

**CONFIGURACIÓN DEL CIVISMO EN EL DISCURSO SOBRE LAS  
INTERACCIONES ENTRE PEATONES Y CONDUCTORES DEL SERVICIO  
PÚBLICO EN DUITAMA, COLOMBIA**

**YUDY ANDREA QUINTANA TORRES**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
ESCUELA DE IDIOMAS  
MAESTRÍA EN SEMIÓTICA  
BUCARAMANGA  
2018**

**CONFIGURACIÓN DEL CIVISMO EN EL DISCURSO SOBRE LAS  
INTERACCIONES ENTRE PEATONES Y CONDUCTORES DEL SERVICIO  
PÚBLICO EN DUITAMA, COLOMBIA**

**YUDY ANDREA QUINTANA TORRES**

**Trabajo de grado presentado para optar al título de Magister en Semiótica**

**Director**

**Orlando Pardo Martínez**

**Doctor en Derecho**

**UNIVERSIDAD INDUSTRIAL DE SANTANDER**

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS**

**ESCUELA DE IDIOMAS**

**MAESTRÍA EN SEMIÓTICA**

**BUCARAMANGA**

**2018**

*Agradecimientos*

*A mis padres y a mis hermanos por el apoyo constante.*

*A la sombra de mis maestros por velar mis andanzas.*

*A Yeny, con quien construyo sentidos.*

## TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN .....	14
<b>CAPÍTULO I. EL CIVISMO, OBJETO DE INVESTIGACIÓN SEMIÓTICA .....</b>	<b>17</b>
1.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....	17
1.2 JUSTIFICACIÓN .....	24
1.3 OBJETIVOS .....	29
1.4 ESTADO DEL ARTE.....	30
1.5 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA .....	37
1.5.1 Fundamentos epistemológicos y fenomenológicos .....	37
1.5.2 La semiótica: del signo a las prácticas significantes .....	40
1.5.3 La semiótica discursiva y la jerarquía de niveles de las prácticas semióticas.....	49
1.5.4 Tres niveles de análisis discursivo .....	51
1.5.4.1 Las modalizaciones.....	52
1.5.4.2 Los valores .....	59
1.5.5 Semiótica tensiva .....	63
1.5.6 Semiótica de las pasiones .....	68
1.5.7 Precisiones conceptuales de civismo, cívico, civil, civilidad, civilizado.	70
1.6 METODOLOGÍA .....	72
1.6.1 Fundamentos epistemológicos, método, enfoque y técnica.....	72
1.6.2 La entrevista: del discurso al texto enunciado .....	75
1.6.3 El modelo de prácticas semióticas .....	76
1.6.3.1 El texto enunciado.....	78
1.6.3.2 El objeto soporte.....	81
1.6.3.3 Precisiones sobre la escena práctica investigada .....	85
1.6.3.4 Precisiones sobre las estrategias de los actores en las escenas prácticas.....	87

1.6.3.5 Precisiones sobre la forma de vida representada en las escenas prácticas y en los textos enunciados .....	88
1.7 CONSIDERACIONES ÉTICAS DE LA INVESTIGACIÓN.....	89
<b>CAPÍTULO II. CONFIGURACIONES DEL CIVISMO EN LA FORMA DE VIDA DEL DUITAMENSE.....</b>	<b>91</b>
2.1 LA FORMA DE VIDA COLOMBIANA, DE LA NORMATIVA A LA REALIDAD DE LA VIDA COTIDIANA .....	91
2.2 CARACTERIZACIÓN DE LA MUESTRA.....	101
2.3 ANÁLISIS DE LA MUESTRA .....	103
2.3.1 Nivel semio-narrativo .....	103
2.3.2 Tematizaciones y figuras .....	111
2.4 LAS ESTRATEGIAS Y LA ESCENA PRÁCTICA.....	120
2.4.1 Del conductor de servicio público .....	121
2.4.2 Del peatón .....	125
2.5 CONSTRUCCIÓN CATEGORIAL.....	128
2.5.1 El yo y la alteridad.....	129
2.5.1.1 El yo vs. el otro .....	130
2.5.1.2 Nosotros vs. ellos .....	142
2.5.2 La construcción simbólica del espacio .....	145
2.5.2.1 Ciudad imaginaria .....	147
2.5.2.2 Creación de espacio entre espacio .....	153
2.5.2.3 El espacio como chivo expiatorio de las prácticas de movilidad ...	156
2.5.3 La normativa, el civismo y el cinismo .....	162
2.5.3.1 La normativa.....	162
2.5.3.2 Del civismo al cinismo .....	168
2.6 DOS REGÍMENES DE CREENCIA .....	173
2.6.1 Del habitus a la normalización.....	176
<b>3. CONCLUSIONES.....</b>	<b>180</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>183</b>

**ANEXO A. TRANSCRIPCIÓN DE LAS ENTREVISTAS.....197**

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Jerarquía de los planos de inmanencia en engranaje con las estructuras de la semiótica discursiva. ....	51
Figura 2. Modalidades aléticas, cuadrado semiótico. ....	55
Figura 3. Modalidades deónticas, cuadrado semiótico. ....	56
Figura 4. Modalidades epistémicas, cuadrado semiótico. ....	56
Figura 5. Modalidades veridictorias, cuadrado semiótico. ....	57
Figura 6. Jerarquía de los planos de inmanencia.....	78
Figura 7. Clasificación de los objetos. ....	84
Figura 8. Sincretismo actancial y actorial .....	109
Figure 9. Valores que componen las manifestaciones de barbarie.....	117
Figura 10. Civismo-Barbarie, cuadrado semiótico.....	119
Figura 11. Encadenamiento de estrategias modalizantes y estrategias consecuencia.....	124
Figura 12. Configuraciones del yo respecto al otro, cuadrado semiótico.....	140
Figura 13. Representaciones idealizadas del espacio vs. Descripción de la realidad, Esquema tensivo.....	150
Figura 14. Representación del espacio, cuadrado semiótico. ....	152
Figura 15. Civismo vs. Cinismo, Esquema Tensivo. ....	172

## LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Modalización de la competencia, la performance y el acto. ....	54
Tabla 2. Caracterización de los informantes .....	102
Tabla 3. Tematizaciones, figuras actoriales y espaciales. ....	112
Tabla 4. Tematizaciones actoriales.....	114
Tabla 5. Estrategias modalizantes y estrategias consecuencia del conductor del servicio público. ....	125
Tabla 6. Estrategia modalizante y estrategias consecuencia del peatón.....	126
Tabla 7. Consideraciones idealizadas del deber ser y creer ser de Duitama. ....	152

## RESUMEN

**TÍTULO:** CONFIGURACIÓN DEL CIVISMO EN EL DISCURSO SOBRE LAS INTERACCIONES ENTRE PEATONES Y CONDUCTORES DEL SERVICIO PÚBLICO EN DUITAMA, COLOMBIA\*

**AUTOR:** YUDY ANDREA QUINTANA TORRES\*\*

**PALABRAS CLAVE:** SEMIÓTICA CULTURA, SEMIÓTICA DISCURSIVA, CIUDAD, CIVISMO, MOVILIDAD Y CONDUCCIÓN.

**DESCRIPCIÓN:** Alcanzar una alta calidad de vida para los ciudadanos se ha vuelto el reto de las sociedades modernas. Para tal objeto es vital el convivir intersubjetivo en el espacio público. En este espacio de ciudad sucede todo tipo de prácticas que, determinadas por el civismo, conllevan a la construcción de comunidad. El objetivo de esta comunicación académica es dar cuenta, de manera parcial, del avance del proyecto de investigación que estudia las valoraciones, recolectadas partir de encuestas orales y escritas, que hablan del quehacer cívico del conductor y la movilidad en el espacio público de Duitama, práctica cultural significativa constituyente de un *ethos* particular y problemático de la cultura colombiana. La construcción teórica y el análisis parte de fundamentos de la semiótica de la cultura y la semiótica discursiva y pretende construir un modelo descriptivo que dé cuenta de las representaciones sociales de civismo de una comunidad. El análisis de los resultados arroja una triple categorización, i. el yo y la alteridad; ii. la construcción simbólica del espacio; y iii. la normativa, el civismo y el cinismo, que confluye en la interpretación y descripción de los dos regímenes de creencia que determinan las axiologías de la cultura colombiana y que se representan en las relaciones intersubjetivas dadas en el espacio: el *hábitus* y la normalización.

---

\* Trabajo de grado

\*\* Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Idiomas. Director: Orlando Pardo Martínez, Doctor en derecho.

## ABSTRACT

**TITLE:** CIVISM CONFIGURATION IN THE SPEECH BETWEEN PEDESTRIAN AND PUBLIC SERVICE DRIVERS IN DUITAMA, COLOMBIA\*

**AUTHOR:** YUDY ANDREA QUINTANA TORRES\*\*

**KEYWORDS:** CULTURAL SEMIOTICS, DISCURSIVE SEMIOTICS, CITY, CIVISM, MOBILITY AND DRIVING.

**DESCRIPTION:**

To reach a high quality of life for citizens has become a challenge to modern societies being vital for this goal the intersubjective living together in the public space. In this city space happens all kind of practices that, determined by civism, leads to community construction. This academic communication pretends to show, in a partial way, the advance of research project where evaluations made by the own citizens and recollected by oral and written interviews speak about the civic performance in the public driver and the mobility trough public space in Duitama, meaning cultural practice constitutive of a specific and problematic ethos in Colombian culture. The theoretical construction and the analysis begin with the fundamentals of Cultural and Discursive Semiotics and pretends to construct a descriptive model around the social representations of civism in a community. The analysis found a triple categorization, i. the I and the otherness; ii. the symbolic construction of space; and iii. the normativity, the civism and the cynicism, elements that guided to the interpretation and the description of two belief regimens to determine the axiology in the Colombian culture, cultural practices represented in the intersubjective interaction given in the common space: habitus and normalization.

---

\* Master thesis

\*\* Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Idiomas. Director: Orlando Pardo Martínez, Doctor en derecho.

## INTRODUCCIÓN

Debido a la condición innata que estable al hombre como un ser *sociabilis* y abordado desde la perspectiva histórica, todos los conglomerados humanos que evolucionaron en sistemas sociales y que pasaron de comunidades nómadas a sedentarias se han visto abocados a construir en la vida cotidiana un sinnúmero de contratos comunitarios para relacionarse con el otro y lo otro<sup>1</sup>. Este lugar de construcción de mediaciones e intercambios no sólo resultó operativo para los miembros del mismo del grupo, sino para establecer las regulaciones a las que quedan sujetas las relaciones con aquellos que no pertenecen a la comunidad del *nosotros* de referencia. Fue en el momento que los conglomerados humanos hicieron el tránsito de la unión a un grupo como simple estrategia que respondía a un instinto natural de supervivencia, a la búsqueda del bien del otro<sup>2</sup>, que el establecimiento de las ahora comunidades empezó a erigirse sobre prácticas reguladas que propendían por el orden, la justicia y el buen vivir que conllevaría al equilibrio, al crecimiento y al bienestar de la comunidad<sup>3</sup>.

El interés de esta pesquisa se instituye en el estudio científico de prácticas culturales cotidianas como la movilidad en el espacio público, para desde estas comprender los constructos axiológicos que instauran el sentido del individuo respecto a su rol en la comunidad, así como los significados que actualizada para interrelacionarse y ser en las ahora sociedades modernas. Particularmente esta investigación está centrada en cuestionar sobre el civismo, sobre el conjunto de

---

<sup>1</sup> ELIAS, Norbert. La sociedad de los individuos. Barcelona: Península, 1990.

<sup>2</sup> “Vivir como ser humano no significa conservar y defender solo la especie biológica, sino a lo que la especie haga consigo misma. A esto es a lo que Kant llamó el ideal de la humanidad como fin. Lo expresó con la siguiente fórmula imperativa: “actúa de tal manera que trates a la humanidad siempre como un fin y nunca como un medio”. CAMPS, Victoria y SALVADOR, Giner. Manual de civismo. Barcelona: Ariel, 1998. p. 4

<sup>3</sup> ARISTÓTELES. La política. Libro primero. De la sociedad civil. De la esclavitud. De la propiedad. Del poder doméstico. [En línea]. [Citado 25/03/16]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.marxists.org/espanol/tematica/cienpol/aristoteles/pol.pdf>>.

comportamientos que representados en prácticas<sup>4</sup> diarias como el conducir o el movilizarse en la ciudad, conllevan a las intencionalidades y significaciones que el ciudadano cotidiano tiene de su papel como actor social y que terminan por configurar su ser y actuar en los espacios de interacción.

Por ello el abordaje de esta investigación es desde la semiótica, pues es precisamente esta ciencia la que estudia las condiciones de producción de sentido representadas en prácticas culturales; su estudio busca demostrar cómo el objeto está construido y cómo funcionan sus dispositivos en relación con la situación de la vida y de la cultura en que aparece<sup>5</sup>.

El desarrollo de este capítulo será abordado en siete momentos. En el primero se planteará la situación problemática que vista desde el ámbito mundial hasta el particular de una ciudad colombiana, explicita y expone las circunstancias que conllevan a cuestionarse sobre el desarrollo de las conflictivas relaciones intersubjetivas en los espacios de intercambio social. Directamente relacionado con el problema está la justificación que demuestra porqué se hace necesario abordar desde la semiótica este tipo de situaciones que van en la búsqueda del sentido y de las intencionalidades del quehacer de los actores sociales para comprender desde allí cómo el sujeto toma decisiones y actúa en el mundo. El tercer apartado corresponde a los objetivos que se pretendieron alcanzar, a las metas planteadas y que conllevarían a comprender el sistema axiológico en el que se fundamentan los valores que actualiza el sujeto para relacionarse, ser y actuar en los espacios sociales y por consecuencia, los parámetros que fundamentan sus formas de vida. En la cuarta parte se realizó un sondeo en el ámbito internacional, nacional y local de los trabajos investigativos que se han adelantado al respecto de estos temas. Se indagó sobre objetivos, alcances y pretensiones, además de los procesos

---

<sup>4</sup> "Las prácticas y los estilos de vida se encargan paralelamente de la evolución biológica y del comportamiento, propios de los ciclos de la vida". p. 42. ZINNA, Alessandro. La inmanencia: línea de fuga semiótica. En: Tópicos del seminario. La inmanencia en cuestión I. Junio, 2014. Vol. 16, Nº 31. p. 19-47.

<sup>\*5</sup> Es mediante el análisis de prácticas culturales específicas que cada cultura expresa sus rasgos como personas supraindividuales. LOTMAN, Iuri. La Semiosfera I. Semiótica de la cultura y del texto. Madrid: Ediciones Cátedra, 1996.

metodológicos que se siguieron en las investigaciones para desde esa perspectiva dar continuidad y apoyar cimientos. Este recorrido del estado del arte permitió plantear nuevos retos que se orientaran tanto a la comprensión como a la interpretación de escenarios y prácticas culturales implicadas en la movilidad y en el desarrollo de la vida comunitaria.

Puesto que este proyecto de grado partió de fundamentaciones semióticas, en el quinto y sexto apartado se expone los referentes teóricos que orientaron la recolección de la muestra, el análisis de los datos y la presentación de resultados. Se partió desde el paradigma etnográfico y la fundamentación fenomenológica para hacer un recorrido por la semiótica de la cultura, la semiótica discursiva y el modelo de prácticas semióticas que en conjunto y sincronía dieron las bases y el andamiaje de todo el desarrollo científico del trabajo. Por último, se exponen las consideraciones éticas que se tuvieron en cuenta para la toma de la muestra y la presentación de resultados. Dado que fue un trabajo con personas y colectivos, a lo largo de todo el proceso se evidencia cómo se propendió por la protección de los informantes.

El segundo capítulo inicia con un rastreo de los constructos axiológicos establecidos en la normativa para la forma de vida colombiana. Este recorrido sirvió de parámetro guía para identificar en los textos condensadores de la escena práctica, los discursos de los informantes, las discrepancias presentes entre el modelo de la sociedad concebida y la realidad de la calle. Posteriormente se procedió al análisis semiótico de los textos enunciados, en ellos se identificaron las diversas estructuras componenciales del relato, y se reconstruyeron las estrategias recreadas por los sujetos para interactuar en el espacio público. El análisis decantó tres categorías centrales que hablan del sujeto, el espacio y la normativa. Los hallazgos allí encontrados se explican desde dos regímenes de creencia que en conjunto se orientan a explicar las configuraciones que los sujetos tienen respecto al modo de ser, hacer y relacionarse en la ciudad.

# CAPÍTULO I. EL CIVISMO, OBJETO DE INVESTIGACIÓN SEMIÓTICA

## 1.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

El interés por comprender las interacciones emergentes del vivir diario en comunidad y las diversas relaciones interpersonales entre individuos y colectivos han sido temas recurrentes en estudios antropológicos, sociológicos y psicológicos. Sin embargo, y debido al permanente y constante incremento poblacional y por ende de sus necesidades, un elemento, ya antes presente pero que se creía suficiente, entró a jugar un rol determinante en el desarrollo del cohabitar y la convivencia, el espacio de ciudad y lo urbano. Estudios e indagaciones alrededor de este fenómeno han venido en aumento durante los últimos años debido en parte a la explosión demográfica mundial<sup>6</sup> y a las múltiples consecuencias y problemáticas sociales, territoriales, económicas y políticas que ello ha acarreado.

Así pues, el continuo crecimiento no planeado ni previsto de las ciudades y de las poblaciones en espacios con limitaciones geográficas para la expansión, hace que el individuo se vea obligado a vivir y a convivir, en menos espacio, con más gente y con unas nuevas, diversas y múltiples concepciones del habitar la ciudad. Son diversos los factores económicos, sociales y políticos que hacen que el individuo se continúe desplazando a las ciudades en búsqueda de diversas oportunidades, lo que conlleva a crear un fenómeno problemático<sup>7</sup> de sobrepoblación recurrente en el ámbito global.

---

\*<sup>6</sup> Caso particular es el de Tokio y Ciudad de México, con una densidad de población de 14 mil habitantes/km<sup>2</sup> y 6 mil habitantes/km<sup>2</sup> respectivamente. BANCO MUNDIAL. [En línea]. [Citado 7/02/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://datos.bancomundial.org/indicador/EN.POP.DNST> >.

<sup>7</sup> "El Instituto Nacional de Salud Mental (NIMH) de los Estados Unidos de América. Colocó a varias ratas de laboratorio en un entorno en el que, protegidas de enfermedades y predadores, y provistas de agua, comida y cobijo, se reprodujeron rápidamente. Lo único que les faltaba era espacio, problema que se fue agudizando a medida que lo que a él le gustaba llamar su "ciudad de ratas" o "utopía de roedores" se fue superpoblando. La frecuencia de los contactos sociales no deseados aumentó, produciendo un incremento del estrés y las agresiones. Según los trabajos del fisiólogo

Este incremento poblacional en las ciudades se ve a diario reflejado en el espacio público y particularmente en las calles y en el tránsito por la ciudad. Necesidades cotidianas básicas de movilidad como desplazarse al trabajo, al colegio o ir a mercar, representan ahora un “viacrucis” debido a problemas de infraestructura en la malla vial, a la oferta del servicio público masivo y a las relaciones interpersonales que acontecen alrededor de estas circunstancias. Una solución inmediata que ha encontrado el ciudadano para su problema de movilidad ha sido la adquisición de vehículos motorizados, que además de responder a lujo, estatus, vanidad e ideal de progreso en la cultura colombiana, se convirtió en una opción asequible y en una necesidad de movilidad debido al deficiente<sup>8</sup> y costoso<sup>9</sup> funcionamiento del transporte masivo. Según las últimas estadísticas, en las grandes capitales del país circula 1 vehículo por cada 3 habitantes<sup>10</sup> lo que suma más de 12 millones 300 mil vehículos motorizados registrados, cifra que, según afirma la misma fuente<sup>11</sup>, dista de la realidad debido a la gran cantidad de vehículos

---

Hans Selye, el sistema adrenal ofrecía la solución dicotómica tradicional: luchar o huir. Pero en ese entorno cerrado la huida era imposible. La violencia aumentó rápidamente hasta quedar fuera de control. Le siguieron el canibalismo y el infanticidio. Calhoun llamó a esta vorágine “hundimiento conductual”. La población se redujo, acercándose a la extinción. Al final de los experimentos, los pocos animales que quedaban habían sobrevivido con un costo psicológico inmenso: sin actividad sexual y totalmente retraídos se apiñaban en una masa sin ocupación. Incluso después de reintroducirlos en comunidades normales de roedores, estos animales, “socialmente autistas”, permanecían aislados hasta la muerte.” ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. Boletín 87 de 2009. RAMSDEN, Edmund. EL animal urbano: densidad de población y patología social en roedores y en el ser humano. [En línea]. [Citado 23/05/16]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.who.int/bulletin/volumes/87/2/09-062836/es/>>.

\*<sup>8</sup> Bogotá, por ejemplo, cuenta con uno de los promedios más altos de Latinoamérica respecto al tiempo que invierten las personas movilizándose a su destino. EL ESPECTADOR. 14 diciembre de 2014. [En línea]. [Citado 15/10/16]. Disponible en Internet : <URL: <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/bogotanos-tardan-hasta-dos-horas-llegar-su-lugar-de-des-articulo-532350> >.

<sup>9</sup> “Es más caro que en Buenos Aires, Hong Kong o México y más barato que en Berlín o Londres”. EL TIEMPO. Bogotá. 18 febrero de 2016. [En línea]. [citado 2/08/16]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16501589>>.

<sup>10</sup> EL COLOMBIANO. En Medellín transita un carro por cada 3 habitantes. [En línea]. [Citado 13/03/17]. Disponible en Internet : <URL: <http://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/en-medellin-transita-un-carro-por-cada-tres-habitantes-EB3232363>>.

<sup>11</sup> RUNT. Registro Único Nacional de Tránsito. [En línea]. [citado 30/04/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://autolla.co/images/descargas/informe-sector-automotor-2016.pdf>>.

que transitan ilegalmente. Este incremento del parque automotor<sup>12</sup> y la no planificación prevista se ve reflejada en cada ciudad del territorio nacional y donde Duitama<sup>13</sup> resulta ser un caso particular de dicha situación.

Esta ciudad colombiana localizada en el departamento de Boyacá y al igual que casi todas las ciudades colombianas, son muestra del crecimiento urbano<sup>14</sup> mundial. En referencia al espacio de movilidad, por ejemplo, Duitama no cuenta, como sucede, con muchas ciudades del país, con amplias vías. En la zona centro el tránsito se restringe a un solo carril y las únicas dos avenidas con las que se cuenta están previstas con apenas dos carriles por sentido vehicular. La organización vial, a pesar de ya tener una reciente modificación, se ve muchas veces colmada por el tráfico y el caos que causa un embotellamiento<sup>15</sup>, especialmente en las horas punta. Dado que es fenómeno problemático no es único de las ciudades colombianas, son las estrategias y las prácticas que se desarrollan a partir de estas circunstancias las que impiden el sano y armonioso desarrollo de la comunidad.

