p> <p>Es necesaria la conciencia, para vivir en un entorno adecuadamente sin perjudicar su crecimiento integral.</p>



ENTREVISTAS:

Objetivo específico: Identificar los elementos sobre los cuales se determina el uso del espacio público del centro histórico

GERSON JAIMES GALLARDO

Especialista en cultura política y educación

Magister en desarrollo sostenible y medio ambiente

Organización de planeta uno, departamento ciencias sociales, urbanismo, trabajo organización de las ciudades y los espacios rurales y urbanos.

Licenciado en ciencias sociales, Universidad de Pamplona, Colombia.

¿Cómo la cultura ciudadana se ve afectada por los usos que le dan al espacio público de manera negativa y positiva para la cultura ciudadana?

su pregunta es muy interesante porque la cultura ciudadana haciendo hincapié a su pregunta es el reflejo de los usos que hace los ciudadanos de los espacios públicos de su buen aprovechamiento, de su mantenimiento, realmente hay que entender los espacios públicos como elementos necesarios para la interacción social de los seres humanos depende cómo estén dispuestos en el espacio geográfico esos espacios públicos y como también están organizados también los ciudadanos podemos llamar usuarios para este caso sería mejor ciudadanos, pues logran hacer una asimilación estos espacios, una



manera adecuada son el reflejo realmente de la cultura ciudad de comercio no persigue su espacio público, aprovecha o como no como no hacer uso del podemos encontrar como buenos ejemplos espacios públicos desorganizados subutilizados invadidos exteriores de una cultura ciudadana en la cultura organiza política muy diferente a espacios públicos donde realmente hay una organización señalización aprovechamiento y buen uso por parte de los entonces creo que ese es el reflejo de no solamente la cultura, es la nación la forma organización también de un lugar de un territorio de enlace y el reflejo de lo como las zonas apropiadas.

Análisis de resultados:

Asimilar los espacios de la manera adecuada es el mejor reflejo de nuestra educación y nuestra cultura, esta configuración geográfica y física, es el producto de nuestra evolución y de nuestro desarrollo. Cultura se ve afectada por el uso positivo y negativo de los individuos, porque en los espacios públicos es donde el ser humano se relaciona y absorbe o mejor, abstrae parte de la realidad, que es un reflejo de lo que se ha construido, durante el tiempo, es importante resaltar que los espacios públicos, hacen parte de la cultura ciudadana, debido a la construcción social del sujeto.

¿qué comportamiento cambios se producen con el uso del espacio público por parte de la comunidad de Pamplona en el parqueo de vehículos en el centro histórico de la ciudad?

El centro histórico porque prácticamente en la historia nacional fueron los primeros en descalificaciones que existieron en la ciudad y fríamente hoy en día con este auge el urbanismo tiene que protegerse estos son el patrimonio de nuestra ciudad y aumento del parqueo de automotora nivel nacional, que su característica construcción colonial es reflejada que la ciudad no tiene espacios para parqueo y también refleja, a veces





como estaba hablando el tema de cultura ciudadana, pues no hacen buen uso de sus espacios de sus tiempos los momentos de la norma de pico y placa de que si voy hacer una vuelta cerca de mi casa pues el automóvil equipo y me transporte público que causa la bicicleta que decir automóvil es hoy día un bien necesario para los seres humanos pero también hay quien aquí nació como Pamplona terminó su pregunta pues a veces merece que si van a ser consciente de que es una trámite una situación necesaria pueden a su cargo para no habitar esas formas de Parqueo en zona donde está prohibido por lo que estamos hablando estamos obstaculizando el espacio público el tránsito de personas discapacitadas o de rutas es decir hay que pensar de esa manera decir el poema desde partido inadecuado la solución puesta en estas mismas manos tenderá a esa necesidad de movilización que tenemos que realmente no la necesita.

Análisis de resultados:

El cambio en el uso del espacio público ha llevado a tomar medidas legislativas por ejemplo, para la utilización de los espacio públicos, estas normas en la mayor parte de los casos no se cumplen adecuadamente, generando conductas permisivas que a la vez se entrelazan con la misma cultura; por otra parte el cambio de conducta en el individuo, también se da a cabo gracias a la globalización, que permite que los individuos adquieran automóviles para su uso, solo que en Pamplona, una ciudad enana, sin capacidad de expansión, este recurso o conducta ha generado problemas en el uso del espacio público en la ciudad, en la cual, varios urbanistas y arquitectos han querido plantear otro modelo de movilidad por ejemplo, el cual es difícil implementar hasta no repensar la manera de ver y usar el espacio público.





el conductor, también se puede aplicar a aspectos cotidianos de la vida, en las cuales el peatón debe transitar correctamente sin generar problemas en la movilidad o crear riesgos, y el componente de movilidad lo crean culturalmente el peatón y conductor, de acuerdo a su conciencia y educación, en la cual puede permitir un uso del espacio público coherente y rico para el crecimiento integral.

¿Cuál es la importancia de la relación del individuo con el entorno para la cultura ciudadana?

De la riqueza social es importante significativa no es únicamente clases sociales en espacios públicos en estudio de la geografía humana de la sociología urbana en la comunicación social es un elemento que le daría un aporte significativo a fomentar en los ciudadanos de la movilidad a fomentar las conocimiento de que lo haremos llegar como se aprovechan o se desaprovechan los espacios de interacción humana cuando el espacio público, la interacción social entre los sujetos hay mayor comunicación y mayor cohesión social entonces considero que es importante terminar de esa manera solamente el espacio urbano público es algo justo o visto solamente como algo material una apropiación social cultural comunicativa etc. de los objetos. Esta comunicación social hace elementos que permiten aportar a la construcción de una cultura ciudadana que aproveche y que se entienda el espacio físico el cual debe tener para que lo digo por una mayor cohesión social del individuo en las del individuo.

Análisis de resultados:

Los aspectos semiológicos, pueden hacer que el individuo aproveche o desaproveche el entorno, el lugar donde crece física y mentalmente, según el docente el Comunicador social podría aportar a la construcción de una cultura ciudadana, para generar un correcto uso de los espacios en los cuales se llevan a cabo las interacciones entre los





miembros de estas comunidades del centro histórico de la ciudad de Pamplona, la relación del individuo con el entorno debe ser de apropiación.

¿Qué opina de la frase somos el reflejo del entorno?

Bueno si estoy de acuerdo pero también el entorno es reflejo de lo que hacemos en el centro, entonces como yo dije en la respuesta anterior una ciudad, no es más educado quien más recoge sino el que menos tira basura, pero si se modifica el entorno y de lo que yo decía entonces cuando ofrece un ambiente urbano, un ambiente organizados en una sociedad que está organizada, esto tiene buenas políticas y en cuanto a la a la movilidad de la inclusión social al uso de los espacios públicos entonces y es como cuando decimos que llegué a la casa alguien y veo cómo está su hogar, entré y miro de qué tipo de familia, si está sucio, si está organizado, eso mismo pasa en una ciudad, en una comunidad, espacios geográficos, espacios rurales, urbanos, públicos, privados, etc. son el reflejo de las acciones e interacciones sociales de los individuos dentro de esos entornos.

Análisis de resultados:

Es importante destacar que en la respuesta él menciona que también el entorno es un reflejo de lo que hacemos y en la ciudad de Pamplona es evidente en el centro histórico que el uso que le damos al centro histórico o un uso muy común es el parqueo de vehículos indiscriminados, dando como reflejo de nosotros mismos, esa desorganización estética y cultural que hemos estado apropiando poco a poco y que va a empeorar sino se replantea la manera de mirar el espacio y sobre todo sobre la utilización del mismo como fortalecimiento de la cultura ciudadana.





Cuando uno asiste a la casa de alguien si está sucia, si está organizada, eso habla también de la educación de la persona, habla también de esa persona la manera de comportarse, de expresarse y en este caso la ciudad de Pamplona que es la casa de muchos se ha desorganizado debido al incremento excesivo de vehículos parqueados que podrían brindar un espacio para diferentes usos y construcciones.

¿Cuál es la relación de la comunicación con el espacio público?

De la comunicación social es importante significativa el espacio público no es un elemento de estudio únicamente de los urbanistas, de los ingenieros civiles, desde las ciencias sociales, el espacio público es un estudio de la geografía, la geografía humana, también las de la sociología urbana la comunicación social es un elemento es una disciplina de las ciencias sociales, aporte significativo a fomentar en los ciudadanos por ejemplo una postura de la movilidad a fomentar en la ciudad los conocimiento de lo público para fomentar en los ciudadanos proyectos de investigación frente a como se aprovechan o se desaprovechan los espacios público de la interacción humana, cuando hay un espacio público en general la gente interactúa y entre más interacción social hay entre los sujetos, hay mayor comunicación, hay mayor cohesión social entonces considero que es importante y determinante verlos de esa manera solamente el espacio urbano público es algo construido físicamente o visto solamente como algo material una apropiación social cultural comunicativa etc. de los sujetos entonces desde mi punto de vista como licenciado en ciencias sociales considero que la comunicación social hace parte también de estos elementos que permiten aportar a la construcción de una cultura ciudadana que aproveche y que se entienda dentro de un espacio físico el cual es importante, vuelvo y lo digo para una mayor cohesión social el individuo en ello.





Análisis de resultados:

Según el experto la comunicación y sobre todo la comunicación social, podría aportar a la construcción de la cultura ciudadana, todo es comunicación, con la misma se solucionan y se crean los problemas. En el aspecto cultura ciudadana la comunicación es indispensable para la concertación, que busca obviamente el bien común, para que los ciudadanos vivan correctamente y mitiguen los problemas que se generen; en la movilidad los aspectos semiológicos por ejemplo, crean un lenguaje de códigos para que el peatón y el conductor estén de acuerdo, es la capacidad de reacción, porque con las señales de tránsito la gente no piensa, sino actúa, el factor que determina que funcione esta relación en el entorno, pero la comunicación en el uso del espacio público no se limita a estas señales de tránsito, es la coordinación de varios elementos la que determina el uso del espacio público en un lugar determinado.

LUIS CARLOS VALDEZ

Director, Instituto de cultura y turismo, ciudad de Pamplona, Colombia

¿El mal uso del espacio público se produce por problemas de educación o de cultura ciudadana?

bueno yo creería que la cultura ciudadana más bien es de conciencia porque Pamplona pues no es una ciudad extremadamente grande que digamos, no se necesitaba las distancias no son muy muy largas para trasladarse y pensemos de este modo, no es un incentivado que las personas como no hay una regulación adecuada y no hay el





cumplimiento de las normas pues entonces las personas están aprovechando eso para poder parquear en el casco urbano y en donde sea y pues eso si es de verdad un problema es más bien de conciencia de que hay un espacio público que debemos respetar y que pues aprovechar, que Pamplona uno puede hacer todas las cosas cerquita rápido y pues que no es que necesite uno todas las veces sacar el carro, hay personas que viven a dos cuadras del trabajo y sacan el carro o lo parquea todo el día entonces pues eso es un error.

Análisis de resultados:

Entre la cultura ciudadana y la educación, el experto determina que la falta de conciencia es un factor mayor para tener en cuenta frente al uso del espacio público en el centro histórico, porque destaca que las distancias en la ciudad no son muy largas, pero debido a la conciencia de la gente, se ignora este tipo de cosas y se irrespeta el espacio, y por ende, nos irrespetamos nosotros mismos, porque sacar el carro al trabajo, viviendo a 2 cuadras de Pamplona que cada una son de 110 mts, es un hecho que se da frente al uso del espacio público en la ciudad, por problemas de educación y de cultura ciudadana, sencillamente sería más practico caminar o usar otro medio, pero en la mayoría del centro histórico no se ve así la realidad.

¿Con el pasar de los años ha aumentado el número de vehículos en la ciudad de Pamplona, cómo afecta este fenómeno el uso y la percepción del espacio público en el centro histórico?