---

\*<sup>12</sup> Durante los últimos 10 años la cantidad de vehículos en circulación pasó de ser 5 millones 300 mil en el 2007 a 12 millones 600 mil en el 2017. EL TIEMPO. [En línea]. [Citado 30/04/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3404798>>.

\*<sup>13</sup> Duitama es hoy día catalogada, y lo ha sido por varias décadas, el puerto transportador terrestre más importante del oriente colombiano. Cuenta con el lote automotor más grande del país y es centro industrial generador de empleo en la región. Esto hace de Duitama una ciudad continua y diariamente habitada por una amplia y diversa población de todas regiones del país; de allí que, para este proyecto de investigación, se entiende por duitamense todas aquellas personas que, no solo habitan la ciudad, sino que la frecuentan continuamente por razones de trabajo, estudio o turismo.

\*<sup>14</sup> Según el Departamento administrativo Nacional de Estadística, DANE, en 1973 la población urbana en Colombia era de 59%, en 1985 de 65%, en 1993 de 69% y de acuerdo con el último censo realizado en 2005 aumentó al 75%. Particularmente en Duitama, el 91% de la población es urbana. [En línea]. [Citado 12/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion>>.

<sup>15</sup> “Sólo después de Tailandia, Colombia es el país del mundo que más horas pasa metido en los trancones de la hora pico; así lo reveló un estudio de Inrix que analiza los datos de movilidad de 1.064 ciudades en 38 países”. EL COLOMBIANO. [En línea]. [Citado 3/02/17]. Disponible en Internet : <URL : <http://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/colombia-es-el-segundo-pais-con-peor-trafico-segun-estudio-de-inrix-YX6000111>>.

Una práctica cultural específica que involucra y relaciona a todos los ciudadanos que transitan el espacio público y que evidencia las tensiones entre sujetos que se viven en la cotidianidad es la conducción. Bien se tome el rol de conductor o no, todas las personas están ligadas a esta práctica, pues en algún momento pueden personificar al peatón, al ciclista, al motociclista, al usuario de transporte público o privado.

Pero es quizá el conductor de transporte público de pasajeros uno de los actores protagónicos de dicha práctica cotidiana. Su rol en las interacciones sociales en la ciudad es crucial dada su continua permanencia y tránsito por la misma. Mientras cualquier otro ciudadano transita y usa la calle para desplazarse de un lugar a otro, en un tiempo determinado, el conductor de servicio público la emplea como su espacio de trabajo y con la finalidad de prestar un servicio construye un espacio entre espacios que crea dinámicas de tensión entre los habitantes. Los conductores y las empresas de transporte público<sup>16</sup> deben acogerse a unos horarios de circulación interno y, en el afán por cumplirlos y evitar sanciones, pitan constantemente, conducen a velocidades indebidas, según la norma dentro del casco urbano, recogen y dejan pasajeros en cualquier lugar sin utilizar paraderos, hacen caso omiso de las normas de tránsito, ocasionan trancones y a esto se le suma la conocida guerra del centavo.

Todas estas prácticas, resultado de las estrategias reformuladas para la movilidad, el servicio de transporte y el trabajo del conductor están directamente ligadas a la convivencia y la cultura ciudadana y se constituyen como fenómenos recurrentes y en contra vía lo que dificulta el pacífico desarrollo de la vida en *Capital Cívica*<sup>17</sup>, apelativo con el cual es reconocida Duitama. Estas muestras de

---

\*<sup>16</sup> En Duitama circulan 5239 vehículos de servicio público urbano, tres empresas de buses: Empresa de Transportes del Tundama S.A., Cooperativa de Transportadores Los Héroes LTDA y Especiales Tures S.A.S. y tres de vehículos taxi y mixto: Cooflotax, Cootrachica y Asotraind. PLAN DE DESARROLLO TERRITORIAL DE DUITAMA 2016-2019. [En línea]. [Citado 8/01/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.duitama-boyaca.gov.co/index.shtml?apc=cdxx--1459409&x=2998929>>.

\*<sup>17</sup> Título con el cual figura en el Plan de desarrollo territorial 2016-2019 y con el cual es reconocida históricamente en Boyacá y en el país.

inconformismos<sup>18</sup> presentes en el discurso de los duitamenses y los cuestionamientos resultado de las relaciones con el otro en el espacio público de interacción, se presentan ahora como impedimento a la hora de construir comunidad y van en oposición a lo que se considera en la cultura ciudadana como el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que producen sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos<sup>19</sup>.

Habitar la ciudad constituye retos de diversos tipos y más allá de las circunstancias acaecidas por el espacio, la infraestructura, o la planificación territorial, son las prácticas diarias de las relaciones intersubjetivas<sup>20</sup> las que construyen o no ambientes de bienestar y convivencia pacífica en una ciudad. Se entiende aquí por convivencia, “la coexistencia pacífica y armoniosa de grupos humanos en un mismo espacio de bienestar”<sup>21</sup>, este concepto enlazado con el

---

<sup>18</sup> “Duitama se llamó, en una época, la Perla de Boyacá, ahora es la mal llamada Perla de Boyacá. Porque de civismo no tiene absolutamente nada, dicen que es la ciudad cívica de Boyacá y de Colombia, pero eso es mentira. No somos cívicos. A nosotros nos interesa el entorno nuestro, de resto acá no hay solidaridad, no hay comunidad cívica, no hay ningún asomo de cultura por ninguna parte. Comenzando porque que Duitama las basuras se sacan y se dejan ahí y esperar si pasa el carro o no pasa; los perros callejeros hacen de todo con la basura, el transporte es un caos en Duitama. Duitama solamente tienen dos calles, una para subir y una para bajar para los servicios de urbanos. Duitama no tiene vías de acceso y en este momento si usted revisa, las calles de Duitama parecen calles de herradura”. Registro de informante. Transeúnte 5. T5.

<sup>19</sup> MOCKUS, Antanas, et al. Antípodas de la violencia. Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de (in)seguridad en América Latina. Washington: Fondo de Cultura económica. Banco Interamericano de desarrollo. 2012.

<sup>20</sup> “EL creciente interés por los problemas de las construcciones discursivas relacionadas con la identidad del sujeto y de las comunidades está influenciada por los conflictos relacionados o no con la alteridad, lo que hace que la construcción identitaria del “yo” o “nosotros” de referencia discursivo sea un elemento crucial en el desarrollo de las relaciones intersubjetivas cotidianas, sea en lo que concierne a las relaciones entre colectivos, culturas locales, regionales y nacionales, pero, en todos los casos, emparentada, con las axiologías que definen la autoestima y el *saber hacer* de las personas frente a la problemática presencia del otro”. ROSALES, José Horacio. Representación de la cultura de si y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. Análisis Semiótico. Tesis doctoral en Ciencias del Lenguaje. Limoges, Francia. Universidad de Limoges. Facultad de Letras y de Ciencias Humanas. 2006. p. 236.

<sup>21</sup> DEFINICIÓN.DE. [En línea]. [Citado 4/05/16]. Disponible en Internet: <URL: <https://definicion.de/convivencia/>>.

civismo<sup>22</sup>, la cultura ciudadana y la urbanidad, se han puesto en los últimos años, como lo afirma Delgado, al frente de la concepción moderna del habitar la ciudad:

[Los procesos de domesticación urbanística] hacen elogio de los valores del civismo, una ideología que concibe la vida social como terreno de y para el consenso, en que ciudadanos libres acuerdan convivir amablemente cumpliendo un conjunto de preceptos abstractos de buena conducta. El decorado perfecto para ese limbo tenía que ser un espacio público no menos ideal, en que una clase media universal se dedicara al ejercicio de las virtudes de la buena urbanidad.<sup>23</sup>

Este paradigma, actualizado en la modernidad de las sociedades actuales, se ha transformado en el ideal de ciudad y se promulga de esta forma en el derecho a la ciudad<sup>24</sup>. En la actualidad se considera que una ciudad ofrece una alta calidad de vida si brinda a sus ciudadanos, altas condiciones de bienestar social, ambiental (como el disfrute y la sana convivencia en el espacio público), económico, político, educativo, entre otros. Estos indicadores conocidos como el índice de calidad de vida, ICV, y el índice de desarrollo humano, IDH, clasifican los países y las ciudades y determinan en qué nivel de bienestar se encuentran los ciudadanos de una población. Alemania, Finlandia, Canadá, Nueva Zelanda, Australia y Japón se ubican en las mejores posiciones, sus ciudades ofrecen las mejores condiciones para sus habitantes pese a su alta población, como es el caso de Tokio, mientras que Colombia se ve desplazada a posiciones muy inferiores en el escalafón mundial, incluso en el contexto latinoamericano, ubicándose en la octava

---

<sup>22</sup> Se entiende por civismo las normas de buena conducta. Según lo planteado por Delgado en su texto: *Sociedades Movedizas*, los valores del civismo son una ideología que concibe la vida social como terreno de y para el consenso, en que ciudadanos libres e iguales acuerdan convivir amablemente cumpliendo con un conjunto de preceptos abstractos de buena conducta. DELGADO, Manuel. *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Editorial Anagramas, 2007.

<sup>23</sup> Ibid. p. 17.

<sup>24</sup> “La cuestión de qué tipo de ciudad queremos no puede estar divorciada de la que plantea qué tipo de lazos sociales, de relaciones con la naturaleza, de estilos de vida, de tecnologías y de valores estéticos deseamos. El derecho a la ciudad es mucho más que la libertad individual de acceder a los recursos urbanos: se trata del derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando la ciudad. Es, además, un derecho común antes que individual, ya que esta transformación depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo para remodelar los procesos de urbanización. La libertad de hacer y rehacer nuestras ciudades y a nosotros mismos es, como quiero demostrar, uno de nuestros derechos humanos más preciosos, pero también uno de los más descuidados”. HARVEY, David. *El derecho a la ciudad*. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27, 939-931.2003. [En línea]. [Citado 23/09/16]. Disponible en Internet:<URL:[https://issuu.com/nataliayuliano/docs/harvey\\_david\\_-\\_el\\_derecho\\_a\\_la\\_ciud](https://issuu.com/nataliayuliano/docs/harvey_david_-_el_derecho_a_la_ciud)>.

posición<sup>25</sup>. El posicionamiento de las ciudades colombianas respecto al mundo es evidencia de las múltiples y variadas problemáticas que se viven a diario en la ciudad y el habitar en comunidad:

El estudio sobre la prosperidad urbana en Colombia destaca igualmente el comportamiento de las ciudades analizadas en términos de calidad de vida, que tiene en cuenta variables como salud, educación, seguridad y espacio público..., los resultados no son buenos en seguridad y espacio público, dos factores clave a la hora del disfrute de una ciudad y que más influyen en la percepción de la calidad de vida urbana.<sup>26</sup>

Lo hasta aquí descrito conlleva a diversas preguntas que buscan dilucidar y comprender cuál es el sentido del actuar del ciudadano en el espacio de convivencia, qué prioriza en sus relaciones con el otro, cómo se moviliza en el espacio y ante el otro, cómo ve al otro, cómo se ve ante el otro, cómo es visto por el otro, cómo representa su papel de ciudadano y sobre qué axiologías se fundamentan las relaciones intersubjetivas de los ciudadanos que finalmente determinan la forma de vida particular de una comunidad. Estas indagaciones respecto a las prácticas de convivencia en el espacio de interacción se condensan en ¿cómo se configura el civismo en el discurso de los duitamenses que predicán sobre el quehacer del conductor de servicio de transporte público y a las prácticas de movilidad en el espacio público?

Para la semiótica, los discursos se conciben como los textos condensadores de creencias y axiologías que registran el acto predicativo de los hablantes. Este desembrague enunciativo<sup>27</sup> es el lugar donde se manifiesta mediante el discurrir, los sentidos y las significaciones, las axiologías y valores que configuran o

---

\*<sup>25</sup> Clasificación realizada según el Índice de Calidad de Vida (ICV). MERCER. [En línea]. [Citado 23/08/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.mercer.es/sala-de-prensa/ranking-mundial-calidad-vida-2017.html>>.

<sup>26</sup> EL TIEMPO. 14 de cada 100 colombianos viven en tugurios. 31 octubre de 2014. Archivo digital. [En línea]. [Citado 5/08/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14769344>>.

<sup>27</sup> “Por su parte Fontanille afirma: El *discurso* es el *proceso de significación*, o, en otros términos, a la vez el acto y el producto de una enunciación particular y concretamente realizada.”. SERRANO, Eduardo. Voces textuales y discursivas en Dolores de Soledad Acosta de Samper. p. 118. [En línea]. [Citado 23/08/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://revistas.udistrital.edu.co/ojs/index.php/enunc/article/viewFile/3096/4456>>.

construyen los sujetos del mundo y que son actualizadas en el habla y las prácticas culturales. De esta forma y como lo afirma Rosales,

Los valores emergentes a partir de esta identidad profunda de la actividad discursiva confluyen posteriormente, como las características de las figuras de enunciación de todo el discurso que, por naturaleza, se convierten en históricas y únicas. De esta forma, las figuras del mundo y su significado dependen de las experiencias perceptivas y de la formación previa de los sujetos, de sus expectativas teóricas, de sus valores, actitudes y creencias, así como de sus intereses, miedos e ideales.<sup>28</sup>

De suerte tal que los discursos se conforman como los elementos en donde se tiene acceso a los sentidos y significados instaurados en los sujetos y actualizados en formas de vida.

## 1.2 JUSTIFICACIÓN

Colombia es una sociedad de derecho<sup>29</sup> estructurada bajo el modelo de sociedad liberal que promueve desde la norma institucional el derecho y el deber con la “convivencia pacífica” y la “participación cívica y comunitaria”<sup>30</sup> entre personas y ciudadanos<sup>31</sup> en todo el territorio nacional. Luego, constituye compromiso del ciudadano propender por consecución de actitudes y prácticas que tengan como finalidad la construcción de la vida comunitaria. Aunado a esto, y

---

<sup>28</sup> ROSALES, José Horacio. Representación de la cultura de si y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. Análisis Semiótico. Op. Cit., p. 57.

<sup>29</sup> “Artículo 1º. 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 2º. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo”. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Artículo 1º y 2º.

<sup>30</sup> Ibid. Artículo 95, numeral 4 y 5.

<sup>31</sup> Ciudadano: Persona considerada como miembro activo de un Estado, titular de derechos políticos y sometido a sus leyes. DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA. (DRAE).

desde el papel que desempeña el hombre en tanto ser social en permanente búsqueda de sentido del mundo, resulta incuestionable la interdependencia y la relación simbiótica individuo-entorno, de donde se concluye que es precisamente y gracias a las relaciones con el medio sociocultural que cohabita que este puede alcanzar sus objetivos de desarrollo individual. Es decir, fuera de una comunidad, el individuo no lograría ningún nivel de realización humana. En palabras del filósofo Fernando Bárcena: “la realización de uno mismo e incluso el desarrollo de la identidad personal y el sentido de nuestras vidas en el mundo dependen de la actividad social. Este proceso compartido es la vida civil, y su fundamento es el compromiso con otros: otras generaciones, otros tipos de personas cuyas diferencias son significativas porque contribuyen al edificio sobre el cual descansa nuestro sentido particular del yo”<sup>32</sup>.

Es entonces en esta característica, del individuo ciudadano, inscrita conforme en todas las comunidades y que “consiste en asumir un compromiso con los demás en beneficio de la comunidad total”<sup>33</sup>, que el hombre adquiere no solo derechos, sino deberes con la misma y por consecución está ligado y compelido a la búsqueda del bienestar social. Debe entenderse este último y desde la convivencia del cohabitar en el espacio público, como la suma de las prácticas cívicas que se desarrollan y evolucionan a partir de las relaciones intersubjetivas del diario vivir y que, por lo tanto, dependen de la actuación del individuo como sujeto social y miembro activo constructor la comunidad. De aquí se colige que la comunidad y el individuo en búsqueda de bienestar, estén exhortados a unas normas básicas de convivencia<sup>34</sup> que propendan por el bien común y, como está establecido en la carta magna colombiana, por la dignidad humana. Es de esperarse entonces que las

---

<sup>32</sup> BÁRCENA, Fernando. El oficio de la ciudadanía. Introducción a la educación política. Barcelona: Paidós, 1997. p. 120.

<sup>33</sup> Ibid. p. 114.

<sup>34</sup> “Es el respeto recíproco entre las personas, fundamentado en la prevalencia del interés general sobre el particular, para lograr el libre ejercicio de las libertades y derechos y el cumplimiento de los deberes, con miras a garantizar la armonía social derivada del mantenimiento de la seguridad, la tranquilidad, la salubridad, la moralidad y la ecología.” CONGRESO DE COLOMBIA. Código Nacional de Policía y Convivencia. Artículo 2.

prácticas cotidianas que circulan en el espacio de interacción social estén mediadas por actos cívicos de sana convivencia y por el respeto a los demás y a la norma.

De allí la importancia de investigar las prácticas que circulan en el espacio público, de analizarlas, de describirlas e interpretarlas para poder, a partir de su comprensión e intelección, crear posibles herramientas de intervención que ayuden en los procesos de reconstrucción social. Por otro lado, la búsqueda de la comprensión de la ciudad, como afirma Barthes, se debe hacer a partir de la interpretación de las unidades que lo conforman: “Es probable que estos procederes [procedimientos de descubrimiento de la semiología urbana] consistan en disociar el texto urbano en unidades, luego en distribuir estas unidades en clases formales y, en tercer lugar, en encontrar las reglas de combinación y transformación de estas unidades y estos modelos”<sup>35</sup>.

Así pues, todas las circunstancias que constituyen y reconfiguran las relaciones sociales dadas en la vida cotidiana y que trascienden a los desafíos de infraestructura y tecnología, plantean retos orientados a la búsqueda de la sana convivencia, de las relaciones interpersonales pacíficas y del bienestar comunitario. El primer compromiso social de una comunidad va más allá de las responsabilidades de los entes gubernamentales, estatales, políticos y territoriales y se re direcciona específicamente y en primer lugar al compromiso del sujeto en tanto individuo, en donde la individualidad apela a su condición humana de hombre político y a su rol de miembro activo que propende por el progreso y la prosperidad de la ciudad teniendo en cuenta que, para su plena realización como hombre depende de la misma<sup>36</sup>.

Abordar la comprensión de la sociedad, de la cultura y del papel del individuo en la misma es el objetivo de las diferentes ramas de las ciencias sociales. Dentro de ellas, es específicamente la semiótica, la ciencia que busca dilucidar el sentido y la significación que el hombre da del mundo mediante los procesos de representación, así como la comprensión de las axiologías que determinan el

---

<sup>35</sup> BARTHES, Roland. La aventura semiológica. Barcelona: Paidós, 1993. p. 261.

<sup>36</sup> BÁRCENA. Op. Cit.

funcionamiento de las prácticas que configuran el *ethos* cultural y mediante esto finalmente entender cómo, qué y por qué el hombre es y hace.

En particular la semiótica de la cultura, que subsume la semiótica de los discursos que predicán de ella y que parten de estados y procesos en un tiempo y en un espacio buscan comprender cómo un objeto significativo es determinado y significado por una realidad cultural y cómo se da su manifestación mediante prácticas significantes que producen y reproducen los individuos y que son susceptibles de enunciarse discursivamente. En palabras de Rosales:

Estas prácticas de significación son posibles porque en su interior hay elementos que se interrelacionan para producir efectos de sentido durante su percepción. Esa complejidad de esquemas recurrentes, de operaciones, de estrategias basadas en las características de los lenguajes que intervienen en cada caso y los efectos dados como significado es parte de lo que analiza la semiótica, quien parte del principio según el cual todo discurso (verbal, no verbal o multimodal), o toda práctica cultural, es un proceso de significación a cargo de una serie de operaciones que suceden cuando el objeto mismo se está produciendo. No es difícil demostrar que la significación de algo no es expresada por un signo aislado, o por una sumatoria de signos, sino por relaciones complejas entre signos, por actos que funcionan en red.<sup>37</sup>

La semiótica adopta objetivos tales como: *i*) el efecto que las instituciones humanas o colectivos ejerce sobre la organización de los sistemas sociales, *ii*) el *ethos* cultural, las creencias, saberes, sentimientos y formas éticas y morales propias de la axiología cultural y que se manifiestan discursivamente en una norma evaluante, y *iii*) la configuración y construcción de identidades e imaginarios colectivos establecidos en componentes ideológicos que determinan y configuran las formas de vida<sup>38</sup>. Para el caso particular de esta investigación y en la búsqueda de la comprensión del actuar cívico en una comunidad, se analizó semióticamente el discurso de los duitamenses, sujetos de la enunciación, quienes se refirieron en particular a la conducción, práctica cultural significativa y a la movilidad en el espacio

---

<sup>37</sup> ROSALES, José Horacio. Cuerpo y significación. En: Revista UIS- Humanidades, vol. 38, número 1, enero-junio de 2010, pp. 27-39. [En línea]. [Citado 5/08/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://revistas.uis.edu.co/index.php/revistahumanidades/article/view/2223>>.

<sup>38</sup> “En términos de Anne Beyaert-Geslin, la forma de vida es un término de la semiótica de las culturas y comparte el componente axiológico de la ideología, pero descrita más en los términos de un régimen de presencia del sujeto en el mundo y manifestada por propiedades discursivas recurrentes (modales, aspectuales, etc.) que quedan registradas en los textos u objetos semióticos y que se actualizan en la actividad de interacción con el objeto mismo”. (Notas del Seminario de Semiótica II de la Maestría en Semiótica dirigida por el PhD. José Horacio Rosales Cueva. Universidad Industrial de Santander, mayo de 2016).

público. Al hablar desde su experiencia, su percepción e intelección del mundo, el informante, como lo dice Greimas: “es poseedor de un “sentido”, una direccionalidad, ¿una intencionalidad subyacente que nos sugiere la interpretación? <sup>39</sup>”. Así, el informante, sujeto de experiencia y productor de significación en acto, percibe, configura y valora la realidad que le es manifestada por los sentidos y la presenta al investigador a través de discursos. Es a partir del contenido de estos, ahora relatos, que se puede rastrear procesos de significación, intencionalidad y sentido. En palabras de Fontanille:

El proceso de semiotización del entorno, particularmente la de los objetos y los lugares, paisajes y ciudades, por ejemplo- no se reduce ya para un operador encarnado, a la simple proyección de un simulacro semiótico sobre objetos que pertenecen a otras disciplinas (la ergonomía, la geografía, el urbanismo, etcétera). Hoy puede ser considerado como un proceso de elaboración de la significación a partir de la experiencia corporal de tales objetos y de tales lugares.<sup>40</sup>

De esta forma y, desde lo plasmado en los relatos, se buscó conseguir algo más que una descripción y clasificación de signos de la ciudad, las calles y los habitantes, pues como lo afirma Massimo Leone, “una reflexión semiótica que se limite a la categorización de los signos o al análisis de los esquemas narrativos sería incompleta si no tuviera en cuenta el aspecto quizás más importante del estudio semiótico de la ciudad: la relación entre procesos semióticos urbanos — incluso el micro evento del cruzar una calle— y las formas de vida que estos procesos expresan”<sup>41</sup>. De allí que el reto se base en dilucidar el sentido bajo el cual el ciudadano común construye su rol como sujeto social, así como la identificación los valores fundantes, constituyentes de ideologías y determinantes de la forma de vida de los duitamenses.

---

<sup>39</sup> GREIMAS, Algridas Julius. *Semántica Estructural. Investigación metodológica*. Madrid: Gredos, 1971.

<sup>40</sup> FONTANILLE, Jaques. *Soma y Sema. Figuras semióticas del cuerpo*. Lima: Fondo Editorial Universidad de Lima. 2008. p. 25.

<sup>41</sup> LEONE, Massimo. *Cruzando calles: cosmos y caos en la semiótica urbana*. En: *Letra. Imagen. Sonido L.I.S. Ciudad mediatizada*. Octubre 2015. Vol. 7, No. 14, p. 131-144.

### 1.3 OBJETIVOS

Al relacionar lo enunciado anteriormente respecto a la intelección del actuar del individuo en el espacio intersubjetivo de la ciudad, se constituyó como objetivo rector de esta investigación la configuración del civismo de los duitamenses desde el discurso sobre el quehacer del conductor de servicio de transporte público y las prácticas de movilidad en el espacio público. Esto para finalmente llegar a la comprensión de las tensiones permanentes entre individuos en el espacio y las motivaciones que configuran el ser y actuar como ciudadano.

Con el fin de lograr dicha meta, este trabajo de grado siguió además tres objetivos específicos que ayudaron al direccionamiento, ejecución y desarrollo de la investigación. En un primer momento se presentó como reto el acopio de datos mediante un procedimiento científico, objetivo y metodológico, de muestras discursivas de informantes duitamenses que hablaron sobre el quehacer cívico de los conductores de transporte público de pasajeros y de las prácticas de movilidad en el espacio público. Una vez recolectado el archivo compuesto por muestras discursivas se procedió al análisis semiótico para finalmente, y como resultado del análisis riguroso, llegar a la construcción de un modelo semiótico que describiera las representaciones sociales y la construcción de sentido que esta cultura particular da al civismo, a la conducción como práctica significativa y a las diferentes prácticas de movilidad en el espacio urbano. Por consiguiente y como afirma Lotman,

La generación del sentido tiene lugar en todos los niveles estructurales de la cultura. Este proceso supone el ingreso de algunos textos en el sistema y la transformación específica, impredecible, de los mismos durante el movimiento entre la entrada y la salida del sistema. Los sistemas de este género —desde las unidades semióticas mínimas hasta las globales, del tipo de «la cultura como universo autosuficiente», poseen, con toda la diferencia de su naturaleza material, un isomorfismo estructural. Esto, por una parte, permite construir su modelo mínimo, y por otra, resulta extraordinariamente esencial cuando se analiza el proceso de generación del sentido.<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> LOTMAN, Iuri. La semiosfera II. Semiótica de la cultura, del texto, de la conducta y del espacio. Madrid: Ediciones cátedra, 1998. p.101 y ss.

Se comprende así que, es gracias al estudio de las prácticas elementales significantes y estructurales de la cultura, para este caso de la cultura colombiana, que se hace posible comprender los significados y los sentidos que coordinan los procesos de interacción en las relaciones sociales y que, en este punto particular de la historia que atraviesa la sociedad colombiana, apuntan a la reconstrucción de país y la constitución de una nueva sociedad.

#### **1.4 ESTADO DEL ARTE**

Ante este nuevo panorama que afrontan las ciudades modernas son más el número de instituciones gubernamentales, educativas e investigativas interesadas en abordar desde diversas perspectivas el tema de la urbanidad y la ciudad, el desarrollo del individuo en un espacio comunitario y el papel de colectivos en las relaciones sociales. Son múltiples los contenidos emergentes y de interés alrededor de este fenómeno de organización territorial, vivienda, construcción, movilidad, polución, contaminación auditiva y visual, manejo de residuos, prestación de servicios básicos, control de las zonas de invasión, seguridad, recreación y espacios de esparcimiento y cultura, entre muchos otros. Sin embargo, satisfacer las demandas y crear políticas públicas que cumplan de manera eficiente con un número creciente de ciudadanos es cada vez más complejo, lo que trae como consecuencia un aumento de vulnerados, afectados e insatisfechos. Así, son varios los estudios y desde diversas ramas del conocimiento que se han continuamente adelantado para abordar los nuevos retos que impone la ciudad. Estudios políticos, económicos, arquitectónicos, sociológicos, ambientales entre otros, buscan comprender las problemáticas cotidianas con el fin de brindar herramientas a la hora de actuar e intervenir el espacio urbano.

En el ámbito internacional existe, por ejemplo, el Centro Superior de Urbanismo del Instituto Tecnológico de Massachusetts, centrado en problemas arquitectónicos y de organización territorial. El Instituto de Investigación Urbana y Territorial de Granada, busca promover el conocimiento y reconocimiento de la realidad urbana y local en Iberoamérica, mediante la investigación y producción científica del entorno urbano y territorial, aborda diversas dimensiones de la ciudad. En Argentina existen dos institutos de estudios urbanos, por un lado, el Instituto de estudios urbanos del colegio de arquitectos de Buenos Aires, quienes se enfocan en la solución de problemas de ordenamiento territorial y la utilización del espacio. Y, por otro lado, el Área de estudios urbanos del instituto de investigaciones Gino Germani, también en Buenos Aires, que está enfocado en el estudio interdisciplinario de las problemáticas urbanas de ordenamiento territorial en Argentina y en América Latina. En Venezuela, el Instituto de estudios regionales y urbanos de la universidad Simón Bolívar, trabaja desde la investigación, áreas de desarrollo regional urbano y, además, presta servicios de consultoría en los mismos temas. El Instituto de estudios urbanos y territoriales de la Pontificia universidad Católica de Chile, busca a través de un enfoque interdisciplinario brindar especial atención a factores sociales, políticos, económicos y culturales que inciden en la formación sustentable de las ciudades. En el ámbito nacional se destaca el Instituto de estudios urbanos de la universidad Nacional de Colombia quienes, junto con la Asociación colombiana de investigadores urbanos regionales, trabajan desde la interdisciplinariedad de las artes, la economía, el derecho y las ciencias sociales, humanas y políticas, la comprensión de dinámicas urbanas colombianas a través de análisis, seguimiento y evaluación de las políticas urbanas.

Entre las investigaciones publicadas sobre los temas relacionados directamente con este proyecto de investigación, como transporte público, espacio público, ciudad, percepciones de ciudad, civismo, movilidad y semiótica urbana, se encuentran en el ámbito nacional y desde la interdisciplinariedad, el estudio

adelantado por Armando Silva<sup>43</sup>, *Imaginario urbanos*. Cultura y comunicación urbana, trabajo que se adelantó particularmente a problemáticas de la Bogotá de los años 90. En éste se abordan temas diversos como los territorios, los sujetos, la estética, el espacio, el simbolismo y la construcción de imaginarios sociales. En una perspectiva similar está el trabajo comunitario realizado por el grupo *Corprovisionarios* y liderado por Antanas Mockus<sup>44</sup>, Henry Murraín y María Villa: *Antípodas de la violencia*. Desafíos de la cultura ciudadana para la crisis de (in)seguridad en América Latina. Éste estudio trabajó varias ciudades de América Latina como Bogotá, Medellín, La Paz, Belo Horizonte, México D.F., Monterrey, Caracas y Quito entre el 2001 y el 2004. El objetivo fue examinar la relación y percepción existente entre cultura y seguridad social para crear estrategias enfocadas a la reducción de la violencia desde la cultura ciudadana.

Por otro lado, en el 2008, Gilberto Arango Escobar<sup>45</sup>, docente especialista en hermenéutica y semiótica del arte de la Universidad Nacional de Colombia, publicó un artículo titulado, *Salvemos el espacio Rur-urbano colombiano*. En él se expone la problemática que ha generado en los últimos 60 años el abandono de las zonas rurales y el desplazamiento masivo de campesinos a las ciudades. El crecimiento forzado de la urbe menciona el autor, ha creado conflictos en la ciudad, ahora sobrepobladas y no planeadas para tal crecimiento. Consecuencias de ello son los grandes asentamientos en las periferias de las ciudades, lugares que no pertenecen directamente a la ciudad ni al espacio rural, espacios Ru-urbanos, y que, como consecuencia, presentan abandono y precaria atención en servicios básicos, total ausencia de políticas públicas en pro de las mejoras de las condiciones y práctica inexistencia en los planes de desarrollo social y económico de las localidades.

---

<sup>43</sup> SILVA, Armando. *Imaginario Urbanos*. Cultura y comunicación Urbana Op. Cit.

<sup>44</sup> MOCKUS, Antanas, et al. *Antípodas de la violencia*. Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de (in)seguridad en América Latina. Washington: Fondo de Cultura económica. Banco Interamericano de desarrollo. 2012.

<sup>45</sup> ARANGO, Gilberto. *Salvemos el espacio Rur-urbano colombiano*. Cuadernos de vivienda y urbanismo. Volumen 1, Nº 2, 394-409. 2008. [En línea]. [Citado 5/03/16]. Disponible en Internet: <URL: <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/5499>>.

En el ámbito internacional, Óscar Figueroa<sup>46</sup> adelantó, en el 2005, en Santiago de Chile, una investigación sobre transporte urbano y globalización que se enfocó en el aumento de la demanda del servicio de transporte y donde se expone de forma cuantitativa, la crisis que atraviesan las ciudades latinoamericanas con el aumento del tránsito vehicular, así como, la inestabilidad del servicio, el aumento de costos y la congestión de la ciudad por el crecimiento del parque automotor.

Un trabajo historiográfico fue el realizado desde la antropología y el urbanismo por Franco y Pérez<sup>47</sup> en la ciudad de Barranquilla. Este trabajo realizó la revisión conceptual e histórica del urbanismo desde la referencia la Escuela de Chicago y las obras latinoamericanas. El trabajo presenta un compendio de las problemáticas históricas que se consideraban transformaban la ciudad desde su producción en el sujeto, la cotidianidad y las culturas populares. Por su parte y trabajando desde la perspectiva del desarrollo humano, un colectivo de politólogos, economista y abogados de la Pontificia universidad Javeriana<sup>48</sup> desarrollaron un proyecto sobre la movilidad urbana en Colombia. En este se realiza un estudio comparativo entre las políticas públicas respecto a la movilidad y el desarrollo sostenible de la ciudad. Desde el caso particular de Bogotá, en el trabajo se evidencia la necesidad de contemplar la movilidad como un derecho ciudadano que no está contemplado en el estamento político ni jurídico y que no corresponde con un enfoque de oferta basado en el desarrollo sostenible, sino en el modelo tradicional de demanda, donde se prioriza la máquina y lucro sobre el servicio a la persona.

---

<sup>46</sup> FIGUEROA, Oscar. Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. En: Retrieved from Scielo, Chile. 2005. [en línea]. [Citado 02/03/16]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v31n94/art03.pdf>>.

<sup>47</sup> FRANCO, Francisco y PÉREZ, Luz. Producción de ciudad, cotidianidad y culturas populares: una revisión preliminar. En: Investigación y desarrollo vol. 16, Nº 1. Bogotá: 2008. [En línea]. [citado 8/06/16]. Disponible en Internet : <URL : [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S0121-32612008000100004&lng=en&nrm=iso&tIng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0121-32612008000100004&lng=en&nrm=iso&tIng=es)>.

<sup>48</sup> DANGOND GIBSONE, Claudia, *et al.* Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo urbano. Bogotá, Vol. 16, No. 2, 485-514, julio-diciembre 2011. [En línea]. [Citado 26/07/16]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v16n2/v16n2a07.pdf>>.

Otro trabajo desarrollado desde a universidad Javeriana, este en la maestría en Planeación Urbana y Regional, fue el llevado a cabo por Daza<sup>49</sup>. En él se aborda, desde un estudio de caso en Pitalito, Huila, la relación entre calidad de vida urbana, el espacio público, el desaprovechamiento del territorio y la pérdida de identidad urbana. El trabajo presenta las problemáticas y carencias en la infraestructura de la ciudad que impiden el óptimo aprovechamiento por parte de la comunidad de los espacios para el bienestar y propone finalmente una estrategia de re adecuaciones a espacios de uso público.

Específicamente y desde la semiótica se encontraron cuatro investigaciones que se consideran abordan desde alguna perspectiva, objetos relacionados con este estudio. La primera, realizada en el 2006, por Frich y Espejel<sup>50</sup>, Semiótica ambiental y gestión comunitaria adelantada en México. Este trabajo presentó dos fases, una de análisis, en el que se abordó el tema de la ciudad percibida desde discursos verbales de informantes locales y, una posterior intervención mediante talleres de reflexión que buscaron mejorar la situación de la comunidad para transformarla en un ambiente sustentable. La segunda, un estudio abordado específicamente desde la semiótica urbana y adelantado en la zona centro de la ciudad de Bucaramanga, específicamente la plaza de mercado, entre los años 2007 y 2009, buscó establecer a través del discurso de informantes, la relación de sentido que el habitante común da al espacio público y a su relación con este. La investigación concluyó que el espacio de la plaza de mercado es un lugar de mezcla de espacios público-privado caracterizado por el desaseo, el desorden, la inseguridad y las relaciones violentas<sup>51</sup>. La tercera, fue una investigación realizada

---

<sup>49</sup> DAZA, Wady. La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana. Bogotá: 2008. [En línea]. [Citado 24/08/16]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis23.pdf>>.

<sup>50</sup> FRICH, Bodil y ESPEJEL, Benjamín. Semiótica ambiental, y gestión comunitaria. Porto Alegre: Horizontes Antropológicos N° 25. 2006. p. 257-269. [En línea]. [Citado 4/04/16]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.scielo.br/pdf/ha/v12n25/a13v1225>>.

<sup>51</sup> DÍAZ, Álvaro. Apuntes para comprender la ciudad: aproximaciones semióticas para la interpretación del espacio público. en: Revista en línea de la Universidad Nacional de Colombia, abril 22 de 2011. [En línea]. [citado 5/04/16]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/formayfuncion/article/view/38476/41488>>.

en el 2009 en Bolivia. Esta buscó a través del rastreo de fotografías, y entrevistas, dados en diferentes periodos de la historia, identificar una identidad urbana de la zona de Cochabamba. Para el análisis la investigadora partió de los tres niveles de análisis de Peirce, sintáctico, semántico y pragmático. El trabajo se fundamentó en el discurso y la comprensión simbólica urbana como texto social. El estudio concluyó que, “la identidad urbana cochabambina es una copia de los modelos europeos, significantes importados, simbología de otras culturas, pero sin un sustento nacido de la identidad cochabambina”<sup>52</sup>. Uno de los trabajos más recientes encontrados, fue el realizados en Bogotá en el 2012 y adelantado por Lizardo Álvaro Góngora y titulado, *Semiótica del paisaje urbano*. A partir de conceptos como espacio social, ciudad y desde la semiótica tradicional, el autor redefine el paisaje urbano desde una estética del paisaje como un imaginario social subjetivo donde es el actor social quien se encarga de percibirlo e interpretarlo.<sup>53</sup>

Pese a las investigaciones adelantadas respecto al urbanismo y el gran auge en que se encuentra hoy la concepción y reconstrucción de la ciudad y el derecho a la ciudad, son escasos los trabajos preocupados por abordar, desde una percepción intersubjetiva, la búsqueda del sentido y la significación presente en la relación que el sujeto ha recreado en la ciudad con el otro y aún menos, las indagaciones focalizadas en prácticas cotidianas como la conducción y la movilidad en el espacio público. Desde la semiótica hasta el momento, no se ha encontrado, además del artículo presentado por Massimo Leone en el 2015 y en el que se expone de manera sucinta las percepciones y vivencias personales respecto al caos urbano que representa el cruce de calles en diversos ambientes culturales del

---

<sup>52</sup> ZABALETA, Raúl. Apuntes sobre semiología urbana y conformación de identidades en el espacio cochabambino. En: Punto Cero. Cochabamba, 2009. Año 14, N° 18, p. 71-82. [En línea]. [Citado 12/05/16]. Disponible en Internet : <URL : [http://www.cides.edu.bo/webcides/images/pdf/Ciudades\\_en\\_transformacion.pdf](http://www.cides.edu.bo/webcides/images/pdf/Ciudades_en_transformacion.pdf)>.

<sup>53</sup> GÓNGORA, L. Hacia una semiótica del paisaje urbano. X seminario de Investigación Urbana y Regional. Bogotá, 2012. p. 2-18. [En línea]. [Citado 14/05/16]. Disponible en Internet: <URL: <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/issue/view/445/showToc>>.

mundo<sup>54</sup>, ningún trabajo adelantado referente a las prácticas enunciadas o a las concepciones de civismo.

En la ciudad de Duitama en particular, no existe a la fecha, ningún estudio adelantado sobre desarrollo urbano de la ciudad, transporte o la movilidad que no esté enfocado desde la producción económica y el avance empresarial. El único trabajo conocido que aborda directamente una problemática de las empresas transportadoras de servicio público de pasajeros fue el realizado en 2016 por Cortés y Ovalle<sup>55</sup>. Este es un estudio desde el trabajo social que trató sobre los factores psicosociales en los conductores. El estudio se centra en las extensas jornadas laborales y la permanente tensión psicológica a la que se ven a diario expuestos los conductores, lo que trae como consecuencia enfermedades y baja productividad laboral.

Ahora bien, como se ha visto en estas investigaciones referenciadas y en muchas otras aquí no citadas, los temas concernientes al desarrollo urbano, al espacio público y a la movilidad en la ciudad son recurrentes y se les considera relevantes en la construcción de ciudad y de un mejor vivir. Sin embargo, las prácticas cotidianas ciudadanas, tanto de individuos como de colectivos, no han sido abordadas a profundidad. La comprensión del actuar del individuo en el espacio de interacción, su relación con éste y con el otro no han sido temas recurrentes en el análisis científico. De allí que se considere pertinente su estudio puesto que, es precisamente en la dilucidación de las intencionalidades del actuar del yo y del otro, en un mutuo espacio, lo que permite entender bajo qué axiologías el individuo establece relaciones y actúa y en consecuencia cómo configura para sí el sentido del proyecto de común-unidad.

---

<sup>54</sup> LEONE, Massimo. Cruzando calles: cosmos y caos en la semiótica urbana. En: Letra. Imagen. Sonido. Segundo semestre 2015. L.I.S. Ciudad Mediatizada Año VII, N° 14. Buenos Aires, p. 131-144. [En línea]. [Citado 30/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.revistalis.com.ar/index.php/lis/article/view/199>>.

<sup>55</sup> CORTÉS, Yuly y OVALLE, Nubia. Factores de riesgo psicosociales de los conductores de la cooperativa Cootrahéroes LTDA. En la ciudad de Duitama. Tunja: Fundación Universitaria Juan de Castellanos. 2016.

## 1.5 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Este apartado trata de manera sucinta los conceptos teóricos de base y de referencia que orientaron el desarrollo de la investigación. Se enmarca, en términos generales, en las fuentes de la semiótica de la cultura y de las prácticas semióticas, así como de los métodos de análisis empleados para el tratamiento de la información.

### 1.5.1 Fundamentos epistemológicos y fenomenológicos

Uno de los instintos naturales de los animales es la curiosidad por lo otro y el otro. Cualquier animal, desde temprana edad, escudriña el mundo que lo rodea, se sorprende ante lo extraño o desconocido y actúa en respuesta a circunstancias básicas de supervivencia. Sin embargo, resulta también innato y único de la naturaleza del *homo sapiens* la necesidad de comprender no solo su sentido en el mundo, sino de dilucidar el mundo que habita y construye.

Ese cuestionamiento permanente por el significado del yo y del mundo, ha conllevado al desarrollo de diversas heurísticas que, desde múltiples formas de pensamiento, bien sean explicaciones míticas y esotéricas o las dadas por las consideradas ciencias exactas, se han encaminado en la búsqueda, como lo diría Merleau-Ponty, de la esencia<sup>56</sup>, de los por qué, los cómo, los quién y los para qué del discurrir en el mundo de la vida.

De esa inquietud constante por el saber y descifrar el todo, se bifurcan, por un lado, las ciencias naturales que, desde paradigmas cuantitativos pretenden explicar el mundo natural compuesto por objetos; y por el otro, las ciencias sociales, inclinadas a la comprensión del individuo y de su interactuar en comunidad. Es precisamente a esta última rama del conocimiento que se adhiere la

---

<sup>56</sup> MERLEAU-PONTY, Maurice. Fenomenología de la percepción. España: Industria Gráfica, S.A. 1994. p. 15.

fenomenología<sup>57</sup> y a esta la semiótica. La fenomenología se interesa en el fenómeno y la reconstrucción perceptiva y conceptual de éste y no sólo en el objeto físico. Desde esta el individuo busca reconocer sus propios estados de consciencia, así como la lectura e interpretación que hace del mundo dándole además la posibilidad de indagarse y cuestionarse, de reconocerse como arquitecto de las representaciones. En palabras de Merleau-Ponty,

La ciencia no tiene, no tendrá nunca, el mismo sentido de ser que el mundo percibido, por la razón de que sólo es una determinación o explicación del mismo. Yo no soy un «ser viviente», ni siquiera un «hombre» o «una consciencia», con todos los caracteres que la zoología, la anatomía social o la psicología inductiva perciben en estos productos de la naturaleza o de la historia: yo soy la fuente absoluta, mi existencia no procede de mis antecedentes, de mi medio físico y social, es ella la que va hacia éstos y los sostiene, pues soy yo quien hace ser para mí (y por lo tanto ser en el único sentido que la palabra pueda tener para mí) esta tradición que decido reanudar o este horizonte cuya distancia respecto de mí se hundiría —por no pertenecerle como propiedad— si yo no estuviera ahí para recorrerla con mi mirada.<sup>58</sup>

Luego, la intelección del mundo y del individuo inicia con él y parte de la comprensión del *homo faber*, de los hechos, de los actos manifestados en prácticas que recurrentes configuran estructuras culturales. Es a través del hacer humano y de la experiencia de éste que el universo sociocultural y el hombre se describe y mutuamente configura, contrario a lo que decían los racionalistas<sup>59</sup>, el hombre no construye el mundo pues la facticidad de este no depende de aquel.