Pues mire volvemos al mirar alrededor todo el tema de conciencia a mí me parece más que de cultura, de educación, es más conciencia de la ciudadanía pues de que debemos respetar el espacio público de que las calles en Pamplona no son calles extremadamente amplias y no son calles de dos carriles en algunos casos y en algunos casos inclusive de uno y pues que dejar aparcado un carro todo el día o de sacar el carro sólo para hacer una vuelta de una o dos cuadras pues eso es un error, si pero eso va más desde la consciencia y lo que yo creo que se debe trabajar bastante es en hacer conscientes a los ciudadanos después que el uso de los vehículos es para cosas de distancia larga, no para estarlo moviendo acá en Pamplona para cositas pequeñas y dejarlos todo, todo el día y la otra pues que hay que incentivar el uso de los parqueadero, porque esas otras cosa que tenemos que revisar como personas, usando tanto que haya o no una autoridad o sino como persona ser conscientes de eso de que hay unos parqueadero simplemente que nosotros debemos partir los carros y por ende en el centro histórico pues hay un algunos sitios de parqueadero pues que hicieron los aparqué — que tiene un valor si tiene un valor pero pues por utilizar nosotros el espacio público por tener el espacio público libre pues tenemos que es hablar por eso para que tengamos un espacio más libre más transitable

Análisis de resultados:

Usar el centro histórico para parqueo vehículos, ahorra gastos a una persona con vehículos, lo que hace que el uso del espacio público se reduzca en el centro histórico a disminuir los gastos de parqueo de los conductores, una medida permisiva por parte del gobierno y de la cultura ciudadana, la conciencia es indispensable para lograr tener





un lugar para vivir y crecer socialmente mejor, pero cuando no se mira ese aspecto, se debe repensar o analizar la manera de generar cultura y conciencia ciudadana.

¿Qué campañas o estrategias tiene el instituto de cultura y turismo para potenciar el mejoramiento del uso del espacio o de la cultura ciudadana?

Bueno nosotros como Instituto de cultura no tenemos, lo del manejo del espacio público, uno porque procesos de norma de tránsito obedece convenio que se hace con la policía, que no es parte del Instituto y pues como hay una Secretaría de tránsito pues ellos son los que están velando por eso por el cumplimiento y deben velar por el cumplimiento de esas, el cumplimiento de las normas.

Análisis de resultados:

Sería bueno, que el instituto de cultura y turismo de la ciudad de Pamplona, generara estrategias para la recuperación del espacio público o maneras de concientizar a la población sobre los elementos que puede brindar el espacio público como libertad, educación y crecimiento integral, para mejorar nuestra calidad de vida y valorar el uso del espacio público como valorar las necesidades básicas, porque en el territorio y en el entorno es que se vive dichas necesidades y construcciones, que incorporan en el sujeto valores, creencias, interacciones, etc.





CRISTIAN RICARDO HERNANDES

Magister

Docente del Programa de Comunicación Social

Universidad de Pamplona, Colombia

¿Como el espacio público permite un desarrollo y cultura ciudadana?

Es importante entender que los espacios públicos en los diferentes territorios que son adquiridos por la ciudadanía pues tienen realmente una esencia dependiendo del tipo de hombre esencial del tipo de sociedad, en ese sentido de que son determinantes los espacios públicos para realmente generar desarrollo, los espacios públicos representan lo que somos como sociedades

como sociedades civiles determinante, Barbero decía que es importante la reactivación de los espacios públicos porque creo que las tecnologías y la globalización nos ha llevado a un espacio muy individual, cierto, hemos perdido esos espacios de goce que son estos espacios públicos que están es en función de eso para la ciudadanía y para el goce y para generación de sociedad.

Análisis de resultados:

El centro histórico de la ciudad de Pamplona es un lugar indispensable en la ciudad para el desarrollo, de manera integral, ha sido la ciudad un lugar de desarrollo durante siglos, pero en el uso del centro histórico, debería la ciudadanía, como menciona Martín Barbero, reactivar esos espacios que ha perdido, por parte del excesivo parqueo de vehículos en el centro histórico de la ciudad, que no genera un desarrollo o crecimiento





en ningún aspecto. Se pierde la manera de crecer y como menciona el experto, se pierde el goce que deberían estos espacios brindar en función de la generación de sociedad.

¿Cuál es la relación de la cultura ciudadana con la hibridación cultural frente al uso del espacio público y la cultura ciudadana?

Pues depende que el tipo de sociedad o de ciudadanía y pues es la que realmente permite que existan unas normas son los elementos de convivencia que realmente nos permiten también construir otro tipo de sociedad, en tal sentido es determinante, cierto, la cultura ciudadana pero también depende del tipo de sociedades, nos damos cuenta de sociedades del siglo XXI no son sociedades puras, que generan procesos también de hibridación previa la globalización, cierto, pues de una otra forma luego también Barbero, de los que ver con culturas industrializadas ha diferencia pues desde el campo de la cultura ciudadana, de las industrias culturales que están emergiendo, a partir de estas dinámicas que son determinantes, porque creo que la cultura no es estática, la cultura también evoluciona, en ese sentido pues debemos tratar de reconocer estas representación es de la sociedad.

Análisis de resultados:

Debido a la industrialización es inevitable que la ciudad esté repleta de vehículos, es un medio que tiene muchos usos y sacia necesidades, pero como menciona el experto la convivencia y la implementación de las normas hacen parte de la globalización, influyendo directamente en la hibridación cultural frente al uso del espacio público en el centro histórico y esto permitiría construir otro tipo de sociedad; en el caso del uso del espacio público, la hibridación cultural que ha desarrollado Pamplona a través de los años, determina la manera de percibir los espacios y de esta manera la utilización de los espacios.





¿Teniendo en cuenta la Hibridación cultural en el uso del espacio público cómo cambia la percepción del espacio público en Pamplona con el parqueo excesivo de vehículos en el centro histórico?

Si desgraciadamente la globalización también ha llevado que las personas también adquieran automóviles una otra forma estas culturas, está sociedades modernas también generado en la utilización de los espacios públicos, los espacios públicos son para un deleite las personas, para el desarrollo de las personas, pero desgraciadamente sitios que no se debería permitir, el parqueo, son para el goce, pero están ocupados por cierto literalmente no permiten un tránsito de la ciudadanía, también porque es que el contexto territorios determinante para todos y también creo que las prácticas de la excesiva utilización de autos cierto, en el centro de la ciudad entre todo el casco urbano también entender que se masificó la utilización del auto en una ciudad que es muy pequeña y deberíamos como repensar las prácticas de la cultura es desde la visión tradicional y dejar esta visión moderna que para tres o cuatro cuerdas parquear y sacar el carro cerca a la Casona o el parque, cuando podemos hacer estos trayectos, y generar un goce y un deleite de la ciudad.

Análisis de resultados:

Es la masificación en el excesivo uso del vehículo en la ciudad de Pamplona que es pequeña, la que ha generado estos cambios a nivel de hibridación cultural, que no permiten que la ciudad sea del disfrute pleno de los ciudadanos, siendo también los conductores ciudadanos, pero que tienen otra perspectiva frente a esta problemática, del excesivo parqueo en el centro histórico. Como menciona el experto repensar las prácticas de cultura desde la parte tradicional, pero enfocado a la conservación del espacio, y no tomar la manera de cultura moderna, para enfocarla a una ciudad pequeña



que no respondería adecuadamente a este enfoque, que es precisamente el problema, que la población quiere hacer cosas tradicionales, pero adjuntando la conducta moderna para hacer quehaceres o responsabilidades a 2 o 3 cuadras de su casa o su trabajo.

¿Qué campañas estrategias de comunicación deberían implementarse para concientizar a la población de Pamplona sobre el uso y percepción del espacio público y la cultura ciudadana?

yo creo que lo primero es generar una sensibilización desgraciadamente si hablamos de la cultura ciudadana, todos pensamos individualistamente y desgraciadamente eso está también mostrando tipo de sociedad que hoy en día tenemos, ciertos, niveles de contaminación de todos los tipos, auditiva, visual, todavía hay imágenes política de las elecciones de hace rato, hay que repensarnos como ciudadanía tratar de mirar que es y el tipo de ciudad que tenemos también depende del tipo de sociedad que somos, también yo creo que sería algo importante pues primero es un proceso sensibilización porque todavía no se va a generar de un día para otro, para sensibilizar la cultura en una ciudad pequeña cierto, segundo es una ciudad que no amerita cierto, el uso a veces del auto, del automóvil cierto, que tenemos un sistema de transporte público que fácilmente podría ayudarnos a todos faltan campaña de la bicicleta, medio de transporte interesante, que el caso de Bogotá es pionera en nuestro país y Latinoamérica para el desarrollo también, las ciclovías, donde permitan que la gente también tomando tipo de culturas, creo que estos es importante, creo que visto en la universidad existe la necesidad de tener acceso con la , creo que es repensarnos y creo que todo para mí, creo que como consejo la imagen, todo lo visual imágenes lenguaje universal y creo que podría aportar mucho para tratar de mostrarnos y sensibilizarnos a través de lo que está generando, también como en general considere en los espacios públicos por la contaminación visual diferente, hace pocos días que teníamos el día sin carro, al ver en





esos días que el espacio físico y geográfico de la ciudad era un deleite para tomar una buena foto.

Análisis de resultados:

Es importante concientizarnos sobre qué tipo de sociedad queremos, para eso las estrategias de comunicación pueden repensar el espacio por medio de los actores sociales o protagonistas que en este caso es la población de Pamplona, por medio de la gente construir un espacio diferente progresivamente, la hibridación cultural el cambio puede ser para bien o para mal, pero por medio de estrategias de comunicación se podría evaluar el impacto y analizar por medio de las necesidades de las personas las soluciones que quieren ver en el espacio.

Como menciona el experto, el uso de la bicicleta o el transporte público puede mitigar el impacto, no de un día para otro, pero la comunicación es fundamental para la concertación y para el cambio, elemento indispensable para mejorar, concientizar o repensar el entorno

El entorno es un reflejo de lo que construimos qué opina de esta afirmación

Es Juan Carlos, como dije desde que iniciamos creo que el entorno representa lo que somos como sociedad, por eso cuando uno habla de cultura, de cultura ciudadana

Inevitablemente la cultura está unida a la sociedad y al territorio por esos importante entender que el tipo de sociedad que somos los reflejamos a través del territorio que tenemos y hemos pasado por tres tipos de sociedades, las sociedades tradicionales, las sociedades modernas, la sociedades posmodernas, en las últimas sociedad que nos hemos dado cuenta que nos venden la modernidad realmente no nos ha representado bien como sociedades y ahora tenemos que generar una deconstrucción, que estamos





acabando con el territorio con el contexto y sin el contexto en el territorio no podría existir una sociedad, lo dicen también, los Uwa, que son un grupo indígena que el hombre no está fuera del territorio sino que el hombre hace parte completa, tenemos que entender es fundamental porque no nos desarrollamos en el aire, nos desarrollamos en el contexto de la geografía, si no tenemos una percepción de lo que tenemos en nuestro territorio desde un adecuado manejo pues tal vez no podamos tener una mejor sociedad.

Análisis de resultados:

El entorno representa lo que somos, los psicólogos, definen comportamientos debido a la manera que esté organizada una habitación, una habitación desordenada, es reflejo de irresponsabilidad y de muchas cosas en la cabeza, un entorno ordenado, define una persona más equilibrada y clara; la modernidad según el experto genera una deconstrucción y daño al entorno, y no debemos ver el territorio como un ajeno a nosotros mismos, porque es en ese lugar donde nos desarrollamos, donde aprendemos, de tal modo el excesivo parqueo de vehículos en el centro histórico, no permite un adecuado trato para poder mejorar la sociedad, para poder usar los espacios de manera más acorde a la construcción del ser y sensibilizar sobre el uso del espacio público, para mejorar nuestra educación, eso enfocado a la conciencia.

CARLOS HUGO ARTEAGA

Radio Universidad de Pamplona





¿Qué publicaciones han realizado sobre el uso del espacio público?

Pues en este caso para la radio pública que en la radio que representamos a la universidad tenemos varios espacios informativos y de magacín en el espacio informativo que presenta en la mañana todos los días hablamos espacio público todo lo que le contamos a la ciudadanía cuales el pico y placa cuales el pico y parqueo y tratamos de hacer una conciencia ciudadana de la importancia de despejar centro histórico de la ciudad mucho no están de acuerdo porque seguimos teniendo esa congestión en el centro histórico de vehículos parqueados todo el día insistimos en la semana comentarios, un comentario como este, si usted vive a dos cuadras del local comercial del que es propietario porque tiene que sacar el vehículo para dejarlo enfrente y verlo todo el día a ver , si el carro si está a dos cuadras y pudiese caminar fácilmente desde donde está hasta su sitio de trabajo, pero tenemos esa cultura, el espacio público, es desde aquí no puedo confiar sino el vehículo de fulanito de tal cuando eso no es tan así, el espacio público debe servir para el público en Pamplona estamos en una congestión muy fuerte, nosotros estamos tratando de aportar nuestro granito de arena en algunos quizá ha calado el mensaje en algunos otros no tanto, pues ya los temas de medidas de policía nacional modalidad tránsito y transporte de la inspección de tránsito y transporte pues han venido tratando de recuperar en el último mes cuando se activó ese contrato un policía nacional los temas de espacio público, si bien se puede liberar un poco todavía falta mucho y pretendemos seguir aportando desde nuestra información diaria la cultura ciudadana que debe tener en temas que ahí es donde radica mucho el asunto, no tenemos esa cultura ciudadana cultura de buenos conductores, de buenos peatones de propietarios de vehículos para que pudiésemos despejar y tener una ciudad más limpia, mira después del día sin carro estaba feliz porque ese día estuvo despejada la ciudad de Pamplona y todos los que caminamos por Pamplona decíamos





que bonita en Pamplona así y así debería ser siempre para el otro día volvemos al caos vehicular a las horas pico a las sanciones por la que compartió y pareciera que no aprendemos pues seguiremos insistiendo a ver si podemos aportar nuestro granito de arena para aprender un poco.

Análisis de resultados:

Este caso de presentar un medio de comunicación para medir el nivel de las publicaciones sobre el uso del espacio público, presenta el experto en el tema, que a hacen los diferentes llamados de atención o información respectiva frente a estos asuntos, que son de interés sobre todo de los conductores.

Este experto es un ciudadano consciente, en la manera como se expresa frente al parqueo excesivo de vehículos en la ciudad, esta persona también es un ciudadano de Pamplona, por tal motivo la manera como describe la situación que vivió con el día sin carro y que decían que la ciudad era bonita así y que así debería ser siempre, esa medida es un pequeño paso para la conciencia que se debería conseguir, frente a esta problemática, aunque para el cambio deba pasar tiempo, es bueno saber que hay personas conscientes frente a este problema que expresan estas palabras, para describir lo que podría ser la sociedad y que abre su mente para repensar el espacio y mirar otros usos, diferentes a los usos actuales que se dan en el centro histórico.

¿Qué campañas ha realizado o se han publicado en este medio sobre el espacio del centro histórico y con qué frecuencia?

Con qué frecuencia empezamos por ahí, tratamos de constantemente hablar del tema aunque no es tan recurrente porque a la gente le parecen esos temas cuando los abordamos en radio en ladrillo y les parece que los estamos regañando entonces cuando





usted escucha una emisora y este señor están regañando se cambia de emisora, se va por otro lado entonces son temas que se abordamos en el asunto espacio público recuperación del espacio público con diferentes proyectos que se han venido dando para la ciudad, entre ellos lo que pasó con el parque principal la reestructuración que se hizo la planeación que tienen algunos arquitectos con una visión de que Pamplona sea peatonal y que esos proyectos se pueden realizar se pueden llevar a cabo lo que se logró y recordamos como el proceso de reestructuración y revocación de la calle real hacia la década de los 90 cuando se tuvo que cerrar durante varios momentos para hacer la adecuación de los andenes porque antes si ahora es un caos, antes vivían en sus vehículos parados todo el tiempo y ahora no sólo en las bahías y se trata de respetar un poco el espacio público pero ha sido un paso a paso pareciera que Pamplona, muy lento tratamos de hablar frecuentemente del tema pero todavía nos falta mucho de aprender , gana más la cultura ciudadana, no nace con uno no se va aprendiendo poco a poco porque lo que es lógico para mí como ciudadano no es lógico para otros, sino como ciudadano mientras algunos tratan de respetar no estacionar sobre los andenes por ejemplo en el caso de los motorizados que si tienen la moto y la dejan al frente de la casa y en el andén y se van pasando los niños de 3 4 5 años tiene que bajar delante ni arriesgarse a la calle que venga un carro porque el señor dueño de la moto decidió dejarla ahí al frente de la casa y obstaculizar el andén porque ahí ya no le va dar luz del sol, en lugar de guardarla directamente dentro de la casa, preferimos obstaculizar los andenes entonces cosas como esa tratamos de ir las cambiando pero desde la radio pues no nos queda más que orientar ciertos mensajes y empezar a ver que ojalá eso genera un cambio que para estos casos, es un tema ciudadano, es un tema de cultura se va demorar un poco y seguramente se tomará tiempo pero seguiremos insistiendo en ello.





Análisis de resultados:

La frecuencia de publicaciones sobre el centro histórico es poca, debido a que puede perder audiencia por insistir en la periodicidad de estas publicaciones, pero las campañas o información sobre el espacio público es variado, debido a que miembros de la Universidad de Pamplona, participan de manera activa y tratan estas problemáticas, desde diferentes perspectivas obviamente.

La descripción del problema en la calle Real de la ciudad de Pamplona en los años 90, explica claramente que el problema empeoró, el uso del espacio público en la ciudad de Pamplona, en especial en el centro histórico; así también como la descripción de las personas que no guardan su vehículo y obstaculizan el paso, inclusive en los andenes, que son los usos que se le dan a la ciudad actualmente.

¿Sobre el tránsito en el centro histórico y el parque de vehículos qué participación tiene por parte de su audiencia sobre estos temas?

Bueno como le decía nosotros vamos a recordar todos los días la medida pico y placa, de pico y parqueo algunos oyentes preguntan a través de la línea WhatsApp de la emisora entran en preguntan venga hoy no alcancé a escuchar por el artículo placa cual es el pico y parqueo sobre todo antes de salir de casa algunos son poco conscientes de la medida no, entonces es como parte de la interacción que estamos tratando de tener con la ciudadanía además de ser reiterativos con el mensaje.

Análisis de resultados:

La participación de la audiencia es poca y el nivel de consciencia es bajo, por parte de los oyentes, señal que indica que sobre la cultura ciudadana en el uso de los espacios la población ha avanzado muy poco, pero poco es mejor que nada.





¿Considera que el medio de comunicación debe mejorar los contenidos o periodicidad en los mismos respecto al tema de la cultura ciudadana sí o no y por qué?

Con nosotros tratamos de abordar esos temas muy frecuentemente de lo que es cultura ciudadana el manejo de las basuras alrededor del medio ambiente la protección de los animales y las mascotas los temas que manejamos desde academia con proyección social porque tenemos una responsabilidad no como ente académico que tiene su medio de comunicación tratando de llegar hasta la ciudadanía con ese conocimiento que se tienen las aulas para extenderlo a toda la ciudadanía en cada uno de sus temas y eso termina generando una cultura ciudadana o un respeto por ciertas normas o por las normas vigentes que existen en Colombia es difícil insisto aunque lo hablemos con periodicidad algunos dicen son temas acartonados algunos dicen son ladrillo o son regaños pero es tan difícil porque aun así usted trate de hacerlo el poder orientar voluntades orientar criterios orientar el enemigo de las personas nada más observé, cuando hay algún tipo de incidente en el tránsito por mencionar alguno un vehículo conductor golpea al otro vehículo al otro conductor de inmediato las reacción es bajarse a agredirse verbal y si llega el caso hasta físicamente por el incidente que acaba de ocurrir sin escuchar a la otra parte de que fue lo que pasó hoy, el error que se cometió y como se puede llegar a un acuerdo porque estamos ya tan prevenidos de tener que actuar y a veces es actuar en defensa es actuar en agresiones físicas y verbales y cambiarios o en una sucia como la nuestra cuesta y tomará tiempo y las normas tienen que adaptarse para ello y los ciudadanos tenemos que adaptarnos para ello pero el aporte que tratamos de hacer como medio de comunicación público y ciudadano es seguir orientando estos temas así algunos les parezcan ladrillos hacia algunos parezcan regaños a veces nosotros mismos caemos en cuenta que estamos hablando de esto y





nosotros tenemos que dar ejemplo entonces tratamos de no cometer ciertas acciones también nos termina pasando hablando del equipo humano que hay detrás de todos estos mensajes todas estas campañas pues también nos terminan pasando cosas y no es verdad que nos falta a todos, nos incluimos nos falta mucha cultura ciudadana.

Análisis de resultados:

La radio Universidad de Pamplona, ha avanzado sobre la creación de contenidos sobre el uso del espacio público y ha mejorado su periodicidad, eso es notable porque cada vez más el medio trata de estar a la vanguardia, sobre el uso del espacio público, que desprende diferentes tipos de temáticas debido a su complejidad y extensión, como la parte ambiental, cultural, educación, desarrollo, arquitectura y urbanismo, entre otros, pero temas relacionados al espacio público en la ciudad,

ASTRID CAROLINA GOMEZ

Doctora

Docente, Comunicación social, Universidad de Pamplona, Colombia

¿Teniendo en cuenta la hibridación cultural, en el uso del espacio público, como cambia la percepción del espacio público en Pamplona, con el parqueo de vehículos, en el centro histórico?

Desarrollo cultural bueno el espacio público permite un desarrollo cultural desde que el espacio esté acomodado para generar la cultura, ósea que tu veas las señales de tránsito, que tu veas cultura ciudadana a través de ese espacio público como ocurre en Medellín que uno llega a la estación del metro y hay inclusive mimos que le indican a





uno o teatreros que le explican a uno cual es la ruta que debe tomar entonces eso descongestiona el metro de Medellín.

Análisis de resultados:

El espacio público y mejor, el uso del espacio potencia el desarrollo cultural, en este caso la experta toma como referente la ciudad de Medellín que tiene antecedentes claros en materia de cultura y movilidad y han logrado desarrollar en la ciudad diferentes tipos de estrategias que le permiten a los ciudadanos estar mejor,

¿Cuál es la relación de la cultura ciudadana con la hibridación cultural frente al uso del espacio público?

Bueno hay que tener en cuenta que desde la hibridación cultural uno mira también lo de las tribus urbanas entonces como esos personajes cuando atraviesan la calle y como lo percibe ósea para algunas personas es aceptable las tribus para otras personas no, entonces como pueden generarse a través de enseñanza educativa esa aceptación de las tribus en medio de la construcción de lo urbano desde ese mundo urbano que existe.

¿Pero cuál es la relación de la cultura ciudadana? Primero por lo que te venía diciendo que se debe educar en cultura ciudadana para esa aceptación lo del ejemplo de las tribus porque a veces una persona e a un tipo que tiene y el tipo por ejemplo punkero con peinado punkero y lo que hace es cambiar de cera ósea se supone que uno cuando va en la calle transita a través de uno todo ese mundo, es la aceptación.

Análisis de resultados:

La hibridación cultural es la aceptación en el caso del excesivo parqueo de vehículos en el centro histórico de esta perspectiva, las personas miran aceptable este fenómeno





y muy pocos son los que opinan al respecto, lo de las denominadas tribus urbanas, es una perspectiva de aceptación que una persona puede tener solamente por la parte estética o visual del individuo, por tal motivo la educación y la cultura ciudadana es la que nos permite esta aceptación y precisamente la cultura ciudadana de la ciudad de Pamplona, permite que el uso del espacio público en el centro histórico sea en gran parte para el parqueo de vehículos.

¿Qué campañas o estrategias de comunicación deberían implementarse para concientizar a la población de pamplona sobre el uso y percepción del espacio público y cultura ciudadana?

Uno tiene que ver con lo de tránsito, ósea una cultura del peatón porque aquí en la calle uno ve que la gente va hacia la calle y no en la acera y los carros tampoco pasan derecho y no respetan los pares entonces una educación tanto del peatón como del conductor, pero también debe existir una educación por ejemplo cuando sacan a los animales a pasear y no les recogen y en pamplona se ve mucho esa problemática.

Análisis de resultados:

Es acertado indicar que en la ciudad de Pamplona las personas transitan gran parte del tiempo por la calle envés de la acera, lo que expresa que la relación del conductor y el peatón debe tomarse de manera más seria, es decir, que la educación viene de parte y parte, para que la construcción del entorno sea más acorde a las necesidades cotidianas. Las estrategias o campañas pueden usarse para repensar el entorno y que no suceda por ejemplo ese inconveniente, que la gente transite por los andenes y no por la calle, que es un uso muy frecuente del espacio en la ciudad de Pamplona.