---

<sup>57</sup> “[la fenomenología] ‘contempla los fenómenos como son -abre los ojos y los describe- no lo que ve en lo real, ni buscando dicotomías, sino describiendo el objeto como fenómeno para reconocer lo que se ve en todo fenómeno parecido’. Como primera tarea de la filosofía, la fenomenología se dedica al análisis de todas las experiencias con el objetivo de “desenredar el nudo de lo que aparece para devanarlo en sus formas distintivas.” PIERCE, Charles. *Lectures on pragmatism*, I.1903, En: RESTREPO, Mariluz. *Ser-signo-interpretante*. Bogotá: Significantes de papel, 1993. p. 70.

<sup>58</sup>MERLEAU-PONTY. Op. cit., p. 8 y ss.

<sup>59</sup> Al respecto de la postura racionalista y empirista de percepción y configuración del mundo Herrera afirma: “cuáles son las diversas formas que encuentra la conciencia (percepción, imaginación, memoria) para reconocer el mundo; el empirismo se impone al racionalismo, sólo somos conscientes de aquello que hemos percibido del mundo. Pero, para Husserl la experiencia de este mundo de la vida no se reduce a la experiencia sensible: toda experiencia está cargada de otras significaciones, significaciones valorativas, afectivas, estéticas, volitivas, etc. El mundo de la vida implica, por consiguiente, una infraestructura de sentido, la cual conlleva que lo experimentado sea mucho más rico que el contenido efectivamente presente. Es toda esta riqueza de significaciones la que exactamente elimina u olvida las ciencias naturales en su comprensión del mundo”. HERRERA, Daniel. *Husserl y el mundo de la vida*. p. 256. [En línea]. [Citado 30/11/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3703031.pdf>>.

Un concepto clave en el que se fundamenta la fenomenología y que permite ampliar la comprensión de la correlación hombre-mundo es el concepto del mundo de la vida. Desarrollado inicialmente por Husserl y retomado por Habermas, Heidegger y otros filósofos y teóricos sociales, dentro de lo planteado se propone la “imposibilidad de comprender al hombre sin su relación con el mundo ni al mundo sin su relación con el hombre”<sup>60</sup>. El mundo de la vida no es otra cosa que el mundo construido por el hombre a partir de su experiencia sensible e inteligible; en palabras de Mèlich,

El mundo de la vida es el mundo de la cotidianidad. Es la esfera, el horizonte espacio temporal en el que transcurren las vivencias, pensamientos y acciones humanas de orden espontáneo o irreflexivo. El *lebenswelt* es el mundo intuitivo, pre-racional y pre-dicativo en el que estamos inmersos, en el que vivimos siempre; es el mundo rutinario, en el que nuestros actos tienen lugar maquiavélicamente dado que muy pocas veces actuamos racionalmente en nuestra cotidianidad...es el mundo de la subjetividad y de la intersubjetividad inmediata.<sup>61</sup>

De ello resulta que, sea cual sea la postura de pensamiento, cualquier pretensión de dilucidar el sentido del hombre, del mundo y de su posición en él, se asienta en la premisa según la cual todo proceso de interpretación y de dación de sentido se construye desde la experiencia intersubjetiva que las circunstancias espacio-temporales han construido culturalmente para el sujeto. En otras palabras, comprender el mundo de la vida es comprender el mundo de la cotidianidad, el entorno<sup>62</sup>, las circunstancias de producción y de interpretación, las relaciones intersubjetivas surgidas y producidas en él y por él.

De esta forma, cualquier proceso de investigación que se interese en prácticas significantes debe partir del abordaje de un todo relacional, de la comprensión del mundo de la vida. Para este caso particular, conducir o movilizarse en el espacio

---

<sup>60</sup> Edmund Husserl, *Erste Philosophie* (Den Haag: M. Nijhoff, 1956), 191 (sic). En: Ibid. p. 249.

<sup>61</sup> MÉLICH, Joan-Charles. Del extraño al cómplice. La educación en la vida cotidiana. Barcelona: Anthropos, 1994. p. 71.

\*<sup>62</sup> El filósofo alemán Hans-George Gadamer en su obra célebre *Verdad y método* se refiere, y evitando el concepto de contexto, a entorno diciendo, “el entorno es el ‘medio’ en que uno vive, y la influencia del entorno sobre el carácter y el modo de vida de uno es lo que hace su significación. EL hombre no es independiente del aspecto particular que le muestra al mundo. de este modo el concepto de entorno es en origen un concepto social que expresa la dependencia del individuo respecto al mundo social, y que en consecuencia se refiere sólo al hombre” Gadamer. *Wahrheit und Method*. 1969. En: Ibid. p. 76.

público son prácticas comunitarias cotidianas que se convierten, como lo diría Habermas, en una acción social que como tal es una acción comunicativa y está orientada al entendimiento<sup>63</sup>.

### 1.5.2 La semiótica: del signo a las prácticas significantes

De esa postura gnoseológica anteriormente expresada se enriquece la semiótica. Ciencia de las representaciones, de la significación y de las configuraciones axiológicas; la semiótica va tras las intencionalidades, las interpretaciones y los sentidos, es una praxeología, como afirma Fontanille, que parte precisamente del análisis de las prácticas significantes, la acción humana, para comprender en esta, el sentido de su ser y hacer como sujeto de lo cotidiano. Se podría pensar que el estudio de dichas prácticas del diario vivir son en apariencia elementales, pero el estudio de ellas constituye un universo rizomático<sup>64</sup> de coexistencia volátil y dinámico en el que participan como elementos constituyentes y mutuamente hacedores de esta.

Es así como entra en escena la semiótica de la cultura; iniciada con Lotman, parte de la transformación del concepto de texto al de texto real<sup>65</sup>, donde se indaga

---

<sup>63</sup> GARRIDO, Luis. Habermas y la teoría de la acción comunicativa. *En*: Razón y Palabra. Primera revista electrónica en América latina especializada en comunicación. N° 75, febrero-abril 2011. [En línea]. [citado 30/11/17]. Disponible en Internet: <URL: [http://www.razonypalabra.org.mx/N/N75/ultimas/38\\_Garrido\\_M75.pdf](http://www.razonypalabra.org.mx/N/N75/ultimas/38_Garrido_M75.pdf)>.

\*<sup>64</sup> El concepto de rizoma, propio de la botánica y acuñado por Deleuze y Guatari es un modelo descriptivo que quiere mostrar que la organización de los elementos de un sistema no sigue líneas de organización jerárquica, sino que todos los elementos, por diversos que sean, están interconectados y por lo tanto puede afectar o ser afecto por otro. DELEUZE, Gilles y GUATARI, Félix. Mil mesetas, capitalismo y esquizofrenia. Valencia: Pre-textos, 2002. p. 13.

<sup>65</sup> "El concepto de texto fue objeto de una transformación sustancial. Los conceptos iniciales del texto, que subrayaban su naturaleza unitaria de señal, o la unidad indivisible de sus funciones en cierto contexto cultural, o cualesquiera otras cualidades, suponían implícita o explícitamente que el texto es un enunciado en *un* lenguaje cualquiera. La primera brecha en esta idea que parecía obvia fue abierta precisamente cuando se examinó el concepto de texto en el plano de la semiótica de la cultura. Se descubrió que, para que un mensaje dado pueda ser definido como «texto», debe estar codificado, como mínimo, dos veces. Así, por ejemplo, el mensaje definible como «ley» se distingue de la descripción de cierto caso criminal por el hecho de que pertenece a la vez al lenguaje natural

hora por el componente multiestructural de mensajes, sea el caso de los ritos, las danzas, el teatro, la pintura, la música, etc. El texto es considerado ahora como el resultado de un proceso sincrético multimodal generado e interpretado por los usuarios y que centra su atención, no solamente en las estructuras de la lengua, sino en el discurrir dinámico de la cultura: “incluyendo también la cultura como un texto que constituye un todo”<sup>66</sup>. A partir de ahora y desde esta nueva visión englobante, cualquier hecho cultural es considerado un texto significativo susceptible de ser analizado e interpretado.

Como consecuencia de esta nueva concepción semiótica, se plantean fuertes retos de reestructuración en los métodos, ahora, desde una perspectiva que considera el hecho y actor social como texto, las concepciones inmanentistas que sólo abordan las estructuras significantes al interior del texto<sup>67</sup> son desbordadas. En palabras de Rastier: “el sentido no es inmanente al texto, sino que se construye en el trabajo de la interpretación”<sup>68</sup>. Así, la semiótica de la cultura comprende que la producción e interpretación de cualquier texto está fundada y mediada desde el contexto<sup>69</sup>, como lo diría Lotman:

Esta nueva función socio comunicativa del texto transforma la relación existente entre texto y contexto. En este caso el texto no interviene como un agente del acto comunicativo, sino en calidad de un participante en éste con plenos derechos, como una fuente o un receptor de información. Las relaciones del texto con el contexto cultural pueden tener un carácter metafórico, cuando el texto es percibido como sustituto de todo el contexto, al cual él desde

---

y al jurídico, constituyendo en el primer caso una cadena de signos con diversos significados, y en el segundo, cierto signo complejo con un único significado”. LOTMAN. *La Semiosfera I*. p. 52 y ss.

<sup>66</sup> LOTMAN. *La semiosfera II*. Op. Cit., p. 101.

<sup>67</sup> “El principio de inmanencia formulado por Hjelmslev como una limitación del análisis reducida únicamente al texto”. FONTANILLE. *Prácticas Semióticas*. Op. Cit., p. 23.

<sup>68</sup> ZINNA. Op. Cit., p. 20.

<sup>\*69</sup> De ahora en adelante y por razones conceptuales se empleará el término situación de producción o situación de interpretación en vez de contexto. Esto debido al uso clásico y que se considera no pertinente, en el que se toma al contexto solamente como las circunstancias que rodean la situación. En este sentido, no se puede aceptar este uso puesto que, la situación de interpretación y producción de sentido son constituyentes neurálgicos de esta y no simplemente la rodean. Al respecto Fontanille afirma, “proponer una semiótica de las prácticas no consiste, pues, en sumergir un objeto de análisis cualquiera en su contexto, sino, por el contrario, en integrar el contexto en el objeto para analizar, sacando todas las consecuencias del hecho de que, semióticamente hablando, el contexto no se sitúa ‘ni por encima ni por debajo, sino en el corazón mismo del lenguaje’”. FONTANILLE, Jaques. *Prácticas Semióticas*. Limas: Fondo Editorial de la Universidad de Lima, 2016. p. 22.

determinado punto de vista es equivalente, o también un carácter metonímico, cuando el texto representa el contexto como una parte representa el todo.<sup>70</sup>

Dado este planteamiento que reposiciona el papel del texto y de la cultura, la semiótica de Lotman introduce un nuevo concepto, el de semiosfera que engloba la descripción de los procesos significantes en el que son incluidas multiplicidad de variables constituyentes de la semiosis. La semiosfera es un modelo abstracto del espacio semiótico, fuera del cual no hay semiosis, lo considerado fuera es lo alosemiótico, lo no significativo. La Semiosfera no se comprende como el modelo de una cultura ni mucho menos como una sumatoria de semiosferas referentes a espacios culturales; esta es un todo de significación, un organismo constituido por espacios culturales que se caracterizan por adoptar las mismas características y particularidades de la semiosfera, i. la frontera, lugar de intercambio cultural; ii. el centro, donde se arraigan las gramáticas y axiologías predominantes de cada cultura; y iii. la periferia, el lugar al cual se desplazan elementos no actualizados por los miembros del sistema<sup>71</sup>.

Por lo tanto, puede que no resulte imposible y más bien se tome como insulsa la comprensión aislada dada a partir de una negación de la correlación evidente que existe entre el sistema al cual pertenecen los procesos, entidades o prácticas significantes, es decir, abordar el estudio de elementos aislados o encerrados en sí mismos sin recurrir al todo de significación, la intelección de unidades separadas de un todo significativo y por ende constituyentes de este resulta casi una tarea infructuosa y superflua. El nuevo desafío propone la búsqueda de las correlaciones dinámicas e interdependientes de sentido que enlazan las unidades con el todo del *continuum*.

Así pues, perteneciente a un *continuum* semiótico, no se puede ya obviar que cada entidad significativa es constituyente de un sistema complejo que engloba e interrelaciona las entidades con el todo de la semiosfera; comprendida esta como el espacio semiótico fuera del cual es imposible la existencia misma de la semiosis,

---

<sup>70</sup> LOTMAN. La Semiosfera I. Op. Cit., p. 55.

<sup>71</sup> Ibid. Op. Cit., p. 12 y ss.

“todo el espacio semiótico puede ser considerado [no] como un mecanismo único (si no como un organismo). Entonces resulta primario no uno u otro ladrillito, sino el ‘gran sistema’”<sup>72</sup>.

De esta manera la ciencia de la significación dirige su horizonte al estudio de las prácticas significantes, y en ellas, desde el seno de la cultura a las prácticas de la vida social, hechos en los cuales el sujeto, actor social, decide y actúa desde lo que percibe, siente e interpreta de su entorno y otorga así un efecto de sentido a su ser y quehacer en la sociedad. La búsqueda del sentido apunta entonces, como lo afirma Landowski a “comprender mejor lo que hacemos”<sup>73</sup>. Es esa idea de comprender cómo el individuo toma decisiones y configura el sentido de su discuirir, lo que conlleva a la semiótica a abordar la praxis, el discurso en acto: “es en efecto, optar por observar la manera en que la praxis semiótica esquematiza nuestra experiencia para hacer lenguajes a partir de ella”<sup>74</sup>. Es de esta manera como la práctica se configura discurso y desde este como se accede al análisis semiótico, en palabras de Bertrand, “a la teoría de la acción”<sup>75</sup>.

Desde esta perspectiva, abordar el discurso como “un proceso de significación a cargo de una enunciación y no un macro-signo o ensamblaje de signos”<sup>76</sup>, implica tener en cuenta las tres dimensiones que lo componen:

- a. la dimensión pragmática o social en la que se pone en escena la relación intersubjetiva mediante actos comunicativos;
- b. la dimensión cognitiva que moviliza y actualiza saberes y

---

<sup>72</sup> Ibid. p. 12.

<sup>73</sup> LANDOWSKI, Eric. La sociedad figurada. Ensayos de sociosemiótica. México: Fondo de Cultura Económica, 1993. p. 11.

<sup>74</sup> FONTANILLE, Jacques. Semiótica del discurso. Lima: Fondo de Cultura Económica, 2001. p. 17.

<sup>75</sup> BERTRAND, Denis. Elementos de narratividad. En : BERTRAND, Denis. *Précis de Semiotique Littéraire*. Paris: Nathan, 2000. p. 8

<sup>76</sup> FONTANILLE, Jacques. Semiótica de los textos y de los discursos. Método de análisis. Tomado de : MUCCHIELLI, Alex (sous la direction). Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines. 2e Ed., Paris: Armand Colin, 2004. Traducción de Horacio Rosales, Profesor de la Escuela de Idiomas de la Universidad Industrial de Santander, marzo 2007. p. 3.

- c. la dimensión patémica o afectiva que hace referencia a la modulación de los estados de ánimo.<sup>77</sup>

No obstante, el importante y más que relevante papel del discurso en la empresa semiótica, sólo sería hasta bien adentrados los años 80 que el estudio de estas tres dimensiones iniciarían un modelo de desarrollo que se fundamentaría desde la lingüística estructuralista textual y que la trascendería. Fueron varios y diversos los aportes sobre los cuales se apoyó la semiótica; por ejemplo, gracias al proyecto iniciado por el petersburgués Vladimir Propp, perteneciente al Formalismo ruso, se comenzó la búsqueda de las estructuras recurrentes de las narraciones en los cuentos maravillosos rusos.

En los años 60 del siglo XX, con la semántica estructural desarrollada por A.-J. Greimas<sup>78</sup>, el proyecto se amplió a la búsqueda de la significación y de las intencionalidades textuales que sobrepasaría lo planteado a inicios del siglo XX, la lingüística con Ferdinand de Saussure y el concepto de signo como una unidad mínima portadora de significado y significante. Fueron los desarrollos teóricos hechos por Saussure los que propusieron por primera vez el desarrollo de una ciencia que se encargara de estudiar los signos, así fue como Saussure postuló la semiología: “es necesario concebir una ciencia que estudie la vida de los signos en el seno de la vida social”<sup>79</sup>. Por su parte y de forma paralela lo mismo haría Charles Sanders Peirce al afirmar que solo es posible la aprehensión del mundo mediante el pensamiento y, puesto que “solo se puede pensar con signos”<sup>80</sup>, pensar es entonces significar. Una posterior ampliación al concepto de signo y de su abordaje la plantearía Hjelmslev junto con otros teóricos del Círculo lingüístico de Praga. El signo pasó a estudiarse como la unidad mínima portadora de sentido compuesta

---

<sup>77</sup> Op. Cit., p. 1.

<sup>78</sup> GREIMAS. Semántica Estructural. Madrid: Gredos, 1971.

<sup>79</sup> SAUSSURE, Ferdinand. Curso de lingüística general. Buenos Aires: Editorial Losada, 1945. p. 43.

<sup>80</sup> RESTREPO. Ser-signo-interpretante. Op. Cit., p. 172.

por expresión y contenido, en donde cada constituyente esta a su vez constituido por forma y sustancia<sup>81</sup>.

Configurado así el signo como entidad discreta estudiada desde la estructura interna del texto, como ya se enunció más arriba, la semiótica emprendió su proyecto. Sin embargo, fue debido a la relevancia y actualidad que cobró la comprensión del sentido en todas las dimensiones humanas partían desde elementos de la simple cotidianidad, que la ciencia de los signos se fue cada vez enriqueciendo, ampliando y diversificando. Son múltiples las perspectivas y los métodos que surgirían para su estudio, tal es el caso de la escuela americana basada en las teorías piercianas, la semiótica danesa y el Grupo  $\mu$ , la escuela francesa, entre otras. Ha sido de esta forma y con el apoyo interdisciplinar, además del aporte de teóricos y científicos, como hoy la semiótica ha llegado a constituirse y reconocerse como la ciencia del sentido y la significación de las prácticas significantes.

Todo ese transcurrir acaecido durante las últimas décadas ha conllevado a grandes avances teóricos y a diversos métodos. Al ampliar el objeto de análisis semiótico, del signo como entidad total constituida por otros elementos y en interacción con otros objetos significantes, a las prácticas como un todo significativo producto del hacer humano constructor de sentido, el modelo de las jerarquías de las prácticas semióticas según la forma de expresión<sup>82</sup> propuesto por Jaques Fontanille y en continuidad con lo planteado por Greimas y la Escuela Intersemiótica de París, ha buscado, desde una perspectiva holística, explicar no sólo lo que sucede al interior del texto, sino abarcar también, su situación de producción en cuanto praxis cultural, pues es desde esta y en esta donde aquel recobra sentido. Dado que toda producción requiere de una manifestación, es en la práctica donde el texto se hace explícito y se actualiza; luego, un análisis que se oriente a las significaciones y al sentido del ser y el hacer del hombre en el mundo

---

<sup>81</sup> BIGOT, Margot. Apuntes de lingüística antropológica. Rosario: Universidad Nacional de Rosario. p. 75. [En línea]. [Citado 19/08/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/1367>>.

<sup>82</sup> FONTANILLE, Jaques. Prácticas Semióticas. Op. Cit.

debe acoplar tanto el producto de la manifestación, el texto enunciado, como todas las circunstancias de producción y de actualización que en él intervienen.

Dicho lo anterior, se comprende que, todo proceso de representación discursivo, dado en la praxis enunciativa constituye la semiosis en acto que se revela en los textos enunciados compuestos por signos. La semiótica ahora, no solo contempla el nivel de lo enunciado, sino trasciende desde este al plano de la enunciación<sup>83</sup>, en donde las prácticas semióticas son el proceso de transformación que produce sentido y que se construye permanentemente desde las estrategias establecidas a partir de los sistemas de valores que fundan las formas de vida. En palabras de Fontanille, “las prácticas se caracterizan y se distinguen principalmente por esa relación tan particular que establecen con el sentido de la acción en curso y por esos valores que suscitan y que ponen en marcha en la forma de su desarrollo...en la exacta medida en que el curso mismo de la práctica va produciendo una articulación de las acciones que construyen, en su movimiento mismo”<sup>84</sup>.

Se comprende ahora que los objetos semióticos son analizables en las relaciones internas para determinar el contenido que organizan en sí mismos, pero también son abordables en relación con otros objetos significantes y en el desarrollo de una práctica llevada a cabo por actores sociales. Para este segundo análisis Fontanille ha propuesto una redefinición de la inmanencia, limitada al estudio de lo que sucede en el objeto semiótico de los límites hacia dentro de él, para construir el recurso heurístico de la jerarquía de los niveles de expresión de las prácticas semióticas. Este esquema explica cómo se relacionan diferentes objetos significantes en las dinámicas de la praxis de una cultura. Esta se concibe como una gran esfera cuyo quehacer está determinado por un hacer persuasivo o

---

<sup>83</sup> “La enunciación constituye un lugar de mediación en el que -gracias esencialmente a las diferentes formas del desembrague/embrague, así como en la modalización- se lleva a cabo la convocación de los universales semióticos utilizados en el discurso”. GREIMAS, A. J. y FONTANILLE, J. *Semiótica de las pasiones. De los estados de cosas a los estados de ánimo*. Puebla: Siglo XXI Editores, 2002. p.12.

<sup>84</sup> FONTANILLE. *Prácticas Semióticas*. Op. Cit., p. 14 y sigs.

manipulador<sup>85</sup> de los actores y de las prácticas, convergentes todas en la complejidad de la *forma de vida* o el *ethos* dominante y compartido.

Este nuevo método de análisis semiótico que abarca los seis niveles de pertinencia: signos, textos-enunciados, objetos, escenas prácticas, estrategias y formas de vida<sup>86</sup>, operan bajo unos parámetros de inmanencia propios de cada plano en los que permanentemente ocurren situaciones de condensación e integración que los interrelacionan. Así, “cada nivel absorbe y articula en su propio campo de pertinencia, elementos que no estaban considerados como pertinentes en el nivel inferior”<sup>87</sup>, lo que permite mediante síncopas pasar o saltar de un nivel al otro. Es por la interconectividad y la auto determinación de los niveles que el proceso de análisis permite dilucidar estructuras fundantes que, evidenciadas y justificadas en las relaciones isotópicas entre capas, permiten, por ejemplo, llevar a determinar cómo una figura o un signo, convocado en una práctica, puede constituir un complejo universo axiológico que responde a una forma de vida y que determina a través de la acción el reajuste de la estrategia de la escena.