¿Teniendo en cuenta la hibridación cultural como cambia la percepción del espacio público en pamplona con el parqueo excesivo de vehículos en el centro histórico?

Umm primero que para mí me parece que es un peligro que los carro casi que están sobre la vía o también he estado observando que viniendo de chapinero en el restaurante llanero la carta afuera con la sillas y semáforo en la esquina, entonces por donde a va transitar el peatón, entonces falta una cultura ciudadana con respecto a eso pero también en la parte de la hibridación de pronto la gente viene de pueblitos donde no están la señales de tránsito y no hay tanto carros vienen por ejemplo de Tolú que ve el bicitaxi pue si la bicicleta taxi y no existe el taxi, entonces como adaptar esa cultura a esta cultura Pamplona a pesar de considerarse un pueblo pequeño es una ciudad estudiantil.

Análisis de resultados:

La manera del parqueo de vehículos en la ciudad es descabellada en la medida que los conductores parquean tomando gran parte de la vía, en ocasiones subiéndose a los andenes, usan el espacio público para obstaculizar y no permitir por ejemplo el paso.

Sobre la percepción en la ciudad de Pamplona sobre el espacio público, se puede mencionar que puede tener un modelo implementado con bicicletas o bicitaxis, en el cual el espacio público esté más ordenado y permita en Pamplona ser una ciudad más cultural, lo anterior como sugerencia de la estrategia o campaña.

HEIDI CONTRERAS LOVICH





Doctora

Arquitecta, Urbanista

Universidad de Pamplona, Colombia

Somos el reflejo de nuestro entorno

Pienso que el entorno es un reflejo de la voluntad de todos los que habitan en esta tierra, teniendo la voluntades no solamente como regeneración del amor sino el compromiso que se tiene hoy más al verlos como nosotros mismos y no como una cosa distinta esto quiere decir que hay que incluir a las personas en lo que somos, la única manera de entender que cambia de forma personal te llevará consigo, general con el planeta tierra ahora si nos vemos por espejo y me ayuda a reconocer que somos poseemos el momento de equivocarnos tras reconocerse técnicas de la proyección internalizada con la conexión de nuestro propio ser para poder nosotros buscar de forma interna y lo que está dentro de nosotros y no buscarlos lo que no está dentro de nosotros.

Análisis de resultados:

Somos un reflejo del entorno, somos un reflejo de lo que construimos, en el caso del uso del espacio público en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, la inclusión por medio del amor y los valores son los que permiten cambiar el espacio donde habitamos, no se puede ver el entorno como ajeno a nosotros mismos, es una parte de nosotros el entorno somos nosotros mismos.

¿Cuál es la relación de la comunicación en el urbanismo o la estética de una ciudad?





Por lo que la política parte el cartel un concepto espacio público había muchas discusiones teniendo en el campo de la ciencia y la comunicación y por lo menos a ver las dicen que considera la publicidad positiva ante la difusión de la información de los medios de comunicación como una dimensión constitutiva de la opinión pública en el espacio público como principio de control del poder político es una de las formas también dice que se espacio público como cualquier tipo entorno contexto plataforma que permite la relación abierta y multidireccional entre las personas portando un espacio público debe cumplir con los requisitos de comunicación del gobierno que permiten unos activos compatibles diferentes usuarios que un tercero define también en la ciudad con comunicación sus orígenes característica que permanece inalterado eso lo que quiere decir que la concesión de estancia de vista de la presencia en el sentido de la ciudad de modelos de imaginario modelo para la construcción de la habitan los rasgos atribuidos a la cultura urbana que podrían ser vistos como variables derivadas del principio estructural de la ciudad de la comunicación careció de un carro de guerra y la ciudad hace la comunicación se han vuelto un mundo muy interesante gracias a la tecnologías de información donde prácticamente el fenómeno o estructura de acceso y exclusión también en lo que se reconstruye como término entonces realmente se podría decir que en la parte arquitectónica urbana exclusivamente en lo físico puede establecer conexiones lógicas con la cultura cuenta, cómo estás el flujo dice que nosotros estamos ahorita en la existencia importancia por la configuración estática ampliaría las escalas niveles y velocidad en muchas modalidades de este momento es la configuración urbana de la ciudad está caracterizada por formas de vida pública argumentación y marca y forma los recursos del cuerpo la articulación fija las viejas formas de los lugares donde lo tradicional no tradicional para lugares físicos espacios virtuales lo que también son canales de comunicación eso pues yo pienso espacio público fue prácticamente un evento cultural que nos permite comunicar y de forma holística





hiciste la sociedad ya que esa imaginar el consumo como lugar consumibles ya cultural que lo que se piensa y trata de llevarlos incrementar el consumo sin lugar que lo que si orden en las sociedades de un proceso desde el deseo de nosotros como acto social en que se realizan las repercusiones. De principio estructural como modelo publico

Análisis de resultados:

El principio de la estructura publica de la ciudad de Pamplona, es un modelo colonial, que fue desarrollado por españoles imitando el modelo de la ciudad Pamplona, España, generando costumbres gracias a la manera que se estructuro físicamente la ciudad y de esa manera dando con lo ya físicamente construido elementos que influyeron en la conducta del individuo para apropiarse de la ciudad de una manera determinada. La comunicación permite crear una estética de acuerdo a la combinatoria de los signos que crean un código, sean colores, formas, palabras, etc., los cuales forman el sector urbano o área urbana gracias a la estética o conjunto de códigos que permite repercutir en un entorno.

La comunicación es fundamental en el urbanismo, para la construcción del espacio público, la comunicación tiene las riendas de los procesos de hibridación cultural que se pueden pensar bueno o malos, pero de acuerdo a la globalización.

¿Cuáles son las repercusiones sociales y estéticas que genera el exceso de parqueo de vehículos en el espacio público del centro histórico de la ciudad de Pamplona?

Exclusión social y el acceso al contrario la pregunta concierne a lo urbano en el espacio público recuerdo que explicaban en un periódico regional para reponer patrimonios establecer estudiar la posibilidad de cambiar los anillos viales del tránsito pesado y el tránsito vehicular en el centro histórico y convertir en un sistema peatonal de acuerdo





con el que mejor usar un problema social o estético sino educativo asociar educar en la antigüedad tiene un espacio hermoso a nivel histórico y el espacio público en los estadios y se está persiguiendo desde la visión de la sustentabilidad dado hoy con las disposiciones de la ciencia y la imagen del espacio público a través de los diarios urbano que conlleven a diferentes formas de la ciudad ascender eso también estuve pensando que Doménech, escuela politécnica superior del departamento de edificación y urbanismo de universidad de Alicante menciona alguna de la de sus artículos que yo he leído hace rato, en el espacio público urbano se encuentra crisis ya que el de la sociedad o para la ciudadanía a través de las múltiples componentes culturales requiere una dimensión social, estética de la sociedad como una forma estética debido a que ciudad en que se callen caliente y enfoque la idea nosotros como personas todo sociedad estéticas y realizar un poco la definición del espacio público con el nivel crítico a nivel de perfección ya que hoy en día la ciudadanía contemporánea puede concluir que la dimensión del valor estético está relacionado con la planificación urbana con la arquitectura y el diseño espacio del espacio público o el diseño urbano.

Análisis de resultados:

Aquí nombra un antecedente importante el cual un Doctor de Arquitectura de la Universidad de Pamplona en su proyecto quería presentar una propuesta peatonal en el centro histórico de la ciudad y que los vehículos de carga pesada transitaran por otro lugar; por otra parte como lo sugiere la experta frente al planteamiento de Doménech, que la ciudadanía requiere una dimensión social y estética de la ciudad y diferentes enfoques culturales, porque el espacio se encuentra en crisis, y en este caso ese problema lo genera el uso del espacio público en el centro histórico.





La exclusión es uno de los factores que crea este fenómeno frente a lo social, debido al uso y la hibridación cultural que moldea el uso y la percepción de los espacios públicos.

¿Cómo el uso estético del espacio público puede potenciar el nivel social y como el aspecto social la estética del espacio público?

Como el uso estético del espacio público y como efecto social de la estética del espacio público porque puede pensar que todo proviene de la presencia social del espacio público es fundamental para la percepción estética espacio público cuando sepa interpretarse para estética, en que la clase social es la razón de ser entonces con una sociedad identifica se puso el suyo y que esa función del espacio público también tiene una dimensión estética la calidad estética en el ambiente urbano en este caso el patrimonio que tú quiere recuperar histórico en este caso cuáles será la percepción social detenemos que pensar un poco incómodo en la ciudadanía que se está haciendo, como lo ve la planificación urbana en la arquitectura del señor en el espacio público de tejido o esos trazados que se han hecho permiten que uno como observador urbana también de comunicación a nivel paisajístico que no va a repercutir en la presencia de todos los elementos que componen el espacio público en este caso podría ser la fachada podrían ser los adoquines militares de alto todo podría ser mobiliario urbano, podría ser la publicidad las señales de comercio la arquitectónica calle no cursar una dinámica urbana su carácter y como conseguí hacerse acreedor de las riquezas de la ciudadanía porque tiene que ver que la ciudadanía como de que la presencia de la dimensión social estética del espacio público según una consecución de la calidad del espacio público de la ciudad en sí misma.





Análisis de resultados:

El espacio público potencia el nivel social en su educación y cultura y la estética el reflejo de esa cultura, la educación, o cultura ciudadana. La identificación de la estética en la ciudad permite que el ciudadano sienta empatía con el entorno y pueda dimensionar los diferentes tipos de crecimientos que se pueden dar a cabo en ese entorno; respecto al uso de los espacios del centro histórico de la ciudad de Pamplona, son dimensiones que no han logrado imaginar en la medida que la utilización de los espacios acostumbran el nivel estético del mismo y las personas no logran imaginar los diferentes tipos de crecimientos que se pueden dar en el centro histórico si el nivel estético de ese entorno cambiara, para la construcción social.

¿Por qué es importante el imaginario urbano y la cultura ciudadana?

El régimen urbano de la ciudad pero a través de la observación sobre las ideas e imaginarios mano en la ciudad el que construye se asemejen en finos y con el fin de ver cómo se reconoce la naturaleza las acciones comportamentales inicio porque la sociedad civil en la ciudad recuerda que más nociva para la simbología urbana donde el mencione que hay que hacer los registros visuales de imagen como condición external observador en caso tú que estás en el trabajo dará como hace esa condición external como observador como tú eres observador participante del espacio público y que lo conservas para después preguntar al y luego de allí tomar las decisiones de acuerdo a lo que cada uno ponga en preguntas porque es importante imaginarios. También pregunta sobre la cultura ciudadana bueno ahí si llevaste total ahí estuviera Alicia y lado bueno de la Universidad autónoma metropolitana de México todos los que no recuerdo bien entrevistar insuficiente donde ella reconoce los y dice que entender y antropológica de una forma más amplia sí que lo enseña a encontrar sino en





los distintos imaginarios urbanos y la cultura urbana pues tú quieres ver así entonces como estudiar es esta ciudad hará porque esto que es usted mejor y a tu trabajo era podría hablar un poco sobre las teorías sociológicas antropológicas de la geografía humana donde se ha pensado sólo como una fuente amplia variedad de puede preguntar inclusive podría compensar a los urbanos, como una cuenca que yo creo que si yo creo que tiene mucho sentido que estoy urbano finalmente pasar historias portuaria y aislada han contribuido fuertemente la primera micrómetro del diálogo de la comunicación y que si los imaginarios podría ser una carta del oeste por varios a través de la comunicación social yo creo que sí porque eso ayudaría relativizar todo forma algo mucho más fuerte donde sólo fuerte que podrían encontrar a través de comunicar social porque los problemas urbano si se puede solucionar la comunicación social me pregunta que queda es al mismo.

Análisis de resultados:

El imaginario urbano es importante porque es una manera de decir “cómo queremos crecer” “qué clase de hogar queremos”, es parecido a imaginar nuestra casa y pensar en las necesidades básicas que el hogar puede suplir y otros componentes que permitan tener un enriquecimiento integral, en este caso para la sociedad, porque se trata del espacio público del centro histórico de la ciudad un lienzo que puede ser imaginado mil veces o más, para crear obras de arte magnificas, en la ciudad estudiantil de Colombia.

MARTHA EUGENIA ROZO REY

Inspectora de tránsito y transporte





Ciudad de Pamplona

Esta entrevista fue por medio de derecho de petición el cual se adjunta con el material en pdf, en anexos.

Cuestionario:

¿Cuál es la normativa del parqueo de vehiculos en el centro histórico y cómo se aplica la ley al respecto? ¿cómo se ejecuta la norma?

¿Como afecta la movilidad o exceso de parqueo de vehiculos en el centro histórico, principalmente en horas pico?

¿las zonas azules para que se establecieron en la ciudad?

¿Qué medios utiliza para informar sobre las medidas de tránsito a la comunidad de Pamplona y como informan?

¿Qué estrategias de sensibilización y comunicación utilizan para mejorar la cultura ciudadana?

¿Cómo difunde la norma a la ciudadanía que mecanismos usan?

En cuanto a la primera pregunta: La normativa que se aplica con respecto al parqueo de vehículos en el centro histórico, es la Ley 769 de 2002. “Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” “Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: literal C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios



vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos. C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito. C.4. Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias. C.14. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado. Artículo 127. Del Retiro De Vehículos Mal Estacionados. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente. PARÁGRAFO 1o. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios. PARÁGRAFO 20. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local”.

Asimismo, los vehículos deben estacionarse lo más cercano posible al andén y a una distancia considerable de la intersección, y no deben estacionar y/o parquear en los



lugares o sitios prohibidos. Conforme a lo establecido “Artículo 75. Estacionamiento De Vehículos. En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección”.

Artículo 76. Lugares Prohibidos Para Estacionar. Modificado por el art. 15, Ley 1383 de 2010, Modificado por el art 15, Ley 1811 de 2016. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.

En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.



Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

De no cumplir con lo enunciado incurrirán en las multas y sanciones señaladas.

Una vez, la policía de tránsito, ante la comisión de una contravención, impone la orden comparendo y si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco

días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro Integral de Atención. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a éste se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o

Cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito o en un Centro Integral de Atención. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a éste se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o





Si aceptada la infracción, ésta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

En cuanto a la segunda pregunta: De acuerdo a la información contenida en el POT, El estacionamiento es entendido como la ocupación de las calles por parte de los vehículos que suelen ser por largos periodos de tiempo, ocasionando una disminución notable en la movilidad de la ciudad, se realizó un análisis cuantitativo en la zona centro y se encontró una ocupación promedio de entre 15 y 20 vehículos por cuadra en horarios de oficina, lo cual además de afectar la movilidad vehicular,

también afecta la movilidad de los peatones al pretender pasar de una acera a otra, el análisis mostró que existe un 75% de ocupación de la calzada, lo cual ocasiona serios problemas de hacinamiento de peatones y vehículos. Por consiguiente, se procede a efectuar un estudio de la movilidad y el tránsito vehicular de la ciudad de Pamplona, de Pico y Placa — Pico y Parqueo, el cual tiene como título Estudio De Tránsito Vehicular, Congestión y Obstrucción de las Vías Principales, Pamplona, Norte De Santander, con el programa de Ingeniería Civil, Departamento de Ingeniería Civil, Facultad de Ingenierías y Arquitecturas de la Universidad de Pamplona, y se ve la necesidad de suscribir la medida de restricción vehicular en el Decreto No. 0102 de Pico y Placa — Pico y Parqueo “Por medio del cual se adopta una medida de tránsito para vehículos particulares (automóviles, camionetas, camiones volquetas), en la ciudad de Pamplona y se dictan otras disposiciones”. Partiendo de la evaluación del comportamiento de los indicadores relevantes en la operación de ese modo de transporte. Estableciendo que el escenario correspondiente al “levantamiento de la medida todo el día para dos dígitos y fija el horario de restricción” es la solución más viable para mejorar la calidad y oferta de la movilidad para los ciudadanos del





Municipio, previendo la creciente demanda de vehículos, el aumento de los indicadores de ocupación de espacios públicos que conlleva a la incursión de modos alternativos de transporte. Dando cumplimiento a los principios rectores establecidos en el Código Nacional de Tránsito Terrestre que son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización, por lo tanto, los que infrinjan la restricción del Pico y Placa — Pico y Parqueo, serán multados y sancionados de acuerdo a lo expuesto en la pregunta anterior.

En cuanto a la tercera pregunta: Dando continuidad a lo enunciado anteriormente, y con el fin de disminuir el estacionamiento de vehículos en el centro histórico y en el espacio público y conforme a lo estipulado en el artículo 24 de la Constitución Política, que establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio Nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la seguridad y comodidad de sus habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. La administración suscribe el convenio de cooperación al servicio de las personas con discapacidad, con el objeto de pactar los términos de la prestación del servicio de manejo y atención de las zonas de parqueo en áreas públicas autorizadas en el Municipio de Pamplona.

En cuanto a la cuarta, quinta y sexta pregunta: Los decretos, convenios y demás actos administrativos, concernientes a la movilidad y el tránsito vehicular, la administración municipal, promueve la difusión y publicación para el conocimiento de los mismos a la comunidad en general cumplimiento con la publicidad y divulgación, efectuando campañas semanalmente y quincenalmente, entregando volantes, charlas en la plaza Águeda Gallardo y Plazuela Almeyda, además publicación por los medios masivos de





comunicación: páginas web (Alcaldía Municipal, Pamplona Total Noticias, Pamplona Plus Noticias, Altavoz Pamplona, Pamplona City Noticias, entre otros) televisión (Canal Tro, RTP, entre otros) radio (Emisoras locales, emisora del ejército nacional y demás existentes en el Municipio), de carácter regional, (la opinión, el heraldo, el espectador, entre otros)

Análisis de los resultados

La normativa es clara frente a la restricción de parqueo de vehículos en la ciudad, no se puede parquear en sitios prohibidos, el lugar del parque Águeda gallardo tiene unas normativas especiales las cuales no debe exceder un tiempo determinado, pero rara vez la medida por parte de las autoridades es acatada y aunque es un lugar de patrimonio cultural, es normal ver que está repleto sus 4 cuadras de vehículos en horas de la mañana y de las tardes.

Según la inspectora de transito citando la ley es necesario que los vehículos se estacionen cerca al andén, pero en la ciudad de Pamplona, es normal en el centro histórico que los vehículos estén ubicados parqueados casi en la mitad de la calle, generando problemas de movilidad, congestión, estética y problemas de seguridad; según el artículo 75 es necesario que los vehículos se parqueen lo más cerca al andén, máximo 30 cms, un total desacato de la norma en la realidad diaria del centro histórico de la ciudad de Pamplona.

La inspectora de tránsito asegura que el parqueo de vehículos en la ciudad suele ser por largos periodos de tiempo y que según un análisis cuantitativo en la zona del centro se determinó que en promedio hay 15 y 20 vehículos por cuadra, si aproximamos que cada vehículo mida 3.5 metros de largo eso multiplicado por 20 da un total de 70 metros, eso sin contar las motocicletas, es decir que si las cuadras de Pamplona son de 110





metros, al restarle 70 da un total de espacio, sin calcular las motos de 40 metros libres, que no están tampoco separados, están intercalados entre los vehículos, este problema como lo afirma la inspectora de tránsito ocasiona una clara disminución en la movilidad de la ciudad y eso sumándole los problemas de estética y orden.

Por otra parte, el análisis que nombre a continuación menciona que el 75% de la calzada es ocupada por vehículos y generan problemas de hacinamiento de peatones y vehículos, esto quiere decir que si las aceras de la ciudad de Pamplona son de 1.5 metros y la calle de 7.5 metros, usando el 75% de la calzada genera este problema claros y graves problemas de congestión, orden y estética de la ciudad, bajando la calidad de vida y la cultura ciudadana de Pamplona.

De antecedente que no tenía en esta investigación está el Estudio de tránsito vehicular, congestión y obstrucción de las vías principales, Pamplona, Norte de Santander, que resalta que esta investigación es idónea desde el ámbito de la comunicación social y no desde la ingeniería.

Este problema según el código Nacional de tránsito Terrestre, crea o dificulta la movilidad, calidad de vida, oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Respecto a las zonas azules, se crearon para dar inclusión a la población y permitir el acceso de parqueo, sobre todo a los discapacitados, pero esas zonas azules en la Ciudad de Pamplona, la utilizan avivatos, que no sueltan estos espacios para que otras personas las usen.





Por último, la inspectora asegura que poseen campañas o estrategias de difusión para dar a conocer la problemática y las normas, como canales locales, comunicados desde la alcaldía y redes sociales.

SONDEO DE OPINIÓN

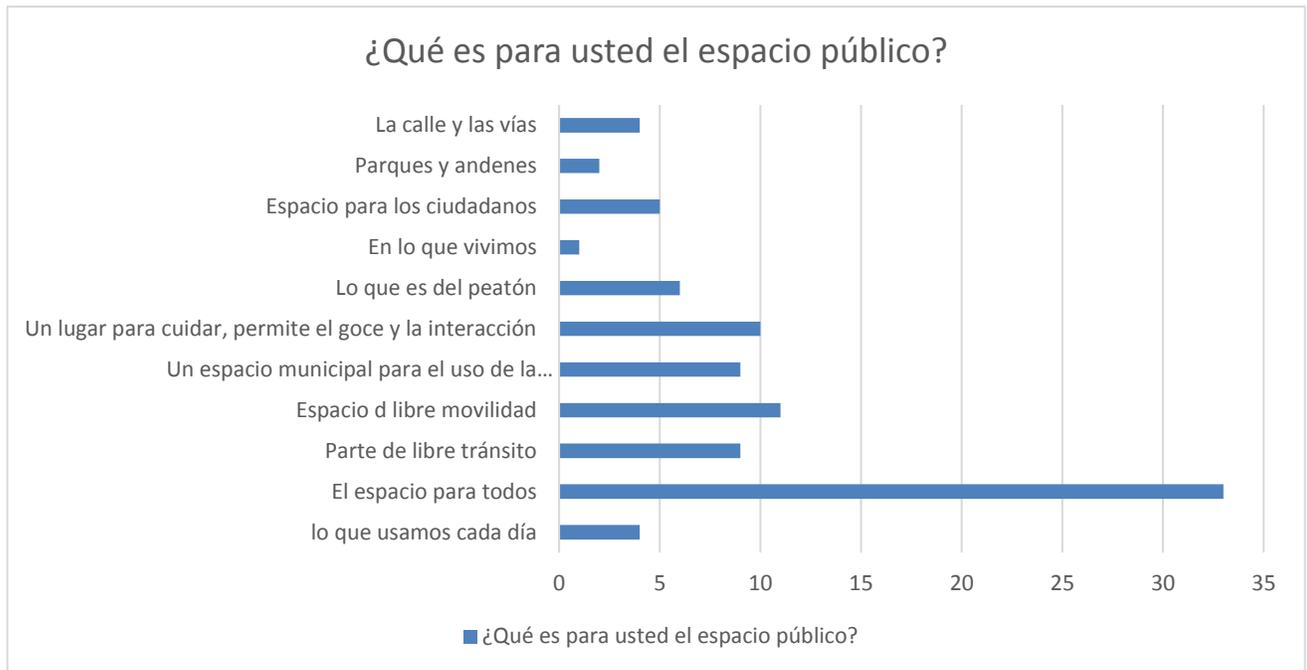
Objetivo específico: Establecer la percepción que tienen los ciudadanos sobre el espacio público en el centro histórico

Resultados del sondeo de opinión:

Según el DANE (departamento administrativo nacional de estadística) la ciudad de Pamplona Colombia tiene una población de 59018 habitantes en el año 2019.

Para este análisis de sondeo de opinión se tomó una muestra de 96 personas, teniendo en cuenta sobre el número de población, el 95% de confianza en la muestra de población y según la calculadora virtual de muestras Nestquest y como margen de error el 10% por la multiculturalidad del habitantes en el centro histórico; entonces 59018 habitantes, con una confiabilidad en el proceso de la calculadora de muestras del 95% y margen de error de 10% dio como resultado la muestra en el centro histórico 96 personas para este sondeo, la muestra no es más grande, debido a que la investigación solo se centra en el centro histórico de la ciudad y no en toda Pamplona.