Debe aclararse que, el proceso anteriormente descrito que busca la dilucidación de lo que ocurre en la semiosis en acto, “la puesta en relación entre los componentes del signo”<sup>88</sup>, sucede de forma dinámica, simultánea, global y transversal al fenómeno abordado, de allí que se dé de manera constante, el proceso de integración descendente y el de integración ascendente<sup>89</sup>. Luego, la división del modelo en niveles sólo corresponde a una forma metodológica de análisis donde no se puede considerar que cada etapa del recorrido funcione de manera aislada o independiente.

---

<sup>85</sup> Ibid. p. 92.

<sup>86</sup> Ibid. p. 36.

<sup>87</sup> Ibid. p. 37.

<sup>88</sup> FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Lima: Fondo editorial universidad de Lima, 2016.

\*<sup>89</sup> Puesto que el signo se compone de unidades de expresión y contenido y cada unidad a su vez se constituye de forma y sustancia, para que cada unidad adquiera valor de existencia, en un proceso ascendente, la sustancia debe actualizarse en el nivel superior adquiriendo forma. Pasa así, de un modo virtual, en un nivel inferior, a uno modo realizado en un nivel el superior. Así, de la misma manera, para que la forma adquiera sentido debe articularse con la sustancia del nivel inferior. Lo que concluye la dependencia y reciprocidad de cada uno de los niveles. Ibid. p. 44 y ss.

Es precisamente una consecuencia del proceso de semiosis, considerado casi axioma y planteado, además, desde otra perspectiva confluyente, en el principio de la Gestalt<sup>90</sup>, que el único modo que el cuerpo vivo encuentra para la producción de interpretación y sentido es a través de la percepción sensorial<sup>91</sup>, que asociada a los procesos cognitivos halla su manifestación en la expresión sígnica, desde la cual el mundo de intelección es representado. Dicho esto, resultaría superfluo analizar de forma aislada un mero componente de todo un proceso de representación o considerar que la mera sumatoria de signos conlleva a la intelección de un fenómeno. Ahora, y al considerarse que todo lo que el hombre construye puesto que ser simbólico, no es otra cosa que representaciones y dado que una representación es un signo, el signo se establece como la única forma mediante la cual el hombre representa, interpreta, configura y se manifiesta al mundo.

Son múltiples los sistemas sígnicos empleados por el hombre que constituidos en códigos configuran representaciones; tal es el caso de la pintura, la danza, la música, la matemática, las ciencias, la lengua, etc. Cada expresión manifiesta, e independiente del código con el cual sea hecha, se constituye un objeto significativo y puesto que texto, sigue un instructivo de creación y lectura que está determinado por el mismo código. Todo código responde a cuatro formas de manifestación o modos de existencia: virtual, actualizado, realizado y potencial, y sobre los cuales se hablará más adelante, que le otorgan a este, un estatuto dinámico y una función en el proceso de representación. Es entonces resultado del código consensuado, como el objeto se establece en una forma significativa, que regida por parámetros normativos estructurales básicos y específicos, le permite orientar y esclarecer

---

\*<sup>90</sup> De acuerdo con la escuela psicológica alemana de la Gestalt, la mente se configura a partir de la experiencia sensorial del individuo que centra su atención en formas pertenecientes a un fondo más amplio. Sin embargo, la simple sumatoria de dichas unidades percibidas no conlleva a la configuración del todo. Como lo ilustra el axioma: "el todo es mayor que la suma de las partes".

<sup>91</sup> "El cuerpo es la base de la significación, donde surge y se produce sentido. La expresión del cuerpo vivo significa, de allí que lo tímico adquiera un carácter relevante para la comprensión de la intelección, tanto del proceso de generativo como del interpretativo. En este sentido, la experiencia corporal está en la base de la construcción del significado de los objetos semióticos y con ello se demuestra por qué el cuerpo interesa a la semiótica". ROSALES. Cuerpo y significación. Op. Cit., p. 47.

tanto el proceso generativo “ascendente, de la construcción de la significación”, como el interpretativo “descendiente”, que corresponde al análisis concreto y que parte de las figuras directamente observables”<sup>92</sup>.

La semiótica, que como ya se vio, evolucionó desde la lingüística estructuralista y hasta hoy ha trascendido el código lingüístico, se ha desarrollado en concordancia con el código que produce el objeto de la manifestación y ha abordado diversas herramientas interdisciplinarias que permiten la interpretación de los fenómenos abordados. Tal es el caso de la semiótica visual, la semiótica urbana, la semiótica del cine, la semiótica de la imagen, la semiótica discursiva, entre muchas otras.

### **1.5.3 La semiótica discursiva y la jerarquía de niveles de las prácticas semióticas**

Puesto que fue el interés particular de esta pesquisa, analizar las configuraciones respecto al civismo presentes en el discurso de los informantes que hablan del quehacer del conductor de servicio público y la movilidad, la semiótica discursiva constituyó entonces el instrumento de análisis pertinente que en operación de concordancia con el modelo de prácticas semióticas propuesto por Jaques Fontanille, permitió el análisis de los discursos de los informantes referentes a una práctica cultural significativa y presentes en los textos enunciados. En suma, es posible demostrar, como se evidencia en la figura 1, que las jerarquías de las prácticas semióticas subsumen la semiótica discursiva y se presentan como una ambición macro que hace abordable infinidad de prácticas culturales y objetos significantes ya propuesto y contemplados por la semiótica de la cultura. Como se ve en el esquema cada uno de los niveles se integra de forma transversal a los otros, bien sea de forma ascendente o descendente; las estructuras de los niveles figurativo, semio-narrativo y profundo son constituyentes de los textos enunciados y se materializan en los objetos actualizados en las escenas prácticas. La activación

---

<sup>92</sup> Ibid. p. 1.

de las prácticas moviliza la creación de estrategias reconfigurándose de manera simbiótica para finalmente expresarse en las formas de vida, lugar en donde se manifiestan los valores y las axiologías.

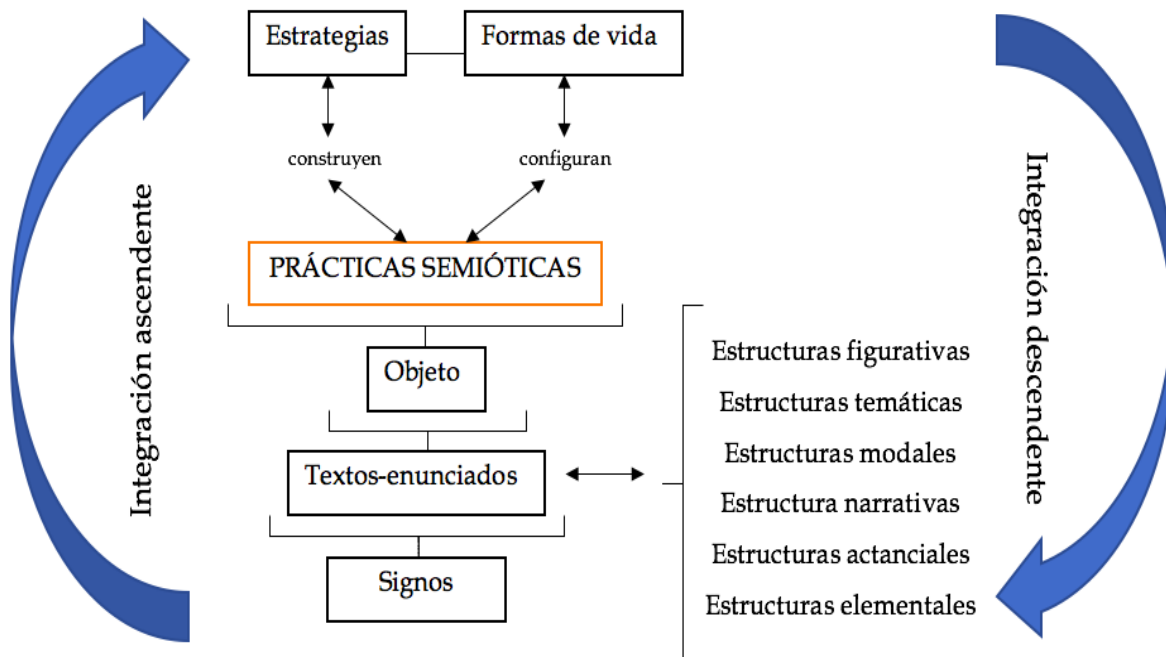
Así, desarrollada desde la semántica estructural, como ya se dijo, la semiótica discursiva, “ha sido creada para dar cuenta de las articulaciones del discurso concebido como un todo de significación”<sup>93</sup>. A partir de un análisis discursivo apoyado en un análisis textual, se identifican en el relato los elementos de transformación presentes en las estructuras figurativas, temáticas, modales, narrativas, actanciales y elementales, que constituyen las representaciones formales de la dimensión narrativa y la dimensión pasional del discurso. Este trabajo iniciado por la escuela inter semiótica de París con A.J. Greimas y continuado por Joseph Courtés, Denis Bertrand, Claude Zilberberg y Jaques Fontanille, entre muchos otros, plantea los tres niveles de análisis discursivo en los que finalmente se busca la dación de sentido presente en las intencionalidades<sup>94</sup> de los hablantes y representadas en los enunciados.

---

<sup>93</sup> Ibid. p. 1.

<sup>94</sup> “El análisis semiótico no tiene como ambición la de proporcionar la clave de interpretación de los textos; él no tiene una teoría de la intención, sino solamente una teoría de la intencionalidad, es decir, de las condiciones mínimas de la manifestación, de localización y de captación del sentido en discurso”. FONTANILLE. *Semiótica de los textos y los discursos*. Op. Cit., p. 2.

Figura 1. Jerarquía de los planos de inmanencia en engranaje con las estructuras de la semiótica discursiva.



Fuente: Elaboración propia.

#### 1.5.4 Tres niveles de análisis discursivo

Los tres niveles de análisis discursivo que se emplean para el análisis del texto enunciado producto del discurso, se centran en las estructuras del relato que desarrolladas conjuntivamente y en simultaneidad, parten de los componentes de superficie, nivel figurativo, en el que se abordan figuras actoriales, espaciales y temporales; pasan por un nivel semio-narrativo, compuesto por estructuras narrativas, temáticas y actanciales y culmina en el nivel de las estructuras fundamentales o axiológicas donde confluye el sistema de valores que rige y configura el relato. Explicado *grosso modo*, un texto-enunciado es un relato, o lo enunciado-enunciado, y está compuesto por figuras actoriales que hacen o actúan

en un tiempo, figuras temporales, y un espacio, figuras espaciales. Dicho hacer presupone procesos de transformación descritos en las estructuras narrativas que como afirma Fontanille<sup>95</sup>, es donde es posible captar el sentido.

El sujeto se establece así en la narración través de dos funciones, una de estado y una de transformación que lo orientan a un hacer probatorio o a una búsqueda, correspondientes estos a los esquemas narrativos. El sujeto de estado, en necesidad de probar o buscar algo, de lo cual esta disjunto, se ve compelido a convertirse en un sujeto de hacer<sup>96</sup> y es mediante tres pruebas, calificante, decisiva y glorificante, que busca conjuntarse con el objeto valor (Ov) que lo ayude a cumplir su programa narrativo. Como lo expresa Courtés:

Esta distribución corresponde, grosso modo, al “sentido de la vida”: este parte de la *calificación* del sujeto (aprendizaje, entrenamiento, iniciación, etc.), prosigue con su aprovechamiento, con la *realización* de una obra importante, y acaba en la *sanción* que es, a la vez, retribución (por ejemplo, el sujeto obtiene una fortuna) y reconocimiento (todos celebran lo que ha hecho y se le honra condecorándolo con medallas) que, en definitiva, da su verdadera dimensión humana, todo su sentido a las notables acciones efectuadas.<sup>97</sup>

#### 1.5.4.1 Las modalizaciones

Ahora bien, para que el sujeto de estado se convierta en un sujeto de hacer o para que se dé la transformación, debe darse una motivación, un quebrantamiento del estado de reposo; es decir, algo debe moverlo y ese algo son las modalidades pertenecientes a las estructuras modales. Entendida tradicionalmente como “lo que modifica al predicado”<sup>98</sup>, la modalización es una descripción sintáctica de procesos o estados que por su consecución busca una transformación. Cualquier enunciado

---

<sup>95</sup> “En un discurso, el sentido no es captable más que a través de sus transformaciones”. Ibid. p. 76.

<sup>\*96</sup> Este proceso en el que un sujeto de estado pasa de un enunciado de estado, bien sea conjuntivo o disjuntivo, por ejemplo, Juan tiene un tesoro, a transformarse en un sujeto de hacer, que cumple un enunciado de hacer y que busca conjuntarse o disjuntarse de, se conoce como programa narrativo (PN). Es decir, en un PN, un enunciado de hacer rige un enunciado de estado. Existen dos tipos de PN, los de Base y los de Uso. Los de PNB se constituyen el eje central que orienta o dirige todo el proceso de transformación mientras que los PNU son sub programas originados para la consecución del PNB. COURTÉS, Joseph. Análisis semiótico del discurso. Del enunciado a la enunciación. Madrid: Gredos, 1997. p. 114 y sigs.

<sup>97</sup> Ibid. p. 143.

<sup>98</sup> GREIMAS, A. J. y COURTÉS, L. Semiótica, diccionario razonado de la teoría del lenguaje. Madrid: Gredos, 1990. p. 262.

entonces constituido por los enunciados elementales, de estado y de hacer modifica o sobre determina un proceso. De las posibles modificaciones de los enunciados elementales se tiene:

- a. la performance<sup>99</sup>, el hacer modalizando el ser;
- b. la competencia<sup>100</sup>, el ser modalizando el hacer;
- c. las modalidades veridictorias, el ser modalizando el ser; y
- d. las modalidades factitivas, el hacer modalizando el hacer.

Estas últimas dos se conocen también como modalidades traslativas en donde se “exige la presencia de dos instancias modalizantes distintas, debiendo ser el objeto modalizado necesariamente diferente del sujeto cuyo predicado es modalizado”<sup>101</sup>.

Así, como y se ha dicho, para lograr una transformación que se oriente a una junción/disjunción, se debe producir una acción<sup>102</sup>, y para que se alcance la prueba glorificante, se requiere de la puesta en acto de una o varias competencias, así como de la performance. Es de allí precisamente de donde surgen las modalidades que dan la existencia semiótica. Dichas modalidades, dilucidadas a partir de varios estudios de las lenguas naturales, han mostrado que la organización semiótica de los discursos se ve movilizadora por unas modalidades de base<sup>103</sup> que son: el querer, el deber, el poder y el saber y que, a su vez, dichas modalidades modalizan el ser y el hacer.

Como se ve en la tabla 1, tanto las modalidades de base como las elementales pueden a su vez reagruparse en modalidades exotácticas y endotácticas donde, “se designan aquí como exotácticas a las modalidades capaces de entrar en relaciones traslativas (vincular enunciados que tienen sujetos diferentes), y como

---

\*<sup>99</sup> La performance es la instancia de la puesta en ejecución de la competencia.

\*<sup>100</sup> Desde la semiótica, se entiende el concepto de competencia como las condiciones que tiene el sujeto para ser y para hacer de determinado modo.

<sup>101</sup> GREIMAS, Algridas Julius. Del sentido II. Madrid: Gredos, 1989. p. 84.

<sup>102</sup> “Bajo el término acción, comprendemos a la vez performance y competencia”. COURTÉS. Op. Cit., p. 149.

<sup>103</sup> ZILBERBERG, C., y FONTANILLE, J. Tensión y Significación. Lima: Fondo de Desarrollo Editorial, 2004.

endotácticas, a las modalidades simples (que vinculan sujetos idénticos o en sincretismo)”<sup>104</sup>. Así pues, se ve que la competencia ocurre por dos procesos. Por un lado, desde la instauración del sujeto, con el querer hacer y el deber hacer, donde, aún en disjunción con el Ov, se establece como modalidad virtualizante. Y, por el otro lado, y desde la calificación del sujeto, que ahora en proceso de conjunción con el Ov parte del saber hacer y el poder hacer, estableciéndose en las modalidades actualizantes. Finalmente, la realización del sujeto se da en la performance, donde las modalidades son realizantes puesto que el sujeto se ha finalizado con éxito el PN. Cabe aclarar que, de las varias combinaciones posibles de las modalidades de base y las modalidades elementales, surgen otras modalidades ya identificadas y tipificadas que son: las modalidades aléticas, deónticas, epistémicas, veridictorias y factitivas. Estas se dan cuando un enunciado modal o de estado rige a otro determinándolo.

Tabla 1. Modalización de la competencia, la performance y el acto.

<b>Competencia</b>		<b>+</b>	<b>Performance</b>	<b>=</b>	<b>Acto</b>
Modalidades de base				Modalidades Elementales	
Exotácticas	Querer		Saber	Ser - Estar	
Endotácticas	Deber		Poder	Hacer	
Modalidades Virtualizantes			Modalidades Actualizantes		Modalidades Actualizantes
querer hacer/deber hacer (conllevar) Instauración del sujeto			saber hacer/ poder hacer (conllevar) Calificación del sujeto		Realización del sujeto

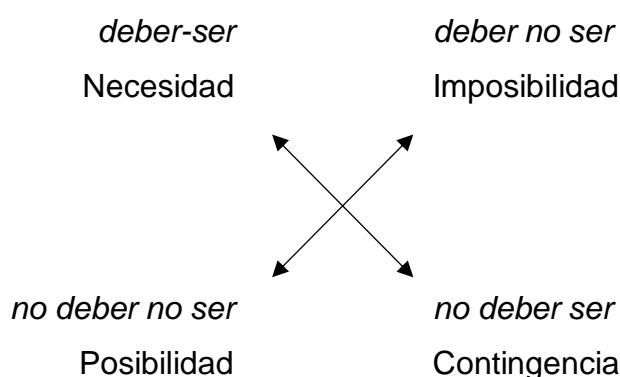
Fuente: Propuesta hecha por Courtés, rediseñada por la investigadora<sup>105</sup>.

<sup>104</sup> GREIMAS, A. J. y COURTÉS. Semiótica, diccionario razonado de la teoría del lenguaje. Op. Cit., p. 263.

<sup>105</sup> Tabla rediseñada por la investigadora a partir de la propuesta hecha por COURTÉS. Op. Cit., p. 155.

Así, las modalidades aléticas, representado en el cuadrado semiótico 1<sup>106</sup> (Ver figura 2), se producen cuando el enunciado modal está regido por el deber y se impone al enunciado de estado. Es decir, el deber modalizando al ser. De esta forma, el deber-ser corresponde a la necesidad y se opone al deber no ser que corresponde a la imposibilidad. A su vez, el deber-ser es contradictorio al no deber-ser, que sería la contingencia y que está en oposición al no deber no ser que sería la posibilidad.

Figura 2. Modalidades aléticas, cuadrado semiótico.



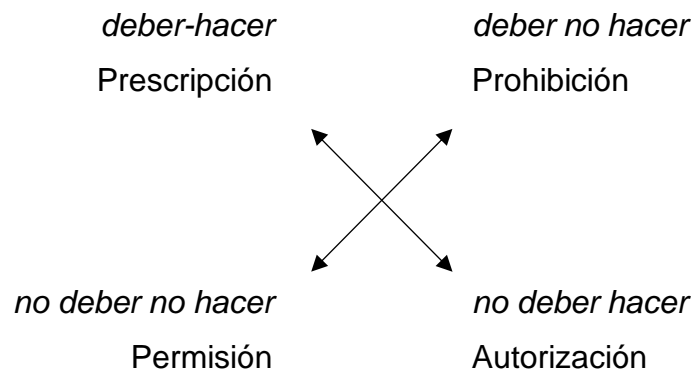
Fuente: Greimas y Courtés. *Semiótica, diccionario razonado de la teoría del lenguaje*. p. 308.

Las modalidades deónticas (ver figura 3), suceden cuando el enunciado modal tiene como predicado el deber y determina y rige el enunciado de hacer. Es decir, el deber modalizando el hacer.

---

\*<sup>106</sup> Resultado del juego del enunciado que determina o es determinado por las modalidades, como efecto de la acción, cada modalidad presupone por ley de dualidad un opuesto (DICCIONARIO DE AKAL DE FILOSOFÍA. Universidad autónoma de Madrid). Así, si se tiene, por ejemplo, *deber*, su opuesto correspondería con un *no deber*; y por teoría de los contrarios, al mismo término le corresponderá un contradictorio, para este caso, un *no deber-deber* que a su vez tendrá un opuesto, un *no deber-no deber*. La relación de estos términos se expresa gráficamente y desde la lógica con el cuadrado de oposición de juicios aristotélicos y desde la matemática con el 4-grupo de Klein (COURTÉS. Op., Cit., p. 204.). La semiótica ha empleado esta representación gráfica con el cuadrado semiótico donde se busca la representación de las articulaciones categoriales de los valores del sistema axiológico, temas sobre el que se volverá más adelante.

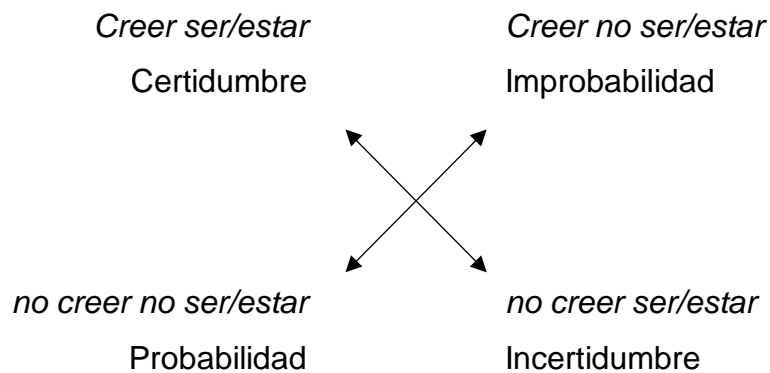
Figura 3. Modalidades deónticas, cuadrado semiótico.



Fuente: Fuente: Greimas y Court6s. Semi6tica, diccionario razonado de la teor6a del lenguaje. p. 108.

Las modalidades epist6micas (ver figura 4), son propias de la competencia del enunciatario o destinatario final que luego del quehacer interpretativo sanciona las posiciones cognoscitivas formuladas por el enunciadador con un juicio epist6mico, es decir con un creer sobre los enunciados de estado.