Análisis de resultados:

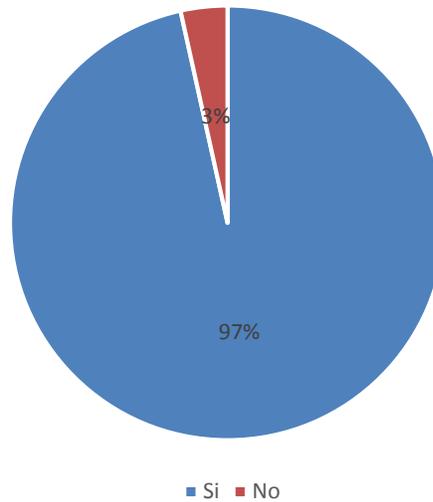
El mayor resultado de 96 personas a quienes se les realizó este sondeo de opinión en el centro histórico, 33 personas indican que el espacio público para ellos es el espacio de todos, 4 dicen que es lo que usamos cada día, 9 que es para libre tránsito, 11 espacio libre para movilidad, 9 un espacio municipal para el uso de la comunidad, convivencia y recreación, 10 un lugar para cuidar, permite el goce y la interacción, 6 dicen, que lo que es del peatón, 1 en lo que vivimos, 5 el espacio para los ciudadanos, 2, parques y andenes y 4 mencionan que las vías y la calle.



Análisis de resultados:

De 96 personas en este sondeo, 21 personas indican que costumbres, hábitos, comportamientos y tradición, 7 el desarrollo, el buen uso del espacio, 2 no respondieron, 10 cuidar la ciudad, transitar bien, conservación, 10 cumplimiento de normas, 14 respeto, conciencia, convivencia y educación, 13 cultura con la ciudad, 12 cultura del ciudadano, valores y ética, 3 lo que se aprende desde casa, 1 orden y aseo, 1 reflejo del turismo, 1 no sabe y 1 lo que Pamplona no tiene.

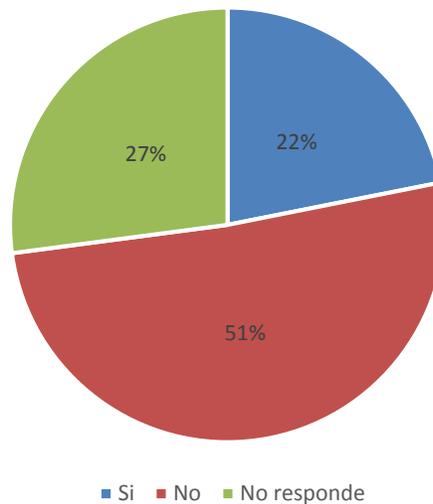
¿El exceso de parqueo de vehículos en la ciudad es un problema de cultura ciudadana?



Análisis de los resultados:

Para el 97% el exceso de parqueo de vehículos en la ciudad es un problema de cultura ciudadana y solo para el 3% no lo es.

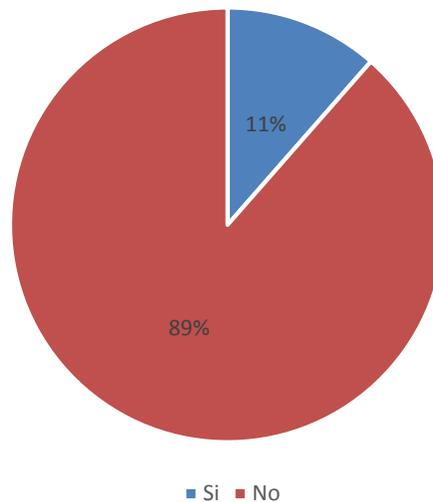
¿Cree que el parqueo de vehículos en el centro histórico se ajusta a la norma del uso del espacio público?



Análisis de los resultados: El 51% de los encuestados dicen que No creen que el parqueo de vehículos en el centro histórico se ajusta a la norma del uso del espacio público, 27% no respondieron y mencionan que Si el 22% de los participantes.

De los que dicen que Si, mencionan que no hay problema, nadie dice nada, que Pamplona es una ciudad pequeña, carril para estacionar, desconocen la norma, no dejan caminar libremente y que hay una disposición legítima de la administración; por otra parte los que marcan NO indican, que se debe ajustar la norma, no hay parqueaderos, no se cumple la norma, que dificultan el paso y generan caos en la vía, que Pamplona es pequeña, que este fenómeno crea contaminación visual, que el parqueo crea desorden en la ciudad, congestión, afecta el orden público, afecta el espacio, abusan de las zonas azules, que el parqueo en la ciudad es aleatorio y que genera el parqueo invasión en los espacios.

¿Está de acuerdo con el estacionamiento de vehículos en el centro histórico?

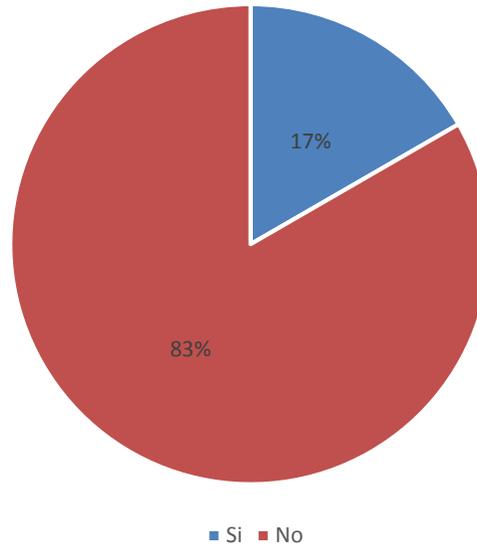


Análisis de resultados:

El 89% de los encuestados no está de acuerdo con el estacionamiento de vehículos en el centro histórico, mientras un 11% si está de acuerdo con el parqueo de vehículos en este lugar.

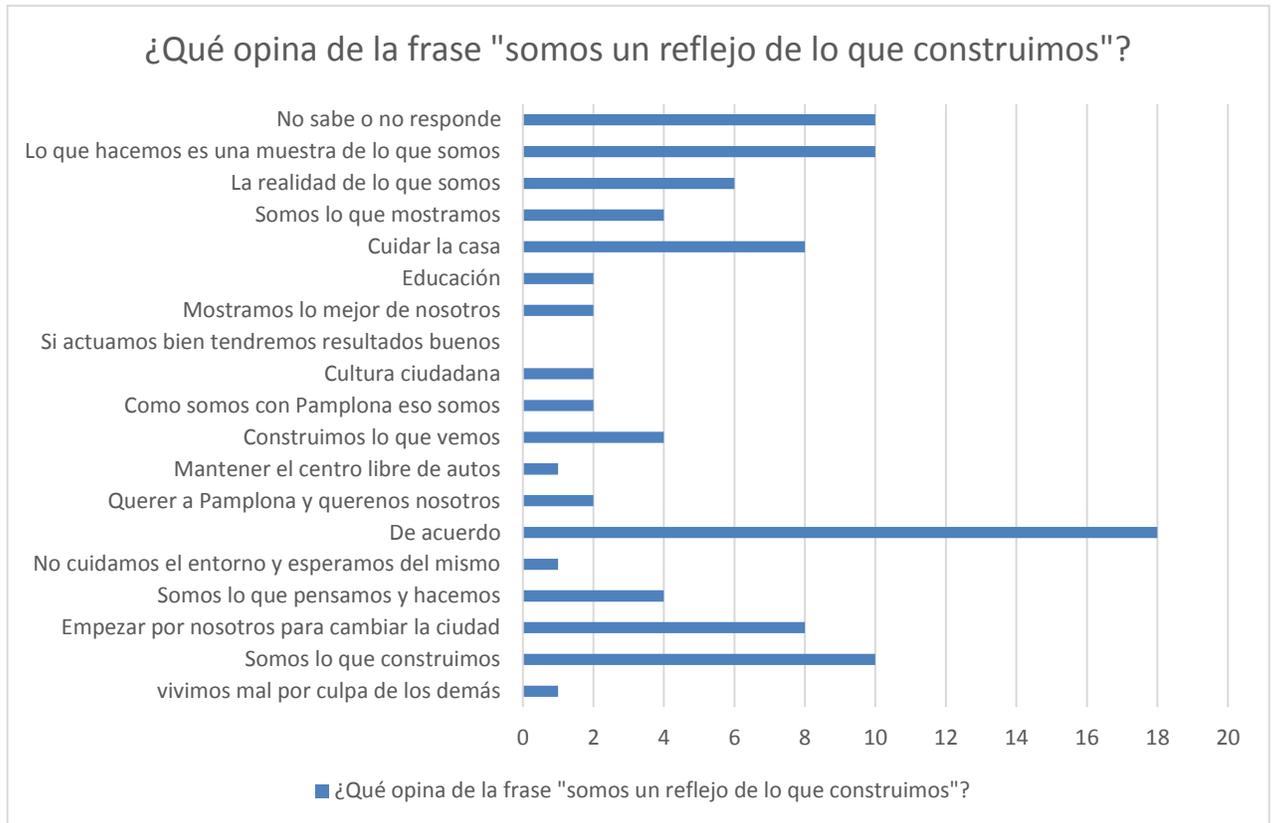
Los que indican Si, mencionan, que no ven el estacionamiento un problema en el centro histórico y que porque no hay donde estacionar; lo que indican No, dicen, que para eso hay lugares de parqueo, no usan parqueaderos, esto genera problemas de movilidad, que debería ser solo peatonal, que el incremento de vehículos es muy notable, que el centro histórico es la principal zona turística, que esto crea mala estética en la ciudad, genera esto desorden, produce trancones, que usan mucho la calle de parqueadero, que los parqueaderos no gana dinero debido a esto del parqueo en la calle y que esto crea mala impresión para los extranjeros.

¿Conoce un parqueadero público en el centro histórico?



Análisis de resultados:

Solo el 17% de los encuestados conoce un parqueadero en el centro histórico, mencionan que en el parque hay parqueadero, otros, que, bajando por la alcaldía, que alado del hotel Ursúa, que a un lado del restaurante Piroko y que en el pasaje cruz; los que indican No el 83% dicen que no hay, o que están lejos del centro histórico.



Análisis de los resultados:

Sobre la frase “somo un reflejo de lo que construimos” 18 personas solo indican que están de acuerdo con la frase, 1 que vivimos mal por culpa de los demás, 10, somos lo que construimos, 8 empezar por nosotros para cambiar la ciudad, 4 somos lo que pensamos y hacemos, 1 no cuidamos el entorno y esperamos del mismo, 2 querer a Pamplona y querernos nosotros, 1 mantener el centro libre, 4 construimos lo que vemos, 2 como somos con Pamplona eso somos, , 2 Cultura ciudadana, 1 si actuamos bien tendremos buenos resultados, 2 mostramos lo mejor de nosotros, 2 educación, 8



cuidar la casa, 4 somos lo que mostramos, 6 la realidad de lo que somos, 10 lo que hacemos es una muestra de lo que somos y 10 no sabe no responde.

Conclusión del análisis:

Es importante destacar que el 97% de las personas que participaron en el sondeo indican que no están de acuerdo con el parqueo de vehículos en el centro histórico porque es un problema de cultura ciudadana; el 89% de los encuestados en este sondeo, no está de acuerdo con el estacionamiento de automotores, en el centro histórico, y el 83% menciona que no conoce parqueaderos en el centro histórico.

Por otra parte, el 51% indica que no creen que el parqueo de vehículos en el centro histórico se ajusta a la norma del uso del espacio público, la mayoría de personas están de acuerdo que el espacio público es un espacio para todos, que debe estar libre para la movilidad y que se debe cuidar y mantener.

Para la mayoría la cultura ciudadana son las costumbres, hábitos, comportamientos y tradiciones, también una parte importante destaca que el cumplimiento de las normas hace parte de la cultura ciudadana, así como la cultura con la ciudad de Pamplona, la cultura con los demás ciudadanos, el respeto, la conciencia, convivencia y educación y transitar bien, cuidar la ciudad y conservarla.

Y sobre la frase “somo un reflejo de lo que construimos” como es de manera escrita, los conceptos son relacionados, pero 18 personas solo mencionan que están de acuerdo con la afirmación, un gran parte se identifica que somos lo que construimos, que lo que somos es una muestra de lo que somos, que debemos empezar por nosotros mismos para cambiar la ciudad, que se debe cuidar la casa (Pamplona), somos lo que mostramos y por último la realidad de lo que somos es el entorno.





Análisis general de los instrumentos de recolección de información:

El uso del espacio público en el Centro histórico de la ciudad de Pamplona, gracias a los instrumentos de recolección de información, logran determinar principalmente sobre los elementos de conciencia, educación, cultura ciudadana, autoridad y control, desarrollo, sentido de pertenencia, entre otras premisas, que aclaran que el uso del espacio en un sitio determinado, por sus habitantes, se debe a la conducta del individuo y el nivel de conciencia que la sociedad perciba sobre el ambiente en el que vive como su hogar, el cual para ofrecer una buena calidad de vida, sacia de recursos espaciales y temporales, para brindar al individuo el presupuesto para desarrollarse.

Es determinante para el experto en cuestión la Inspectoría de tránsito de la ciudad de Pamplona, que uno de los elementos sobre los cuales se determina el uso del espacio público en el centro histórico es el parqueo excesivo, indicando que en un análisis cuantitativo realizado por ellos, daba como resultado que había 15 o 20 vehículos aproximados por cuadra, eso en total son como 70 mts, de uso del espacio sin mencionar el espacio que ocupan vendedores, puestos y motocicletas, recordando que cada cuadra mide 110 mts, es claramente determinado que más del 75% del espacio público del centro histórico es utilizado solo para el parqueo y no para otras actividades que generen otro beneficio a la comunidad.

También, este mismo experto señala que lugares como el parque Águeda Gallardo, hay normativas especiales, sobre el uso del espacio, pero un elemento que determina el uso del espacio es que hay falencias en la autoridad y en la manera de acatar por parte de los ciudadanos, haciendo caso omiso la mayor parte del tiempo a estas leyes, procesos que están estipulados precisamente para regular el uso del espacio y tratar de darle mejor empleo para el bien común.





mejorado, esto para indicar otro elemento sobre los cuales se determina el espacio del centro histórico.

Para los docentes de Comunicación, por ejemplo, como campañas o estrategias implementas el ciclo vía o el transporte público para mitigar el impacto, y que ciertamente la comunicación es el mejor aliado para la mediación de conflictos, indispensable para repensar el entorno.

Sobre la perspectiva en la cual se determina los elementos del uso del espacio: la hibridación cultural, la masificación o industrialización, la historia y la cultura ciudadana, son importantes destacarlos, porque de esta manera se explica como un territorio pequeño es invadido por grandes cantidades de automotores, quitando importancia a lo tradicional y los elementos del espacio que se deben preservar, están siendo moldeados sin un fin específico que ayude a repensar el entorno y a poder darle otro fin por parte de la población.

La ciudad un lugar de desarrollo durante siglos, pero en el uso que el centro histórico actualmente tiene, Martín Barbero sugiere, reactivar esos espacios que ha perdido, por falta de imaginación y motivación de mejorar, generando que, por parte del excesivo parqueo de vehículos en el centro histórico de la ciudad, no haya un desarrollo o crecimiento adecuado, como por ejemplo sugiere el experto, para el goce, la libertad de utilizar el espacio libremente para sentir felicidad.

Sobre el análisis del uso de espacio debido al exceso parqueo de vehículos en el centro histórico, se concluyó por medio del instrumento de la observación, que, debido precisamente al parqueo indiscriminado de automotores, no hay particularmente otro uso principal en el espacio del centro histórico sino el estacionamiento, Pamplona está





convertida en una ciudad parqueadero, los ciudadanos y las autoridades no tienen tanta atención al fenómeno que se está presentando.

En una cuadra del centro histórico en promedio, que igualmente todas miden 110 mts cuadrados, hay 20 vehículos, motos y puestos de venta, dañando más del 75% del espacio y del uso que se le podría dar, pero los ciudadanos permiten esta práctica en la mayoría del territorio de Pamplona, acostumbrando a la población a esta problemática que está a la vista de todos, pero se ha ignorado.

Por medio del método de la observación, se concluyó que los problemas de movilidad tanto para peatones como conductores también son evidentes en la mayor parte del día, que los vehículos la mayoría incluso están mal parqueados, casi hasta el centro de la calle y que miembros de las instituciones públicas y los dueños de los negocios, son de las personas que más se apropian del espacio con el estacionamiento, a tal grado, que si alguien usa el espacio que ellos acostumbrados creen que es de ellos, por el parqueo excesivo en el mismo sitio, se enojan y reclaman, por lo que ellos consideran de su propiedad, ejemplo, un trabajador que estacione su vehículo al frente de su trabajo.

Sobre la percepción que tienen los habitantes del centro histórico se estableció que el 97% de las personas que participaron en el sondeo indican que no están de acuerdo con el parqueo de vehículos en el centro histórico porque es un problema de cultura ciudadana, factor importante en los resultados de la investigación, porque concluye que las personas no están de acuerdo no el uso que se le da al espacio público y que se deben crear medidas para contrarrestar el problema.

El 89% perciben que no están de acuerdo con el parqueo de los automotores en el centro histórico, lo que establece que las personas no están de acuerdo con la práctica del estacionamiento de vehículos, pero están acostumbrados a este hecho; en conclusión,





de lo anterior, concuerda complementariamente que hay personas conscientes del problema, pero no les interesa.

Se establece que la percepción de los ciudadanos por medio de 51% de los participantes de este instrumento de recolección de información, indica que no creen que el parqueo de vehículos en el centro histórico se ajusta a la norma del uso del espacio público; De igual forma hay desconocimiento de dichas normas por parte de la ciudadanía y falta de conciencia y control por parte de las autoridades.

También, se establece que la percepción de los ciudadanos sobre el espacio del centro histórico está de acuerdo con la afirmación “somos un reflejo de lo que construimos” otras personas una cifra importante destaca que somos lo que construimos, que lo que somos es una muestra de lo que somos, que debemos empezar por nosotros para cambiar la ciudad, premisas similares a la primera y que permite demostrar que la percepción de los ciudadanos sobre el uso del centro histórico es producto de lo que reflejamos.





CAPÍTULO IV

Resultados de la Investigación

Se estableció que la percepción del 97% de las personas encuestadas en el sondeo de opinión, dicen, que no están de acuerdo con el parqueo de vehículos en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, porque es un problema de cultura ciudadana.

La congestión que crea este fenómeno del estacionamiento de vehículos, en el ámbito peatonal también es un problema, por el tamaño reducido de las aceras y las calles repletas de vehículos, la percepción sobre el uso del espacio, en el centro histórico, es de un lugar desordenado, que ha perdido la cultura ciudadana.

Se estableció sobre la percepción de los habitantes que el 51% no cree que el parqueo de vehículos en el centro histórico se ajusta a la norma del uso del espacio público, lo que indica también que hay desconocimiento de la norma en los habitantes de Pamplona y que hay poco control y manejo por parte de las autoridades.

Es un inconveniente para la ciudad que, si las cuadras son de 110 mts cuadrados en el centro histórico, ciudad sin capacidad de expansión, el espacio se limita y la ciudad no puede tener ni en circulación o parqueados, una cantidad de automotores considerable que colapse el uso del espacio, debido al límite territorial de la ciudad y por el diseño arquitectónico de molde que tiene Pamplona con la ciudad Pamplona España, en la época de la colonia.



Si por ejemplo en 3 cuadras de la ciudad hay 58 automóviles en un día normal en Pamplona, teniendo en cuenta que en promedio de longitud del auto mida 3.5 mts, en 3 cuadras, equivalente a 330 mts, porque cada una en el centro histórico mide 110 mts, se determina que para el parqueo se usan 203 metros del espacio, sin contar el espacio de las motocicletas y vendedores o puestos, que para esta operación matemática sumaría más del 70% del uso del espacio público de las calles para el parqueo, en concordancia de la investigación realizada por la inspectora de tránsito, un espacio considerable, solo utilizado para dejar automotores que no generan ningún beneficio colectivo o aporte, salvo el de no pagar un parqueadero y ver a Pamplona solo como un parqueadero público gigante, una ciudad parqueadero.

la falta de un imaginario colectivo que les permita visualizar a los habitantes los alcances del uso del espacio, limita el crecimiento colectivo de un lugar determinado, por eso es una falencia considerable, la falta de imaginar el espacio en el que se quiere vivir y construir valores y educación.

El Centro Histórico de Pamplona es un espacio cultural con siglos de legado y aporte, como para que, en la actualidad, uno de sus principales usos y percepciones sea sobre el estacionamiento de automotores de todo tipo de manera aleatoria en el territorio; lo anterior limita el aporte cultural que el espacio puede ofrecer, si de los habitantes indica el 97% de los participantes del sondeo que no están de acuerdo con el parqueo de automotores en este lugar, pero lo permiten, se puede afirmar, por medio de los datos obtenidos con los instrumentos, que la falta de empoderamiento y de conciencia ciudadana frente a la percepción del uso del espacio público por parte de la mayoría de personas de la ciudad, es un hecho permisivo, que ignoran en conjunto las autoridades y ciudadanía. Por otra parte, este factor motiva a futuras investigaciones para determinar o establecer el imaginario urbano de sus habitantes.





El inconveniente principal es la falta de cultura ciudadana y conciencia para esta problemática del uso y la percepción del espacio público, esta investigación tomó como eje la comunicación y cultura, la cual fue de gran ayuda para determinar que se puede solucionar este inconveniente de falta de cultura ciudadana, por medio del uso de la comunicación como pilar fundamental como la solución de conflictos y problemas en la sociedad, la comunicación permite la mediación, entre los actores sociales y la solución.

Por otra parte, para complementar la información, Según la inspectora de tránsito en la publicación del periódico El despertar, de la ciudad, edición del día 2 de noviembre y por medio de una charla realizada a parte de la entrevista, afirma que hay más de 1143 automóviles venezolanos registrados en la ciudad y vehículos colombianos según un reporte del primer semestre del año 2019, son aproximadamente 6538 automotores de todo tipo, incluido transporte y carga con placas generalmente PMA, IXJ, UVE,UVF,UVG, TAN, entre otros registrados en Pamplona.





- Las autoridades hacen poco control sobre la problemática del excesivo parqueo de vehículos en la ciudad y la actitud de las personas frente a esta problemática es permisiva debido a la falta de información al respecto sobre el uso del espacio público como libertad.
- La comunidad de Pamplona debe repensar el espacio o imaginario colectivo, porque ha olvidado que el uso del espacio público puede mejorar las condiciones de vida y el crecimiento integral de la comunidad.
- El espacio público es un lugar donde se desarrolla la comunicación y los procesos de interacción de los ciudadanos, por tal motivo el uso del espacio público puede potenciar el nivel social y el desarrollo de los ciudadanos.
- Somos un reflejo de lo que construimos, porque el entorno es una muestra de nuestras capacidades, educación, cultura ciudadana, crecimiento, desarrollo, ideologías, interacciones, comunicación.
- Datos de la inspección de tránsito y transporte, de la ciudad de Pamplona, indican que hay más de 1143 automóviles venezolanos registrados en la ciudad, sin mencionar los vehículos colombianos y los autos no registrados, dato importante para concluir que el problema va a empeorar.
- Sobre la frase “Somos un reflejo de lo que construimos” la mayoría de los encuestados perciben y asimilan principalmente que somos lo que construimos, que somos una muestra de lo que somos, que se debe empezar por nosotros mismos para cambiar la ciudad, se establece la percepción de los habitantes de la ciudad de Pamplona y del centro histórico, concluyendo que la población acepta que este reflejo del excesivo uso del espacio para los automóviles hace parte de la educación y la cultura actual y que la población lo ha permitido.





- Es determinante que los elementos del uso de espacio, en el centro histórico están principalmente en: la cultura ciudadana, el sentido de pertenencia, la educación, la conciencia, el desarrollo.
- El uso principal en el centro histórico es el parqueo indiscriminado de automotores, dejando como resultado más de un 75% del espacio, solo para estacionamiento, quitándole posibilidades y usos a hechos beneficiosos para la comunidad.
- Por medio del uso efectivo de la comunicación se puede diagnosticar y solucionar los problemas que tengan los actores sociales de un lugar determinado.