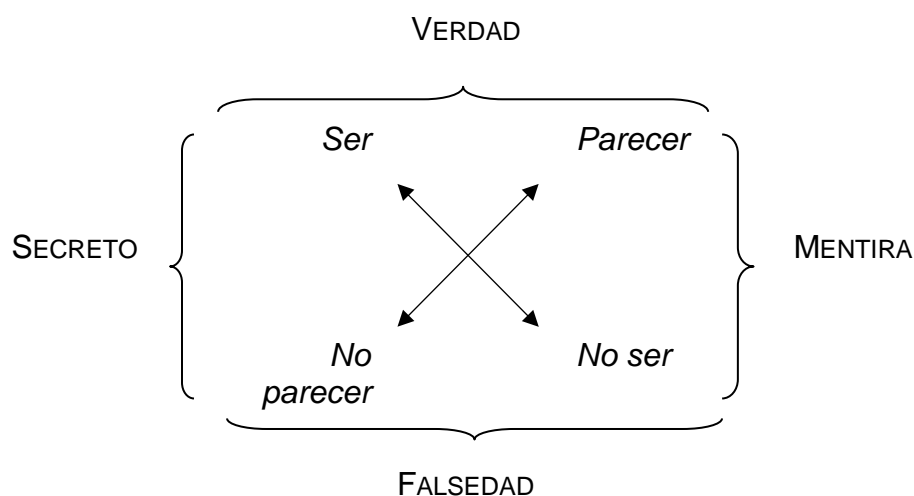
Figura 4. Modalidades epist6micas, cuadrado semi6tico.



Fuente: Greimas y Courtes. Semi6tica, diccionario razonado de la teor6a del lenguaje. p. 149.

Las modalidades veridictorias (figura 5), son un enunciado de estado que determina y modifica a otro enunciado de estado, donde para cada enunciado actúan dos sujetos independientes o en sincretismo actorial. Las modalidades factitivas<sup>107</sup> se define como un hacer-hacer, una estructura modal constituida por dos enunciados y sujetos diferentes, un modalizador, el que hace hacer, que realiza una preformance y uno modalizado, que luego del hacer es un sujeto competente.

Figura 5. Modalidades veridictorias, cuadrado semiótico.



Fuente: Greimas y Courtés. *Semiótica, diccionario razonado de la teoría del lenguaje*. p. 434.

Ahora bien, ya descrito cómo las estructuras narrativas orientan al sujeto a la conjunción con objeto valor mediante los procesos de transformación regidos por las modalidades, se hace necesario introducir las otras estructuras del plano semio-narrativo. Puesto que hasta el momento sólo se ha hablado de un único sujeto actor<sup>108</sup>, bien sea este individual, colectivo, antropomorfo, zoomorfo o no figurativo,

<sup>107</sup> Ibid. p. 172.

<sup>108</sup> “El actor es, así, el lugar de encuentro y de comprensión de las estructuras narrativas y de las estructuras discursivas; del componente gramatical y del componente semántico porque a éste se le atribuye a la vez, como mínimo, un rol actancial y un rol temático que precisan su competencia y los límites del hacer o del ser.” GREIMAS, Algridas Julius. *La historia: actantes, actores y figuras*.

que ha desempeñado en la narración un único papel o rol, se sabe que, además, todo relato desarrolla temas, estructuras temáticas, donde se entrelazan diversas situaciones, estructuras narrativas representadas en PN y estructuras actanciales, actantes<sup>109</sup>, elementos que esquematizan el relato y determinan las posiciones de desarrollo.

El modelo actancial aquí trabajado es el planteado por Greimas en el texto *Semántica Estructural*<sup>110</sup> y a propósito de él, "es la estructura que busca explicar la organización de lo imaginario humano, la proyección tanto de universos colectivos como individuales"<sup>111</sup>. En este, cada término o categoría está determinada por una relación de oposición con otro término del mismo nivel. Así, se tiene: i) sujeto–objeto; ii) destinador–destinatario y iii) ayudante–oponente<sup>112</sup>, donde toda acción o recorrido narrativo efectuado por el sujeto se encuentra supeditado, además de la competencia y la performance ya descritas, por un proceso de manipulación<sup>113</sup> y de sanción<sup>114</sup>. Es así como, en el recorrido narrativo, tanto el destinatario como el destinador pueden ejercer un rol de manipulador o judicador. No obstante, cuando

---

En: Grupo de investigaciones narratológicas del seminario de semiótica de la universidad nacional. Boletín 1. Diciembre, 1988. p. 19.

<sup>109</sup> "Los actantes son las fuerzas y los roles necesarios para el cumplimiento de un proceso. Los personajes de una intriga, los sintagmas nominales de una frase, los actores y los roles de una pieza. La ambición de una teoría actancial es la de suministrar una representación general de los actantes necesarios para la puesta en marcha de un proceso". FONTANILLE. *Semiótica del discurso*. Op. Cit., p. 123.

<sup>110</sup> GREIMAS. *Semántica Estructural*. Op. Cit., p. 276.

<sup>111</sup> GREIMAS, Algridas Julius. *Del sentido II*. Madrid: Gredos, 1989. p. 58.

\*<sup>112</sup> Debe aclararse que en un programa narrativo puesto que orientado a un Ov es susceptible de presentar una transformación negativa, o un antagonista dando así existencia a los anti-actantes. Así, es posible hablar de anti-sujetos, anti-destinatarios y anti-destinadores.

\*<sup>113</sup> Inherente al lenguaje y las relaciones sociales, la manipulación es la acción de hacer-hacer que designa una relación factitiva. "Este término, tomado sin ninguna connotación peyorativa, designa más fundamentalmente el campo de la factitividad: el hacer-hacer, que presupone un hacer-crear, un hacer-querer o deber, un hacer-saber y un hacer-poder". BERTRAND. Op. Cit., p. 6.

\*<sup>114</sup> La sanción es la cualificación, judicación o juicio realizada sobre el performance del sujeto o sobre el PN. Se elabora a partir de las axiologías y de las pasiones, de la individualización o subjetivación de los valores. Todos los sistemas axiológicos son constructos culturales y dependen de esta. De acuerdo con Bertrand, la sanción: "puede ser positiva (ratificación) o negativa (reprobación), pragmática (recompensa o castigo) o cognitiva (elogio o censura)". Ibid. p. 5.

es el mismo sujeto quien realiza su proceso de sanción o manipulación, ocurre un fenómeno de sincretismo actancial.

#### 1.5.4.2 Los valores

Hasta acá se ha descrito cómo funcionan las estructuras pertenecientes a los niveles figurativo y semio-narrativo. Ahora, y de forma sucinta se describirá el nivel profundo, el nivel axiológico o de los valores. Se denomina nivel profundo porque son los valores la base fundante de toda la construcción y desarrollo de la acción, son los constituyentes neurálgicos que determinan el hacer y el ser del sujeto, son las configuraciones de identidades, son los generadores de tensiones y son quienes movilizan las pasiones. Acceder a los valores en últimas es acceder al sentido del hacer humano.

La filosofía, define los valores como “la propiedad de los objetos materiales y de los fenómenos de la conciencia social”<sup>115</sup>, y al respecto Platón afirma, “la ciencia de todos los bienes y todos los males”<sup>116</sup>. Por su parte, el filósofo y antropólogo argentino Risieri Frondizi enuncia, “los valores no son cosas ni elementos de cosas, sino propiedades, cualidades *sui generis*, que poseen ciertos objetos llamados bienes”<sup>117</sup>. En este punto se ven dos perspectivas marcadas respecto a la concepción de valor. El valor como: i. propiedad o cualidad de, o perteneciente a, y ii. una dualidad marcada por la polarización. Se da entonces al valor una existencia parasitaria, comprendida solo desde la dualidad, casi que maniquea y además se le atribuye equívocamente a bienes<sup>118</sup>, vocablo que en sí ya asigna un sesgo valorativo.

La semiótica, refiriéndose a los valores desde una postura de existencia semiótica y no ontológica, comprende los valores como la construcción de sentido. Valorar es dar sentido; un valor es un sentido atribuido por un sujeto a un objeto,

---

115 DICCIONARIO DE AKAL DE FILOSOFÍA. Op., Cit.

116 PLATÓN. Diálogos tomo II, Laques o del valor. Bogotá: Mono Ediciones, 1994. p. 56.

117 FRONDIZI, Risieri. Introducción a la axiología. México: Fondo de cultura económica, 1995. p. 17.

118 “En la teoría de los valores, la realidad que posee un valor positivo y por ello es estimable”. DRAE.

que en el mismo momento que es valorado pasa a ser objeto valor significativo. La valoración o también evaluación, se realiza a procesos y transformaciones<sup>119</sup> y se obtiene a partir de secuencias simultáneas de captación y comparación. La captación, acto pre-semiótico en el que se entra en relación con un objeto y la comparación, comprendida como la diferenciación y oposición son determinadas junto con la valoración, por una norma evaluante aceptada y construida por convención social y perteneciente a la axiología cultural que regula y ordena las significaciones e interacciones sociales asignando un valor a lo captado. Dichas valoraciones están precedidas como afirma Frondizi por los valores pues “si no hubiera valores ¿qué habríamos de valorar?”<sup>120</sup>.

Para Philip Hamon, la valoración se construye a partir de la comparación, de la exclusión, de la ausencia de vistas en una perspectiva diacrónica. Algo es valorado como feo porque es comparado con algo bello, o alguien es sancionado como malo porque se ha excluido de los buenos y desde este punto, la valoración es significación: “significar, todos lo sabemos, es excluir, y viceversa. Toda producción de sentido es exclusión, selección, diferencia, oposición; toda marca es demarcación, y viceversa, toda figura es presencia y ausencia, todo lo planteado supone presupuestos”<sup>121</sup>. Greimas y Courtés, en el Diccionario razonado del lenguaje<sup>122</sup>, distinguen dos grandes clases de valores: los valores descriptivos, a los que pertenecen los objetos consumibles y atesorables, los placeres y los estados de ánimo y los valores modales del querer, poder, deber, saber-ser y saber-hacer. A su vez, los valores descriptivos se dividen en subjetivos, ligados al estado

---

<sup>119</sup> “El punto de aplicación de una evaluación puede dirigirse tanto a estados (la conjunción o la disyunción de un actante- sujeto con otro actante) —estados de «personajes» o «estados de cosas», estados anteriores a una transformación o acción (lo que es evaluado, entonces, es una eventual competencia o habilitación para actuar) o estados consecutivos a una acción o transformación (son, entonces, más bien resultados los que son evaluados)—, como a transformaciones.” HAMON, Philip. En: *Texto e ideología: para una poética de la norma*. La Habana: Criterios, abril de 1990. p. 23. [En línea]. [Citado 12/08/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.criterios.es/pdf/hamontextideol.pdf>>.

<sup>120</sup> FRONDIZI. Introducción a la axiología. Op. Cit., p. 28.

<sup>121</sup> HAMON. *Texto e ideología: para una poética de la norma*. Op. Cit., p.7.

<sup>122</sup> GREIMAS, A. J. y COURTÉS. *Semiótica, diccionario razonado de la teoría del lenguaje*. Op., Cit.

afectivo del sujeto, que hacen referencia a la copula del verbo ser, (ella es amable) y los objetivos, atribuidos al sujeto y al tener, (tiene una bella sonrisa).

La semiótica narrativa distingue los valores de uso de los valores de base relacionándolos directamente con los programas narrativos. Así, por ejemplo, si un sujeto quiere conseguir un carro rápido y bonito realiza varios programas narrativos de uso (PNU), como trabajar o robar un banco para conseguir dinero y así conjuntarse con su objeto de deseo. En el programa narrativo de base (PNB), su objeto valor es el carro, y a éste le ha atribuido valores como la rapidez y la belleza. Para estar conjunto a su objeto valor, de base en este caso, realiza uno o varios PNU con objetos valor de uso, diferentes al objeto valor de base. En este punto cabe aclarar la diferencia existente entre el valor y el objeto valor. El valor corresponde a los sentidos y significados actualizados, en este caso en la rapidez y la belleza, y el objeto valor, el objeto sobre el cual se han vertido dichos valores, para ese caso, el carro.

No pareciera necesario aclarar que en todo proceso valorativo interviene necesariamente, por lo menos, un sujeto (destinatario judicador) y la relación mediada con un objeto para valorarlo o darle sentido. Se requiere de un alguien que, por un medio valore algo, como lo dice Hamon,

las nociones de norma, valor, relación actancial —que implica por lo menos un sujeto—, y mediación (el instrumento y el lenguaje, por ejemplo, sirven de mediadores entre sujetos, entre sujetos y objetos), son, pues, los elementos indispensables y necesarios para construir esos «focos normativos» del texto; esos elementos se implican mutuamente: sólo hay evaluación y norma allí donde hay un sujeto en relación mediada con otro actante.<sup>123</sup>

Así, todo proceso evaluativo se basa en una norma evaluante, donde tanto el proceso evaluativo como la norma están determinados por la axiología cultural a la cual pertenece el sujeto o en la cual se funda para emitir un juicio o sanción. Para Greimas y Courtés, dichos sistemas de valores se fundamentan en la ética, la lógica y la estética, lo que para Peirce corresponde a las ciencias normativas, mientras que para Hamon se establece en sistemas éticos, estéticos, lingüísticos y

---

<sup>123</sup> HAMON. Texto e ideología: para una poética de la norma. Op. Cit., p.18.

técnicos<sup>124</sup>. Por su parte Frondizi, desde una postura subjetivista y objetivista propone tres categorías de valores intermedios: útiles, vitales, estéticos y éticos.

Por otro lado, a los valores se les ha asignado dos tipos de cualidades que se consideran inherentes: las primarias o de extensión y las secundarias o sensibles que permiten categorizar los valores según la norma actualizada. Es importante resaltar que, los procesos de valoración no se dan a partir de una única norma ni en un único sentido y a menudo pueden ocurrir, como lo enuncia Hamon, fenómenos como un sincretismo normativo, una desmultiplicación internormativa, en donde una misma norma está distribuida, contradictoriamente o no, sobre puntos diferenciados del texto, o una polarización internormativa, en donde varias normas diferenciadas son concentradas en un mismo punto textual<sup>125</sup>. Si bien, aún se mantiene la tendencia de clasificar valores desde un orden lógico, objetivo de polarización, verdadero-falso, gordo-flaco, grande-chico; tampoco se puede dejar de lado que es precisamente un cuerpo vivo subjetivo quien actualiza y da sentido a los valores. De allí que, la semiótica tensiva haya optado por considerar los valores como gradientes, resultado de la mira y la captación de un sujeto afectivo y cognitivo y no como meras relaciones de pares que se componen de valores absolutos.

Llegado este punto es importante ver qué relación hipotáctica existe entre la ideología y los valores. Si bien la ideología se considera como el conjunto de ideas fundantes de un individuo y una comunidad, dichas ideas deben ser el resultado del constructo de significados y las valoraciones asignadas a dichos significados de acuerdo con una axiología cultural que determina, enfoca, normativiza y da sentido. Luego, cabe decir que, no son los efectos de sentido ideológicos sino, las ideologías efecto de sentido. Las ideologías son, por lo tanto, la actualización de unos valores que regulan y ordenan las significaciones e interacciones y que se manifiestan en un conjunto de ideas fundamentales y en una normativa particular de referencia de

---

\*<sup>124</sup> Debe considerarse que esta propuesta de Hamon ha sido ampliamente discutida puesto que, el sistema lingüístico debería considerarse en función transversal a los demás sistemas de evaluación, dado que opera con ellos y no como un elemento constitutivo.

<sup>125</sup> HAMON. Texto e ideología: para una poética de la norma. Op. Cit., p.26.

la evaluación social y cultural que ha pasado por el componente pasional y que surgen de la subjetividad y la objetividad del individuo ante su intelección del mundo.

Dicho lo anterior, se puede entretejer una compleja relación entre la transformación, la tensión, el valor y la pasión, de donde resultan ser, los procesos de modalización<sup>126</sup> elementos transversales y operatorios. Si bien toda acción parte de un proceso de transformación y la transformación es el cambio de los modos de existencia, producto de la modalización de un estado pasional dado en el desequilibrio de lo sensible y lo inteligible, es la transformación de los modos de existencia la que origina una tensión, en donde el valor resulta ser la medida de dicha tensión, el regente de la pasión y la directriz de la transformación. Así pues, y ahora desde la dimensión afectiva del discurso, se hace pertinente explicar cómo las estructuras pasionales funcionan y operan. Sin embargo, para comprender su accionar es necesario aclarar también el concepto tanto de tensión como el de pasión y su papel en el proceso semiótico.

### **1.5.5 Semiótica tensiva**

Comprendidos como elementos teóricos y metodológicos, la semiótica tensiva y el esquema tensivo han sido desarrollados para incluir las magnitudes afectivas, componentes esenciales en los procesos de significación. El concepto de tensión se planteó y desarrolló formalmente desde Zilberberg y Fontanille y responde a la necesidad de incluir lo sensible en el proceso de inteligibilidad de la acción<sup>127</sup>. Por

---

<sup>126</sup> "Las modalidades expresan los desequilibrios positivos o negativos de las relaciones de fuerzas subyacentes, al mismo tiempo que manifiestan la tensión entre un proceso virtual o potencial o su realización". FONTANILLE. *Semiótica de los textos y los discursos*. Op. Cit., p. 3.

<sup>127</sup> "En el proceso de realización de un discurso, o en su análisis semiótico, se constata que la dimensión sensible y perceptiva es sometida a una serie de procesos de re- elaboración en los diferentes niveles de generación, transformación y manifestación semiótica, de modo que la sensibilidad y la afectividad son manifestaciones mediadas y resultantes de operaciones controladas por la praxis enunciativa." ROSALES. *Cuerpo y significación*. Op. Cit., p. 49.

mucho tiempo ignoradas, quizá por razones metodológicas y paradigmáticas de la época, las magnitudes afectivas son constituyentes primarias en los procesos de significación puesto que actuamos como sujetos sensibles y como sujetos cognitivos. En palabras de Merleau-Ponty y citando a Koffka, “el sujeto percibiente deja de ser un sujeto pensante “acósmico”, y la acción, el sentimiento, la voluntad han de ser exploradas como maneras originales de acomodar un objeto, puesto que un objeto se presenta como atrayente o repugnante antes de presentarse como negro o azul, como circular o cuadrado”<sup>128</sup>. Así pues, puesto que sujetos pasionales antes que cognitivos, la tensión, es comprendida como la relación entre lo sensorio-afectivo y las operaciones de la mente, en donde el cuerpo vivo sensible realiza un doble proceso de percepción entre lo sensible y lo inteligible, que da como resultado una tensividad<sup>129</sup>.

Este concepto de tensión, acuñado por la semiótica tensiva y ampliamente desarrollado por Zilberberg y Fontanille ya había sido abordado por Kant con el concepto de Esquema (*Schéma*) y por Hjelmslev en su texto Prolegómenos a una teoría del lenguaje en 1971. Ambos autores emplearon conceptos similares para referirse a la relación de los fundamentos de la semiosis. Por un lado, Kant empleó las categorías extenso vs intenso, coincidiendo con la perspectiva de la semiótica actual, mientras que Hjelmslev, empleó las categorías, magnitud extensiva vs magnitud intensiva, donde la categoría extensiva se presentaba como directriz, dando así un cambio a las variables y en contraposición al punto de vista tensivo propuesto por Zilberberg y Fontanille, en el cual es la intensidad, es decir la afectividad, la que rige la extensidad<sup>130</sup>.

Desde el punto de vista greimasiano, el discurso, está compuesto de tensiones y equilibrios, donde la tensión es el acto inscrito entre los modos de existencia virtual, actualizante, realizado o potencial que producen un recorrido que va desde

---

<sup>128</sup> ZILBERBERG, Claude. *Semiótica Tensiva*. Lima: Universidad de Lima, 2007. p. 67.

<sup>129</sup> ROSALES, José Horacio. *Esquema y tipo cognitivo*. Clase magistral, Universidad Industrial de Santander, Maestría en Semiótica, mayo 2016.

<sup>130</sup> *Ibid.*

el punto cero hasta su realización. Así, por ejemplo, en un programa de búsqueda, se genera una tensión como respuesta a la disjunción/conjunción del sujeto de su objeto valor. La tensión, es la respuesta producida por el querer del sujeto que desea conjuntarse con y pasar así de un modo potencializado a uno realizado o virtualizado<sup>131</sup>.

Zilberberg<sup>132</sup> propone dentro de la hipótesis tensiva tres elementos que en conjunción buscan dar cuenta del sentido: los modos semióticos, las valencias y los valores. Los modos semióticos, tomados ahora de manera ampliada, son identificados como: i) los modos de eficiencias, que designan la manera como una magnitud se instala en el campo de la presencia; ii) los modos de existencia, donde se inscribe la tensión y iii) los modos de junción que conciernen a la relación de una magnitud con el campo de presencia en el que penetra. Los valores, constituidos a partir de la comparación, la exclusión y la ausencia son las axiologías actualizadas en el discurso, y las valencias, son unidades polarizadas de dualidad y construidas a partir de secuencias de procesos y sobre las cuales se volverá más adelante.

Aunado a esto, y enfocados en la idea del discurso que busca el valor o el sentido creado en la tensión de los modos de existencia y en su interrelación con los demás modos, se engranan además tres elementos cruciales que constituyen parte fundamental para su construcción: la estructura, el continuo y el tempo: “la estructura lo formula, el devenir lo orienta y el tempo regula la duración del devenir”<sup>133</sup>. Así, la estructura, según Hjelmslev es la “entidad autónoma de dependencias internas”<sup>134</sup>; el continuo, es entendido como las “variedades circunstanciales y ocasionales” y el tempo resulta ser el “dueño de nuestros pensamientos y de nuestros afectos; [lo que] controla despóticamente los incrementos y las disminuciones constitutivas de nuestras vivencias”<sup>135</sup>. De suerte

---

<sup>131</sup> GREIMAS, A. J. y COURTES. *Semiótica, diccionario razonado de la teoría del lenguaje*. Op. Cit.

<sup>132</sup> ZILBERBERG, Claude. *Breviario de gramática tensiva*. En: *Escritos, Revista del Centro de Ciencias del Lenguaje*. Enero-junio, 2003. No 27, p. 7- 43.

<sup>133</sup> GREIMAS, A. J. y COURTES. *Op. Cit.*, p.8.

<sup>134</sup> *Ibid.* p.11.

<sup>135</sup> *Ibid.* p.11.

que, como resultado de la concreción de los tres elementos y al afectar los demás modos semióticos, se dará la regulación y la construcción de los procesos de sentido en el cuerpo sensible.

Como fundamento entonces de los modos de existencia y resultado de los procesos de propioceptividad y exteroceptividad propios del cuerpo vivo sensible, surgen como categorías rectoras de primer grado la foria y la estesia o sensibilidad representadas en la afectividad y también llamada intensidad. Esa relación entre la propioceptividad y la exteroceptividad se expresa ahora en una correspondencia directa de la suma de los estados del alma identificados en la intensidad y la suma del estado de las cosas en la extensidad<sup>136</sup>. Definida por Zilberberg: “la tensividad es el lugar imaginario en el que se reúnen la intensidad –es decir, los estados de ánimo, lo sensible- y la extensidad –los estados de cosas, lo inteligible”<sup>137</sup>, donde en concordancia con Hjelmslev, los estados de cosas dependen de los estados de ánimo y corresponden respectivamente con el plano del contenido y plano de la expresión<sup>138</sup>.

Esta nueva interdependencia entre lo sensible y lo inteligible es lo que se denomina tensividad. Pero esta relación no se produce en unidades enteras y concretas, como había sido planteado por la semiótica greimasiana con en el cuadrado semiótico, donde sólo se expresan parejas de opuestos y contrarios como categorías de un todo acabado y donde no se tienen en cuenta las relaciones de percepción sensible. Si bien la tensividad se compone de dualidades, se construye a partir de una secuencia de grados que implica un desarrollo regular, continuo y progresivo, a estos grados se les denomina valencias. Así pues, de la asociación de una valencia intensiva con una extensiva surge el valor<sup>139</sup>.

---

<sup>136</sup> ZILBERBERG, Claude. ¿Para qué sirve la gramática tensiva? En: *Contratexto*. Enero, 2009. N° 17, p. 103-135. [En línea]. [Citado 22/07/16]. Disponible en Internet: <URL: <https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/contratexto/article/viewFile/796/768>>.

<sup>137</sup> ZILBERBERG. *Semiótica tensiva*. Op. Cit., p. 89.

<sup>138</sup> FONTANILLE. *Semiótica del discurso*. Op., Cit.

<sup>139</sup> ZILBERBERG. *Breviario de gramática tensiva*. Op., Cit.

Fontanille<sup>140</sup> por su parte expresa la correlación entre estas dos dimensiones como el producto de dos operaciones perceptivas, una puramente sensible, la mira, la intensidad y otra de carácter inteligible, la captación, la extensidad. Se puede afirmar así que, un cuerpo vivo sensible reacciona ante una presencia y esta presencia se expresa en términos de intensidad y extensidad, donde estas dos operaciones son constitutivas y necesarias para una representación de la significación en acto en las que se conjuga, por un lado, fuerzas y por otro posiciones y cantidades. Dichas relaciones que se representarán en un espacio de puntos de correlación pueden ser constituidas en espacios tensivos. Así, debido a la variación constante de equilibrio entre la correlación de las dimensiones se originan los esquemas tensivos.

Un espacio tensivo no es otra cosa que la representación gráfica bidimensional de la intensidad y la extensidad, donde cada una corresponde a una dimensión, a un eje en el plano y se asocian por variables. Así, la intensidad conjuga el tempo y la tonicidad mientras que la extensidad a la temporalidad y la espacialidad. Como lo manifiesta Zilberberg:

(i) la intensidad conjuga el *tempo* y la tonicidad; (ii) la extensidad, la temporalidad y la espacialidad. La intensidad no es ajena a la noción –indefectiblemente oscura– de *fuerza*, pero su *ser* es un *hacer*, y no es más que eso, y como hace *sentir* sus efectos, éstos se miden por su carácter súbito, “abrupto”, y por su energía; las cualidades, ilusorias como cualidades, subsumen cantidades efectivas. La extensidad se refiere a la extensión del campo que la intensidad controla, bajo el entendido de que la extensión de ese campo es, en primera instancia, temporal: el tiempo humano, el tiempo discursivo se encuentra siempre más allá del tiempo.<sup>141</sup>

Dicho lo anterior, los esquemas tensivos son el resultado de las comparaciones de dos posiciones diferentes en cada dimensión del espacio tensivo. Se reconocen dos tipos de correlaciones dadas entre la mira y la captación, una directa, en donde las dos dimensiones evolucionan a la par, así, mientras más intensa es la mira, más extensa es la captación; y una inversa, en donde las dimensiones evolucionan de forma contraria; luego, si más intensa es la mira, menos intensa será la captación y viceversa. Se ve entonces que las variaciones de equilibrio entre las dos

---

<sup>140</sup> FONTANILLE. Semiótica del discurso. Op. Cit.

<sup>141</sup> ZILBERBERG. Breviario de gramática tensiva. Op. Cit. p. 12.

dimensiones pueden conducir a un aumento de la tensión afectiva o a un reposo cognitivo donde, “el aumento de la intensidad aporta la tensión y el aumento de la extensión aporta el reposo”<sup>142</sup>.

Se han previsto cuatro escenarios típicos como esquemas discursivos de base “orientados hacia una tensión más grande o hacia un mayor reposo”<sup>143</sup>. i) El esquema descendente o esquema de decadencia que procura un reposo cognitivo y donde se da una disminución de la intensidad y un aumento de la extensión; ii) el esquema de ascendencia que ocasiona una tensión afectiva al presentarse un aumento en la intensidad aunado a una reducción en extensión; iii) el esquema de amplificación en donde ocurre una tensión afectivo-cognitiva en la que se da en un aumento simultáneo tanto de la intensidad como de la extensión; y por último, iv) el esquema de la atenuación en el que se presenta un reposo general al darse una disminución de la intensidad y de la extensión.

### **1.5.6 Semiótica de las pasiones**

Llegado este punto y con una mejor comprensión de las diversas estructuras que operan en el discurso, queda por aclarar cuál es el papel de la afectividad. Al igual que la acción, la pasión cumple una función de transformación, donde la pasión constituye los estados internos del sujeto, los “estados de alma”, estados que son producto de un doble proceso de subordinación, uno tímico<sup>144</sup> y otro marcado por las modalidades de base (querer, deber, poder, saber) donde, tanto las unas como las otras están a su vez regidas por el valor y a su vez determinan que se produzca la acción. Como lo expresa Fontanille, “la pasión se basa en las modulaciones continuas de la intensidad semántica, en relación con la cantidad. Ciertamente, la pasión, tal como la acción, transforma; pero la racionalidad que la

---

<sup>142</sup> FONTANILLE. Semiótica del discurso. Op. Cit., p. 93.

<sup>143</sup> Ibid. p. 93.

\*<sup>144</sup> Lo tímico corresponde a la representación fórica o disfórica que resulta del proceso de pulsión que sufre el sujeto que valora.

dirige es la de las transformaciones tensivas – transformaciones propias de la intensidad y de la extensidad-. Respecto a los esquemas del discurso, la pasión obedecería más bien a los esquemas tensivos, mientras que la acción obedece a los esquemas narrativos<sup>145</sup>. Así, al poner en relación los términos tensión y pasión, los esquemas tensivos, resultan ser la representación gráfica de los estados pasionales sufridos por el cuerpo sensible que percibe, valora y actúa.

De la misma forma que la acción puede ser representada en esquemas narrativos, la pasión establece una secuencia que está íntimamente ligada con los esquemas tensivos. La secuencia establece cinco etapas que pueden explicar el proceso pasional y son el despertar afectivo, la disposición, el pivote pasional, la emoción y la moralización. El despertar afectivo corresponde a la presencia percibida por el sujeto y que suscita una primera atención. Esta atención lo conlleva a tomar una disposición ante la presencia. Aquí el sujeto toma una posición fórica o disfórica y se forma una imagen pasional para dar así paso al pivote pasional, donde la pasión ya es claramente identificada por ser revelada en una emoción, es decir, la manifestación de la pasión. Una vez la pasión ha pasado de un plano del contenido a convertirse en una expresión, sucede la moralización, ya que, una vez manifiesta es susceptible de ser evaluada, medida o valorada. Como se ve, cada una de las etapas del esquema pasional pueden ser representadas mediante esquemas tensivos puesto que exponen cada etapa del proceso sensible y su captación<sup>146</sup>.

De esta manera se ha visto que, al igual que las otras dimensiones del discurso, la pasión responde a estructuras culturales que la hacen inteligible y por consecuencia cobran sentido en la praxis del sujeto. Luego, si la dimensión pragmática afecta al cuerpo y la dimensión cognitiva afecta al proceso lógico-mental y racional que conduce a la toma de decisiones, tanto la una como la otra están reguladas por la dimensión afectiva pasional que es finalmente quien termina por movilizar el sujeto.

---

<sup>145</sup> Ibid. p. 175.

<sup>146</sup> Ibid. p. 108 y ss.

Los modelos expuestos han clarificado qué elementos y conceptos teóricos de la semiótica han sido pertinentes en el análisis de este proyecto de investigación y cómo un abordaje riguroso, científico y metódico de las prácticas significantes, la conducción y las prácticas de movilidad, ha posibilitado el engranaje de variables que, si bien en apariencia eran aisladas, finalmente y gracias al modelo han concatenado para lograr la consecución exitosa de la pesquisa, la configuración del civismo y del conductor del servicio público en la comunidad duitamense.

### **1.5.7 Precisiones conceptuales de civismo, cívico, civil, civilidad, civilizado**

Derivado del latín *civis*, el civismo hace referencia al título de ciudadano que honra en portar toda persona perteneciente a una democracia liberal y a la que como miembro de tal se le permite vivir dentro de la ciudad. Con este título, propio sólo de ciudadanos libres, el individuo accede por derecho al reconocimiento de su libertad individual, así como a la igualdad ante la sociedad. Junto a los derechos adquiridos, se demanda por parte del ciudadano un comportamiento cívico, lo que “constituye el conjunto de cualidades que permiten a los ciudadanos vivir en la ciudad, es decir, vivir en comunidad respetando unas normas de convivencia pacífica, aceptando las reglas del juego de la democracia y los derechos fundamentales o los valores constitucionales”<sup>147</sup>.

Desde la herencia romana, la palabra ciudadano hace referencia a la cualidad de dignidad y serenidad de los hombres pertenecientes a la ciudad (*civitas*). Para los romanos, un ciudadano se diferenciaba de cualquier extranjero, para tal caso considerado bárbaro, no solo por su lengua, sino también por su comportamiento cívico, es decir, su modo de ser respetuoso y responsable de las leyes que regulaban las relaciones entre las personas. Dichas leyes civiles (pertenecientes a los ciudadanos) eran de orden no militar ni religioso y a tal cualidad en el comportamiento ciudadano se le denomina civilidad. Desde la primera infancia los

---

<sup>147</sup> CAMPS, Victoria. El sentido del civismo. En: Los monográficos de B.MM. Universidad Autónoma de Barcelona. Vol. 6, p. 15-21.

ciudadanos eran civilizados, es decir, educados en los derechos y responsabilidades ciudadanas.

Dicho proceso de civilización propendía, según lo propuesto por Aristóteles, por el cultivo de ciudadanos virtuosos que, basados en los comportamientos éticos, responsabilidad, tolerancia y solidaridad, buscaban la consolidación de una sociedad comunitaria en la que el hombre bueno era sinónimo de buen ciudadano y en la que los individualismos quedaban al margen de cualquier proyecto de comunidad basado en el bienestar y la felicidad de los colectivos.

Si bien en la antigüedad la ciudadanía correspondía a una condición de estatus y privilegio a la que solo unos pocos hombres considerados dignos tenían acceso, en la actualidad tal estatus parece desvirtuado pues la práctica de la ciudadanía se ha limitado a un mero valor jurídico en el que los individuos buscan sólo un sistema de protección de derechos. La dimensión ético-social y el cultivo de ciudadanos virtuosos se ha visto viciado por el modelo liberal utilitarista<sup>148</sup> en el que el sujeto se ve obligado muchas veces a imponer sus intereses para subsistir. En este sentido, para el individuo el civismo, “la cultura de la convivencia pacífica y solidaria, del compromiso con la ciudad y con sus habitantes”<sup>149</sup> pasa a un segundo plano debido al retorno circunstancial de la búsqueda de la subsistencia que lo concommita a la creación de estrategias que van en contravía del bienestar de la comunidad. Sin embargo, y pese a ser superada dicha etapa mínima, se termina por afianzar en los individuos y en la misma comunidad una serie de comportamientos y modos de ser que discrepan con el compromiso social.

---

<sup>148</sup> BÁRCENA. Op. Cit.

<sup>149</sup> Ibid. p. 17.

## **1.6 METODOLOGÍA**

Esta investigación se planteó bajo un paradigma cualitativo-interpretativo con enfoque hermenéutico y, desde el método etnográfico-fenomenológico se realizó una investigación con finalidad explicativa. Se utilizaron instrumentos como la observación participante y la recolección de encuestas y relatos orales, entrevistas. Una vez recolectado el archivo y desde la perspectiva del análisis semiótico, se hizo un análisis riguroso que, centrado en lo enunciado, lo presente en el discurso de los informantes y aunado a los demás niveles de pertinencia del modelo de prácticas semióticas, condujo a la configuración del civismo de los duitamenses y a los constructos axiológicos que fundamentan la forma de vida.

### **1.6.1 Fundamentos epistemológicos, método, enfoque y técnica**

De la misma forma que la semiótica se ha fundamentado en la fenomenología, ha recibido también importantes aportes desde la hermenéutica. Si bien las tres confluyen en la búsqueda de la comprensión mediante la interpretación, la hermenéutica se ha centrado más en la comprensión de los fenómenos hechos con el lenguaje, desde el abordaje de los textos lingüísticos, sobre todo de aquellos mitológicos, religiosos y normativos. Sin embargo, para Ricoeur, principal exponente junto con Gadamer de esta propuesta filosófica, lo que el texto contiene, sin importar el género que este comprenda, no es otra cosa que la representación del sujeto que lo produce, en donde todo lo acontecido en la globalidad se ve manifestado en cada una de las representaciones que el sujeto vuelve texto. De esta forma lo expresa Manuel Maceiras en la presentación del texto *Tiempo y Narración* del mismo Ricoeur: “por el contrario, para su filosofía, el lenguaje, los

signos, los textos... van a ser el polo objetivo en el que, abandonando a Husserl, se apoya la reflexión para identificar la realidad de la conciencia intencional”<sup>150</sup>.

En esa búsqueda entonces de la explicación y de la comprensión, Ricoeur ha desarrollado el concepto de arco hermenéutico donde el sentido, que representa la flecha, es direccionado gracias a los dos puntos extremos, el *examen del objeto objetivado* y *la apropiación comprensiva* del contenido que resulta del análisis, que sostienen el elástico, de suerte que, los tres elementos funcionan en sincronía y dependencia. El estudio o examen corresponde a la explicación o el abordaje objetivado del texto; esto es el análisis composicional morfológico que sirve de guía de lectura al intérprete, mientras que la comprensión es la actividad en la que el hermeneuta, mediante la explicación del texto, y además de comprenderlo, se comprende a sí mismo. En otras palabras, es la explicación y comprensión de la realidad que se percibe lo que conlleva a la construcción de sentido<sup>151</sup>.

En continuidad con esta perspectiva se recurrió al enfoque cualitativo pues éste aborda desde los fundamentos del interaccionismo simbólico y la fenomenología, por un lado, investigar los procesos de interacción a través de los cuales se produce la realidad social dotada de significado<sup>152</sup> y por el otro, comprender las estructuras del mundo de la vida. Blumer plantea respecto a la primera visión, y en referencia al significado social que las personas asignan al mundo, “[...] las personas actúan con respecto a las cosas e inclusive frente a las personas sobre la base de los significados que unas y otras tienen para ellas; los significados son productos sociales que surgen durante la interacción; los actores sociales asignan significados a situaciones, a otras personas, a las cosas y a sí mismos a través de un proceso de interpretación”<sup>153</sup>. Habermas por su parte y considerando la segunda

---

<sup>150</sup> RICOEUR, Paul. Tiempo y narración I. Configuración del tiempo en el relato histórico. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2004. p. 10.

\*<sup>151</sup> Paul Ricoeur define el arco hermenéutico como un elemento propio del estudio y de la comprensión del texto. Para ello parte de dos características del discurso jurídico que se concretan en registros textuales de la praxis social. RICOEUR, Paul. Historia y Narratividad. Barcelona: Paidós, 2009. p. 59.

<sup>152</sup> SANDOVAL, Carlos. Investigación Cualitativa. Bogotá: Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior, 1996.

<sup>153</sup> BLUMER, H. El interaccionismo simbólico. Perspectiva y método, Citado por Ibid. p. 58.

perspectiva<sup>154</sup>, las de las estructuras del mundo de la vida, establece que éstas están determinadas a describir y analizar los conceptos y razonamientos empleados por los actores en las diferentes experiencias y realidades humanas.

Como método de investigación social se propone la etnografía y específicamente lo que hoy es conocido como etnografía de las sociedades complejas<sup>155</sup>, cuyo objeto de estudio está ligado a la discusión de la cultura y a la comprensión de las mismas desde su interior. La etnografía busca observar e inmiscuirse en las prácticas culturales de una comunidad para describirla y como dice Geertz posteriormente analizarla y significarla: “el análisis de la cultura ha de ser, no una ciencia experimental en búsqueda de leyes, sino una ciencia interpretativa en búsqueda de significaciones”<sup>156</sup>. Este proceso metodológico de este proyecto de investigación se planteó en tres etapas. Primero, observación, prueba piloto, acopio de entrevistas, organización y categorización de datos recolectados; segundo, análisis semiótico de los datos y, finalmente, construcción de un modelo teórico-semiótico del fenómeno cultural representado discursivamente.

Debe ser aclarado que, a pesar de la amplitud en el número de informantes, la encuesta que se realizó como prueba piloto fue sólo una guía para identificar las categorías que servirían para construir el modelo de entrevista semiestructurada, además de la reclasificación y la detección de los informantes clave. No se determinó como pertinente el análisis de encuestas para el análisis discursivo, pues se considera que en estas, el informante no puede expresarse libremente, se limita el acceso de la información que puede resultar relevante y que no se contemplaba en la encuesta, lo que en consecuencia determina o encasilla el contenido de la praxis a un punto subjetivo o reenfocado del investigador, “como puede comprenderse, reunir en un formulario encuesta tantas inquietudes referida a los

---

<sup>154</sup> HABERMAS, J. Teoría fenomenológica de la constitución de la sociedad: el papel de las pretensiones de validez y las bases monológicas de la intersubjetividad, Citado por Ibid. p. 60.

<sup>155</sup> Ibid. p. 61.

<sup>156</sup> GEERTZ, C. El impacto del concepto de cultura en el concepto de hombre. Citado por: Ibid. p. 63.

modelos de producción social de una imagen, es poco menos que imposible, pues se trata de una medición matemática que deja por fuera la reflexión espontánea de la vida y sus expresiones”<sup>157</sup>. De allí que se optara por la entrevista semiestructurada como la técnica de recolección pertinente de la información.

### 1.6.2 La entrevista: del discurso al texto enunciado

En la entrevista, el relato oral permite acceder a los constructos de sentido que los enunciadorees configuran a partir de su relación con el mundo donde el sujeto describe, mediante el discurso unas prácticas particulares, tanto de su ser y hacer en un espacio de convivencia social, como el de los otros. De esta forma, los discursos no son otra cosa que la descripción de la realidad percibida y asimilada por el sujeto sensible y significada por él a través de un filtro socio-cultural. Esto sería lo que Eco denomina tipo cognitivo, la suma de las características que alguien asimila y adjudica a una cosa luego del primer proceso perceptivo<sup>158</sup>. El relato de cada informante se constituye desde el contenido nuclear como el conjunto de interpretantes que ha configurado para sí desde su interactuar como elemento dinámico de la cultura en la cual se ha desarrollado y que ha orientado su interpretación y en donde la enciclopedia<sup>159</sup> cultural resulta ser el *thesaurus* de las unidades paradigmáticas disponibles para ser actualizadas. Desde ese punto de vista, el discurso funciona como la manifestación en la que converge la interpretación y valoración de la escena práctica, lo que Deleuze y Guattari

---

<sup>157</sup> SILVA. Op. Cit., p. 140.

\*<sup>158</sup> El tipo cognitivo propuesto por Eco a partir de las ciencias cognitivas y de la teoría peirciana es, en suma, un esquema tridimensional basado en la experiencia inferencial para la confrontación de la significación de un fenómeno. (Notas del Seminario de Semiótica II de la Maestría en Semiótica dirigida por el PhD. José Horacio Rosales Cueva. Universidad Industrial de Santander, abril de 2016).

<sup>159</sup> ECO, Umberto. Kant y el ornotorinco. Barcelona: Editorial Debolsillo, 2013.

denomina como “el lugar de las conjeturas, de las apuestas, de los azares, de las reconstrucciones, de las inspecciones locales descriptibles, de las hipótesis”<sup>160</sup>.

Expresado de esta forma, la comprensión simbólica del universo de una cultura debe ser abordada desde el texto, cualquiera que sea el código de la manifestación y comprendido este, como la expresión sensible y tangible que expresa el cuerpo vivo. Es a partir del texto que se deben seguir las líneas de relación que, convocadas en el enunciado y manifiestas en la praxis enunciativa corresponden a una representación de la escena práctica. Lograr entonces, un análisis completo de los constructos axiológicos e ideológicos que llevaron al enunciador, perteneciente, producto y constructor de una realidad siempre dinámica, a enunciar dichas representaciones discursivas requiere, como lo afirma Fontanille<sup>161</sup>, de abordar, además del texto, los objetos, los signos y la escena para que, integrados con las estrategias generadas, conduzcan a una construcción global del sentido que se ha configurado en una forma de vida.

Ahora bien, si la investigación partió del análisis de los textos-enunciados, no se puede afirmar que se haya tomado una postura logocéntrica, pues estos corresponden solo a uno de los niveles de análisis del modelo, donde al igual que los otros, conforman una macro estructura de análisis de las prácticas culturales significantes donde, cómo ya se explicó más arriba, existe un nivel de interdependencia e interdeterminación que conforman un todo de significación.

### **1.6.3 El modelo de prácticas semióticas**

Este modelo de la jerarquía de los planos de inmanencias desarrollado por Fontanille centra su interés en el tratamiento de las prácticas culturales como objetos significantes de la cultura, donde toda práctica es considerada un lenguaje

---

<sup>160</sup> SILVA. Op. Cit., p. 25.

<sup>161</sup> FONTANILLE, Jaques. Medios, regímenes de creencia y formas de vida. En: Contratexto. 2013. N° 21, p. 65-82.

con estructuras sintagmáticas que se organiza desde un sistema de valores prácticos. Puesto que la práctica significativa es un proceso encarnado y en desarrollo en donde la producción de sentido se da en el curso mismo de la práctica, en ella se tiene en cuenta los procesos de semiosis en acto que oscilan entre la programación y el ajuste de la misma. Como se vio más arriba, el modelo comprende 6 niveles que centran su atención en la experiencia perceptiva, interpretativa, sensorial, vivencial, situacional y etológica<sup>162</sup>.