DQS is member of:



THE INTERNATIONAL CERTIFICATION NETWORK



ANEXOS

Entrevista inspectora de Tránsito y Transporte de la ciudad de Pamplona: De pdf a Word texto.

ITTP

Inspección de Tránsito y Transporte

PAMPLONA

Oficio ITTP-0704-2019

Pamplona, julio 08 de 2019

Señor

JUAN CARLOS PEÑA CEPEDA

Comunicador Social

Celular: 3188953080

Correo electrónico: jkpena1992@gmail.com

Universidad de Pamplona

A I C A L D I A P A M P L O N A ,

REFERENCIA: Respuesta oficio radicado en fecha junio 14 de 2019 — Solicitud

Respetuoso Saludo,

Por medio de la presente me permito dar respuesta clara, oportuna y pertinente al oficio de la referencia, en los siguientes términos:

En cuanto a la primera pregunta: La normativa que se aplica con respecto al parqueo de vehículos en el centro histórico, es la Ley 769 de 2002. "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. " "Artículo 131. Multas. <Artículo modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010. E/ nuevo texto es el siguiente:> Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: literal C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones: C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos. C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito. C.4. Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias. C. 14. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado. Artículo 127. Del Retiro De Vehículos Mal Estacionados. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio,

únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

PARÁGRAFO 1o. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.

PARÁGRAFO 20. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local".

Asimismo, los vehículos deben estacionarse lo más cercano posible al andén y a una distancia considerable de la intersección, y no deben estacionar y/o parquear en los lugares o sitios prohibidos. Conforme a lo establecido "Artículo 75. Estacionamiento De Vehículos. En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección"

Artículo 76. Lugares Prohibidos Para Estacionar. Modificado por el art. 15, Ley 1383 de 2010, Modificado por el art. 15, Ley 1811 de 2016 Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.

En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.

En curvas.

Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

De no cumplir con lo enunciado incurrirán en las multas y sanciones señaladas.

Una vez, la policía de tránsito, ante la comisión de una contravención, impone la orden comparendo y si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro Integral de Atención. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a éste se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará a/ organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o Cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un organismo de tránsito o en un Centro Integral de Atención. Si el curso se realiza ante un Centro Integral de Atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a éste se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción; o

Si aceptada la infracción, ésta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

En cuanto a la segunda pregunta: De acuerdo a la información contenida en el POT, El estacionamiento es entendido como la ocupación de las calles por parte de los vehículos que suelen ser por largos periodos de tiempo, ocasionando una disminución notable en la movilidad de la ciudad, se realizó un análisis cuantitativo en la zona centro y se encontró una ocupación promedio de entre 15 y 20 vehículos por cuadra en horarios de oficina, lo cual además de afectar la movilidad vehicular,

también afecta la movilidad de los peatones al pretender pasar de una acera a otra, el análisis mostró que existe un 75% de ocupación de la calzada, lo cual ocasiona serios problemas de hacinamiento de peatones y vehículos. Por consiguiente, se procede a efectuar un estudio de la movilidad y el tránsito vehicular de la ciudad de Pamplona, de Pico y Placa — Pico y Parqueo, el cual tiene como título Estudio De Tránsito Vehicular, Congestión y Obstrucción de las Vías Principales, Pamplona, Norte De Santander, con el programa de Ingeniería Civil, Departamento de Ingeniería Civil, Facultad de Ingenierías y Arquitecturas de la Universidad de Pamplona, y se ve la necesidad de suscribir la medida de restricción vehicular en el Decreto No. 0102 de Pico y Placa — Pico y Parqueo "Por medio del cual se adopta una medida de tránsito para vehículos particulares (automóviles, camionetas, camiones volquetas), en la ciudad de Pamplona y se dictan otras disposiciones". Partiendo de la evaluación del comportamiento de los indicadores relevantes en la operación de ese modo de transporte. Estableciendo que el escenario correspondiente al "levantamiento de la medida todo el día para dos dígitos y fija el horario de restricción" es la solución más viable para mejorar la calidad y oferta de la movilidad para los ciudadanos del Municipio, previendo la creciente demanda de vehículos, el aumento de los indicadores de ocupación de espacios públicos que conlleva a la incursión de modos alternativos de transporte. Dando cumplimiento a los principios rectores establecidos en el Código Nacional de Tránsito Terrestre que son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización, por lo tanto, los que infrinjan la restricción del Pico y Placa — Pico y Parqueo, serán multados y sancionados de acuerdo a lo expuesto en la pregunta anterior.

En cuanto a la tercera pregunta: Dando continuidad a lo enunciado anteriormente, y con el fin de disminuir el estacionamiento de vehículos en el centro histórico y en el espacio público y conforme a lo estipulado en el artículo 24 de la Constitución Política, que establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio Nacional, sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la seguridad y comodidad de sus habitantes, especialmente de los peatones

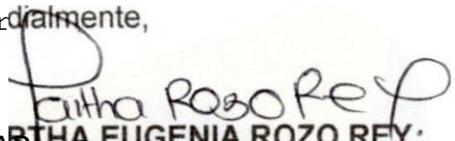
y de los discapacitados físicos y mentales para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. La administración suscribe el convenio de cooperación al servicio de las personas con discapacidad, con el objeto de pactar los términos de la prestación del servicio de manejo y

atención de las zonas de parqueo en áreas públicas autorizadas en el Municipio de Pamplona.

En cuanto a la cuarta, quinta y sexta pregunta: Los decretos, convenios y demás actos administrativos, concernientes a la movilidad y el tránsito vehicular, la administración municipal, promueve la difusión y publicación para el conocimiento de los mismos a la comunidad en general cumplimiento con la publicidad y divulgación, efectuando campañas semanalmente y quincenalmente, entregando volantes, charlas en la plaza Águeda Gallardo y Plazuela Almeyda, además publicación por los medios masivos de comunicación: páginas web (Alcaldía Municipal, Pamplona Total Noticias, Pamplona Plus Noticias, Altavoz Pamplona, Pamplona City Noticias, entre otros) televisión (Canal Tro, RTP, entre otros) radio (Emisoras locales, emisora del ejército nacional y demás existentes en el Municipio), de carácter regional, (la opinión, el heraldo, el espectador, entre otros)

En los anteriores términos damos respuesta a su requerimiento.

Cordialmente,


MAR **MARtha EUGENIA ROZO REY**
Inspe **ectora de Tránsito y Transporte de Pamplona N.S.**

Proyectó: Maryed S — Contratista

Evidencia sondeo de opinión:





BIBLIOGRAFÍA

ARIAS, F. G. (2004). *El proyecto de investigación*. FIDIAS G. ARIAS ODÓN.

AMODIO, Emanuele. (2006). *Cultura, comunicación y lenguajes*. IESALC UNESCO, Caracas.

BALCELLS, M. C., FOGUET, O. C., & ARGILAGA, M. T. A. (2013). Métodos mixtos en la investigación de las ciencias de la actividad física y el deporte. Recuperado de: <http://search.proquest.com/openview/0f4f4e725483301fa050df1811731249/1?pq-origsite=gscholar>

BORJA, Jordi (1998). Ambiente y desarrollo. Editorial Electa. Barcelona. España

CABRERA, F.A. y Espin, J.V. (1986): Técnica de encuesta (entrevista). En Medición y evaluación educativa. Barcelona: P.P.U , recuperado de: <http://tecnologiaedu.us.es/formate/curso/modulo9/411conceptodeentrevista.htm>

CANCLINI, GARCÍA. Néstor (2004) Diferentes, desiguales y desconectados. Editorial Gedisa, Barcelona.

CASTELLS, Manuel (1996). La era de la información. Vol.1: La sociedad red. Editorial Alianza, Madrid.

GARCÍA CANCLINI,, N. (2001). Dilemas de la Globalización: Hibridación Cultural, comunicación y política. Entrevista. *Revista Voces y Culturas*.

GARCÍA CANCLINI, N. (1995). Consumidores y Ciudadanos, conflictos culturales de la globalización. Editorial Grijalbo, México.

CHÁVEZ DE PAZ, D. (2008). CONCEPTOS Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS EN LA INVESTIGACIÓN JURÍDICO SOCIAL, Recuperado de: https://www.unifr.ch/ddpl/derechopenal/articulos/a_20080521_56.pdf

CHAUX, E. (2005). Estándares Básicos de Competencias Ciudadanas. *Estructura y Proceso de Construcción. Taller Internacional de Formación en competencias Ciudadanas. Bogotá*

Compilación, C. E. O. LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS SONDEOS DE OPINIÓN PÚBLICA. Universidad de Antioquia facultad de ciencias humanas. Colombia, recuperado de: <https://aprendeenlinea.udea.edu.co/revistas/index.php/ceo/article/view/7476>

HABERMAS, J. (1992), Teoría de la Acción Comunicativa, vol. I. (TAC-I), Editorial Taurus, Madrid.

LASSWELL, H. D. (1985). Estructura y función de la comunicación en la sociedad. *Sociología de la Comunicación de masas. II Estructura, funciones y efectos. Editorial Gustavo Gili Barcelona.*

LEROI-GOURHAN, A. (1965). Esbozo del arte. In *El arte y el hombre*. Editorial Planeta.

MANOSALVA PABÓN, N. (2008). Plan pico y placa para carros particulares en Cúcuta, Universidad de Pamplona, Sede Villa del Rosario. Norte de Santander, Colombia

MARTÍN BARBERO, Jesús, Magazín Dominical, No. 445, El Espectador, noviembre 3 de 2001

MAXWELL, R. (2006). El papel de la Comunicación en nuestra sociedad. *Documentación Social: Revista de Estudios Sociales y Sociología Aplicada*. Queens College, City University of New York. USA.

MECANISMOS DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO. Serie Espacio Público Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial Dirección de Sistema Habitacional República de Colombia

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL (2005). Mecanismos de recuperación del espacio público. Nuevas Ediciones, Bogotá.

Plan de Gobierno Pamplona Norte de Santander, Colombia 2016 – 2019, recuperado de: <http://www.pamplona-nortedesantander.gov.co/apc-aa-files/36376636333064613438396564323061/plan-de-desarrollo-municipal-pamplona-2016-2019.pdf>

PADUA, J. A. (1992). Espacio público, intereses privados y política ambiental. Editorial Nueva Sociedad, Rio de Janeiro, Brazil.

RAMÍREZ, Libia Elena. ARCILA, Adriana. BURITICÁ, Luz Elena y CASTRILLÓN, Jairo (2004). Paradigmas y modelos de investigación guía didáctica y módulo. FUNDACIÓN UNIVERSITARIA LUIS AMIGÓ Facultad de Educación 2 edición

PÉREZ, Z. P. (2011). cita a Tashakkori y Teddlie, Los diseños de método mixto en la investigación en educación: Una experiencia concreta. *Revista Electrónica Educare*, 15(1), 15-29.

RODRÍGUEZ, J. M. cita a Thomas Kuhn, (2011). Métodos de investigación cualitativa. *Revista de Investigación Silogismo*, 1(08).

SABINO, Carlos (1986). El proceso de investigación [En línea]. *Colombia: Slideshare, sf.*

SAHUI, Alejandro (2000). Razón y espacio público. Ediciones Coyoacán, México DF

SALDARRIAGA, Alberto (1989). La arquitectura como experiencia, Espacio, cuerpo y sensibilidad. Editorial Universidad Nacional, Bogotá.

SÁNCHEZ CABRA E. CASTRO OSORIO, C, (2006). FOMENTAR LA CULTURA CIUDADANA Imprenta Nacional de Colombia, DNP, Departamento Nacional de Planeación, Mockus, A. (2001). Cultura ciudadana, programa contra la

violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia, 1995-1997. *Banco Interamericano de Desarrollo. Nueva York.*

VERGEL ORTEGA, M. CONTRERAS DIAZ, M. MARTÍNEZ LOZANO, J. (2016). Percepciones y características del espacio público y ambiente urbano entre habitantes de la ciudad de Cúcuta – Colombia. Universidad Francisco de Paula Santander, Norte de Santander, Colombia

WIGODSKI, J. (2010). Población y muestra. *Metodología de la Investigación*. Recuperado de: <http://metodologiaeninvestigacion.blogspot.com/2010/07/poblacion-y-muestra.html>, 1.