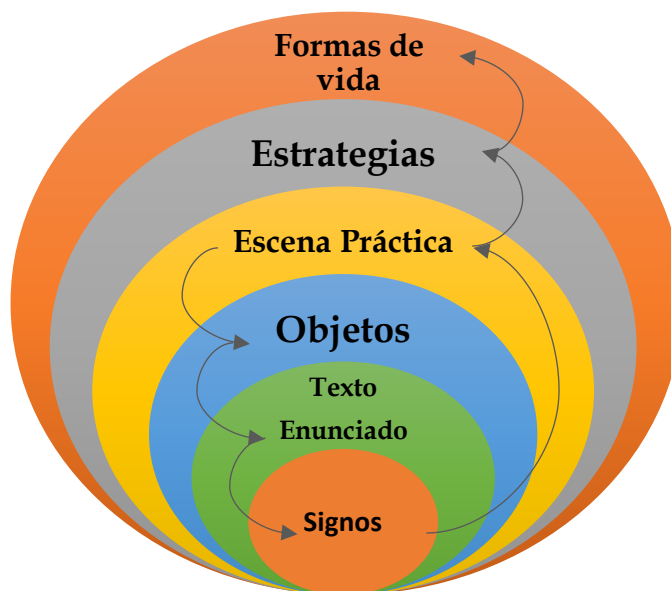
Para explicar entonces la metodología que se empleó en el análisis (ver figura 6), se partirá de un proceso de integración descendiente, que parte de los textos-enunciados; correspondientes estos a los discursos registrados en las entrevistas y constituyentes materiales del objeto soporte<sup>163</sup>. En este punto se hará una precisión respecto a las diferentes concepciones de objeto para pasar luego a la descripción de signos. Cabe aclarar nuevamente, que estos tres niveles se abordan desde las estructuras de análisis planteadas por la semiótica discursiva ya explicadas previamente. Ahora, en un movimiento ascendente, se describirá la escena práctica y en ella a los informantes, constructores de estrategias paralelas a las establecidas por la normatividad colombiana. Finalmente se llegará a las formas de vida que son el constructo donde se manifiesta el encadenamiento de las axiologías configuradas en los niveles inferiores y la consecución del sentido.

---

<sup>162</sup> FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Op. Cit.

\*<sup>163</sup> Para el caso particular de esta investigación y dado que el objeto soporte corresponde sólo con el registro del texto-enunciado, no se considera pertinente ni determinante para el análisis abordar el objeto en sí mismo, si bien no se elimina pues se reconoce como soporte de la materialidad, se establece coherente sincoparlo.

Figura 6. Jerarquía de los planos de inmanencia.



Fuente: Propuesta hecha por Rosales<sup>164</sup>, rediseñada por la investigadora.

### 1.6.3.1 El texto enunciado

Para esta investigación, los textos-enunciados<sup>165</sup> corresponden a lo relatado por los informantes respecto a las prácticas de movilidad, en particular al quehacer de los conductores de servicio público y las concepciones que se tiene respecto al civismo tanto en las unas como en los otros. Puesto que los enunciados registrados son el resultado de la praxis enunciativa, del discurso, se considera que es este el lugar de los imaginarios, como dice Durand: “las cosas sólo existen por la ‘figura’ que les da el pensamiento objetivamente; son eminentemente ‘símbolos’ ya que solo conservan la coherencia de la percepción, de la conceptualización, del juicio o

<sup>164</sup> Figura tomada y adaptada de ROSALES, José Horacio. Un modelo de análisis de prácticas culturales. El caso del cortometraje colombiano Los retratos, de Iván Gaona. En: Signo y Pensamiento. Junio 2016. vol. 35, no. 68, p. 102-117.

<sup>165</sup> “Un ‘texto-enunciado’ es un grupo de figuras semióticas organizadas en un conjunto homogéneo gracias a su disposición sobre un mismo soporte o vehículo (uni-, bi-, o tri-dimensional): el discurso oral es unidimensional, los textos escritos y las imágenes son bi-dimensionales, y la lengua de los signos tridimensional. Globalmente, el texto-enunciado se da a captar, por el lado de la expresión, a la vez como una red de isotopías. FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Op. Cit., p. 26.

del razonamiento mediante el sentido que las impregna”<sup>166</sup>. El discurso es entonces el lugar de las representaciones, es donde el protagonista de la praxis deja huella de su configuración axiológica y pasional, donde se evidencia y rastrea las manifestaciones del *éthos* y la ideología.

Para el acceso a los discursos (que obtenidos y registrados se definen como textos-enunciados) se procedió como técnica de recolección de la información a la entrevista semiestructurada. El empleo de la entrevista como relato, en palabras de Greimas, invita a considerarlo: “como poseedor de un “sentido”, una direccionalidad, ¿una intencionalidad subyacente que nos sugiere la interpretación?”<sup>167</sup>. La entrevista sirvió como interfaz narrativa entre el informante, que percibe, configura y valora la realidad que le es manifestada por los sentidos y el investigador a quien le es manifiesta. La prevalencia que se le dio al relato oral sobre el escrito responde, por un lado, a la naturaleza del informante, al ser estos, personas de a pie, que transitan la ciudad, obtener los relatos orales era más factible, además de que con ellos se sentían más cómodos y libres de manifestar en acto lo percibido. Así también lo considera Vackek: “la tarea del enunciado oral consiste en reaccionar de la manera más inmediata posible a uno u otro hecho; en cambio, el enunciado escrito fija determinada actitud hacia una u otra situación por un periodo más prolongado”<sup>168</sup>. La entrevista era considerada por el informante casi como un diálogo abierto y sincero entre conocidos y paisanos donde, después de los primeros momentos se daba casi una relación de cercanía, manifestada en el tuteo, lo que permitía un más sincero, natural y espontáneo intercambio comunicativo referente a la situación.

Se recolectaron 42 entrevistas semiestructuradas realizadas a conductores de servicio público de todas las empresas que operan en la ciudad (buses y taxis), conductores de servicio particular, motociclistas, ciclistas, vendedores ambulantes, comerciantes formales, agentes de la policía nacional y de tránsito, visitantes

---

<sup>166</sup> DURAND, Gilbert. La imaginación simbólica. Buenos Aires: Amorrortu Editores, 1968. p. 70.

<sup>167</sup> GREIMAS. Semántica estructural. Op. Cit., p. 45.

<sup>168</sup> VACHEK, K. *Probleme pis'mennogo iazyka'*, p. 528. Citado en: LOTMAN. Semiosfera I. Op. Cit., p. 78.

regulares de la ciudad, usuarios del servicio de transporte público y dirigentes y coordinadores de operaciones de las empresas de transporte. Todos los entrevistados son oriundos de la ciudad o bien la han habitado por lo menos los últimos diez años. En el caso de los visitantes regulares, son personas que por motivos laborales o educativos se desplazan casi a diario a la ciudad o por largos periodos vacacionales. Los informantes conforman una muestra variada de estrato socioeconómico, nivel educativo, desempeño laboral y género. Se considera que todos los informantes son cognitivamente y culturalmente sujetos competentes para la adecuación fenomenológica del objeto y que realizan la dación de sentido y como afirma Niño<sup>169</sup>, asumen la labor de agente del acto de significar.

Se debe aclarar que, las 42 entrevistas recolectadas constituyen el archivo y no el corpus, puesto que se considera a éste como todo el conjunto universal de textos, de cualquier naturaleza, que aborden los temas de interés de estudio y los demás considerados como pertinentes. Dado que resultaría imposible abarcar la totalidad de manifestaciones al respecto, la investigación considera que, debido a la diversidad de roles de los informantes en la ciudad, el archivo se establece como una muestra objetiva y que según los parámetros de Greimas<sup>170</sup> cumple con las condiciones de representatividad, exhaustividad y homogeneidad; esto dado el carácter condensador que instituye al discurso y a las recurrencias tipificadas halladas en los relatos provistos por diversos informantes. Si bien el análisis partió de la totalidad del archivo, de este se seleccionó una muestra que se constituyó a partir de los informantes que más proveían información. Finalmente, y para un análisis minucioso y pormenorizado se seleccionaron unos ejemplares que se consideró abarcaban y mejor describían las recurrencias dadas en la escena práctica.

La zona seleccionada como referencia para la recolección de la información, la escena práctica, se delimitó espacial y temporalmente. Se circunscribió un

---

<sup>169</sup> NIÑO, Douglas. Elementos de Semiótica Argentina. Bogotá: Utadeo, 2015.

<sup>170</sup> GREIMAS. Semántica Estructural. Op. Cit., p. 219.

perímetro comprendido entre las calles del centro de la ciudad<sup>171</sup>, ubicadas entre las carreras 15 y 19 y las calles 12 y 18 durante diciembre de 2016 y enero de 2017. La selección de esta zona en particular, se consideró pertinente puesto que, corresponde al área de mayor movilidad y de paso casi obligatorio de los duitamenses y como afirma Barthes “sólo es privilegiado el centro, ya que todos los ciudadanos tienen con él relaciones que son a la vez simétricas y reversibles”<sup>172</sup>. Por otro lado, la fecha de la recolección de la información solo respondió al tiempo disponible de la investigadora para la toma de la muestra. Este punto temporal de la recogida de la muestra orientó el acceso a determinada información; se considera pertinente especificar que lo enunciado por muchos informantes respecto a los accidentes de tránsito responde a un determinado *frame*<sup>173</sup> circunstancial puesto que muchas de las alusiones son referentes a lo acontecido en ese momento particular y fueron una motivación importante que marcó la valoración de los informantes<sup>174</sup>.

### 1.6.3.2 *El objeto soporte*

Con la finalidad de tener un acceso que facilite el manejo para el análisis de los discursos enunciados en las entrevistas que se registraron digitalmente, se realizó un fiel y fidedigno proceso de transcripción a textos escritos. Estos textos pues, producto de lo enunciado, corresponden al objeto soporte de la materialidad, ya que, es precisamente en ellos donde se puede acceder al efecto de sentido que el

---

<sup>171</sup> El Plan de Desarrollo de Duitama 2016- 2019 delimita esta misma área como las calles principales o zona centro de la ciudad.

<sup>172</sup> BARTHES, Roland. La aventura semiológica. Barcelona, España: Paidós, 1993. p. 258.

<sup>173</sup> “Un frame es una estructura de datos que sirve para representar una situación estereotipada, como encontrarse en determinado tipo de estancia... Cada frame incluye cierta cantidad de informaciones...determina unidades o grupos de conceptos que denotan determinados desarrollos de acontecimientos o de acciones que involucran diversos objetos, personas, propiedades, relaciones o hechos”. ECO, Umberto. Lector in fábula. La cooperación interpretativa en el texto narrativo. Barcelona: Lumen, 1993. p. 114.

<sup>174</sup> Durante los días de la recolección de la información, ocurrió un grave accidente de tránsito en el que se vieron involucrados una buseta de transporte de servicio público y una pareja de motociclistas. Debido al desacato de la norma, por parte del conductor de la buseta, así como, de la alta velocidad del motociclista, en accidente fallecieron de forma instantánea el motociclista y su acompañante.

hablante configura respecto al mundo que percibe en tanto sujeto sensible, cognitivo y patémico. Como lo afirma Fontanille: “los ‘objetos’ son estructuras materiales tridimensionales, dotadas de una morfología, de una funcionalidad y de una forma exterior identificable, cuyo conjunto esta ‘destinado’ a un uso o a una práctica más o menos especializados”<sup>175</sup>.

Se considera oportuno una aclaración que haga referencia a las nominalizaciones y definiciones de los *objetos* y el enfoque que se les dio en este trabajo. En la figura 7 se esquematizaron los diferentes objetos contemplados que permitieron esclarecer el abordaje del objeto de estudio y cómo su despliegue en siete componentes que van de lo general a lo particular explica un encadenamiento de dependencia entre ellos. Los objetos contemplados son: objeto semiótico, objeto de la investigación, objeto de análisis, objeto soporte, objeto por analizar, objeto de la manifestación y objeto valor.

- a. El **objeto semiótico** corresponde a la práctica cultural significativa, para este caso, el sentido de las escenas prácticas de la conducción y la movilidad terrestre en el espacio público.
- b. El **objeto de la investigación** hace referencia al civismo presente en la práctica cultural de interés.
- c. El **objeto de análisis** son las representaciones presentes en los productos discursivos; es decir, en los textos enunciados que contienen las manifestaciones cognitivas, afectivas y sociales construidas por los informantes. Es donde se hace referencia al objeto semiótico, la práctica cultural significativa y, en esta, al objeto de investigación, el civismo y las prácticas de movilidad.
- d. El **objeto soporte/objeto material/soporte de la materialidad** es la corporeidad donde se registra el discurso. Constituye las grabaciones orales y las transcripciones en textos escritos. Para este caso, el objeto material concuerda con el archivo recolectado.

---

<sup>175</sup> FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Op. Cit., p. 27.

- e. El **objeto por analizar** (el archivo) corresponde al texto-enunciado o al enunciado-enunciado, al relato. Para este caso es el contenido lingüístico de los textos grabados y transcritos. En las grabaciones o en la transcripción no se analiza, por ejemplo, los cambios de entonación, los silencios o el ruido de fondo de la ciudad.
- f. El **objeto de la manifestación** son las figuras y signos presentes en el enunciado-enunciado que hacen alusiones al objeto de la investigación.
- g. El **objeto valor** son las axiologías que configuran las estrategias y la práctica cultural que constituyen la forma de vida cultural en el texto-enunciado.

Como se ve en el esquema, en el texto-enunciado se hace el rastreo de las figuras y los signos presentes que conllevan al constructo axiológico, el sistema de valores. De acuerdo con el método de análisis discursivo de la Escuela intersemiótica de París, ya expuesta en el marco teórico, se realizó un análisis de las estructuras correspondientes a cada nivel<sup>176</sup> para determinar allí recurrencias, isotopías y finalmente las categorías que conducirían por principio mereológico y de integración entre los demás niveles de jerarquía, a la configuración del civismo de los duitamenses, a la caracterización del ser y hacer y los modos de movilizarse en el espacio público.

---

<sup>176</sup> Dada la gran cantidad de datos contenidos en el archivo, se utilizó como herramienta computacional el programa de análisis y organización de datos Nvivo que facilitó el manejo y rápido acceso a la información.

Figura 7. Clasificación de los objetos.



Fuente: Elaboración propia.

### *1.6.3.3 Precisiones sobre la escena práctica investigada*

Ya descrito el proceso descendente de integración, se enlaza en este punto, la escena práctica<sup>177</sup> con el proceso ascendente de las estrategias y las formas de vida. La escena práctica corresponde a todos los conjuntos de circunstancias dinámicas que emergieron para que se dieran las situaciones que llevaron a la producción de actos significantes. Sin embargo, y aquí se debe esclarecer que, puesto que la situación significativa es un proceso que ocurre en acto y pertenece al mundo del continuo se hace imposible un análisis en acto; luego, la situación de significación en acto se analiza desde la escena, pero también, y en complemento, desde el conjunto de estrategias que correspondería al ajuste paralelo de interacciones que dan la como resultado la situación en acto, es decir las prácticas significantes<sup>178</sup>.

Como consecuencia de lo anterior, la escena se debe abordar bajo el marco de una praxis histórica y de condicionamiento cultural y circunstancial, donde el sujeto es el actor crucial de cooperación interpretativa y quien da sentido a los múltiples procesos de dinámicas relacionales con los demás actantes de la escena. De allí se deduce que la comprensión del objeto no tenga sentido sólo por la estructura interna, sino por cómo ésta se actualiza y se adecúa a las dinámicas de interacción social.

Ahora bien, y desde la descripción de lo que constituye la escena práctica, se toma a Duitama como un ejemplo particular de ciudad colombiana. Ubicada en el departamento de Boyacá, a tres horas de la capital colombiana, cuenta con un importante y continuo crecimiento para el desarrollo de la región, puesto que es el principal puerto terrestre del nororiente del país. En esta ciudad, en los últimos años, se ha dado un aumento del tránsito vehicular y de los usuarios de transporte de servicio público. Como sucede con la mayoría de ciudades del país, Duitama no cuenta con vías amplias, modernas y bien preservadas. Alrededor del parque

---

<sup>177</sup> Una escena práctica o “una situación semiótica es una configuración heterogénea que reúne todos los elementos necesarios para la producción y para la interpretación de la significación de una interacción comunicativa.” FONTANILLE. *Prácticas Semióticas*. Op. Cit., p. 30.

<sup>178</sup> FONTANILLE. *Prácticas Semióticas*. Op. Cit., p. 30.

principal de los Libertadores, centro neurálgico de la ciudad, entre calles 15 y 16, ocurre todo tipo de actividades socioeconómicas, jurídicas, religiosas, administrativas, de salud y comerciales.

Debido al gran número de personas que habitan y que continuamente transitan el sector, se dan atiborramientos en las zonas de parqueo, a pesar de que i) el estacionamiento de vehículos está prohibido en los alrededores del parque principal y en las dos calles que la circundan, ii) el tránsito de buses de servicio público está restringido en ciertas calles del centro, iii) se da el aumento de vehículos que saturan las vías y ocasiona múltiples conflictos entre conductores y transeúntes. Si bien este es un problema que no solamente aqueja el ámbito de las ciudades colombianas, sino también del mundo, son las prácticas que se desarrollan en este magma urbano lo que dificulta el convivir del espacio público<sup>179</sup> en comunidad.

La movilidad en el espacio público está determinada por la conducción de automotores de empresas privadas, con ánimo de lucro, que ofrecen el servicio de transporte público de pasajeros. La “voracidad mercantil (en el caso de los propietarios del transporte)”<sup>180</sup> define, como lo enuncia Delgado<sup>181</sup>, un espacio entre espacios con una dinámica de colonizaciones transitorias, con sujetos que evaden continuamente las normas de tránsito y de convivencia. Este tipo de prácticas, del tipo cara a cara y que suceden en espacios sociales de tránsito permanente, están preñadas de continuas tensiones que condicionan la convivencia y se presentan

---

\*179 Para este trabajo, la referencia a espacio público responde a dos definiciones. Por un lado, la dada por el Ministerio de vivienda, ciudad y territorio como: “el conjunto de inmuebles públicos, de elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectiva”. Decreto 1504 de 1998. Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial. Artículo 2. [En línea]. [Citado 2/09/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.minvivienda.gov.co/Decretos%20vivienda/1504%20-%201998.pdf#search=espacio%20p%C3%BAblico>>. Y por el otro, según Delgado como, “aquel espacio en que la vida social despliega dramaturgias basadas en la total visibilidad y en que no existe ningún requisito de autenticidad, sino el mero cumplimiento de las reglas de copresencia que hacen de cada cual un personaje que aspira a resultar competente para conducirse entre desconocidos”. DELGADO, Op. cit., p. 33.

<sup>180</sup> SILVA, Armando. Imaginarios Urbanos. Cultura y comunicación Urbana. Bogotá: Tercer mundo Editores. 1997.

<sup>181</sup> DELGADO, Op. cit.

como impedimento a la hora de construir calidad de vida y cultura ciudadana. Esta es comprendida como el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que forjan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos<sup>182</sup>. Varias manifestaciones de los duitamenses respecto a estos fenómenos y otros que aquejan a la *Capital Cívica*, demuestran inconformismos y cuestionamientos ante estas situaciones, como así lo prueban los entrevistados y los medios de comunicación local y nacional.

#### 1.6.3.4 Precisiones sobre las estrategias de los actores en las escenas prácticas

Condicionado como ya se dijo, el desarrollo y la re-creación de las estrategias<sup>183</sup> a la escena práctica, las estrategias resultan ser todos los procesos de acomodación en el espacio y el tiempo que como consecuencia de la interacción y dependencia dinámica traen otras escenas y prácticas. Como lo expresa Fontanille, “la estrategia reúne prácticas para formar nuevos conjuntos significantes, más o menos previsibles (usos sociales, ritos, comportamientos complejos), sea por programación de los recorridos y de sus intersecciones, sea por ajuste en tiempo real”<sup>184</sup>. Luego, si la estrategia resulta ser “un principio de composición sintagmática”<sup>185</sup> de la escena, para el caso particular de la conducción, de la movilidad y del comportamiento ciudadano, ya existe en Colombia una normativa preestablecida que determina unos parámetros que rigen y orientan cómo se deberían establecer las estrategias del quehacer y ser ciudadano. Dichas normas estratégicas de interacción en el espacio público corresponden a la Constitución Política de Colombia, al Código Nacional de Tránsito, al Código Nacional de Policía

---

<sup>182</sup> MOCKUS, Antanas, et al. Antípodas de la violencia. Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de (in)seguridad en América Latina. Washington: Fondo de Cultura económica. Banco Interamericano de desarrollo. 2012.

<sup>183</sup> “Estrategia’ significa aquí que cada escena práctica debe acomodarse, en el espacio y en el tiempo, a las otras escenas prácticas, concomitantes o no concomitantes. La estrategia es, en suma, un principio de composición sintagmática de las prácticas entre sí”. FONTANILLE. Op. Cit., p. 32.

<sup>184</sup> Ibid. p. 32.

<sup>185</sup> Ibid. p. 32.

y Convivencia ciudadana, al Plan de Ordenamiento Territorial de Duitama y al reglamento interno de los conductores de las empresas de servicio público. El conocimiento de estos elementos permitió, por un lado, comprender si la normativa institucional de la comunidad está en concordancia y coherencia primero, con la norma evaluante social e individual que compone el núcleo de la semiosfera<sup>186</sup> de los ciudadanos duitamenses, o si por el contrario ha sido desplazada a la periferia; segundo, establecer las estrategias paralelas que son reconfiguradas en la escena práctica y tercero, identificar qué valores el ciudadano actualiza como directores para el habitar en la ciudad y para el desarrollo de la vida en comunidad.

#### *1.6.3.5 Precisiones sobre la forma de vida representada en las escenas prácticas y en los textos enunciados*

Las formas de vida<sup>187</sup> son consideradas el resultado, el punto de partida y además punto de llegada del análisis semiótico. Puesto que es esta, auto contenedora de los demás niveles de pertinencia del modelo que operan a modo de engranaje, donde el sistema se mantiene dinámico por la operación sincrónica de cada nivel individual que se mueve y hacer mover al sistema y por el que transitan las axiologías. Las formas de vida describen el *ethos* cultural, son las formas de ser y hacer particular de una comunidad que se dan como resultado de la repetición y la regularidad de estrategias adoptadas para la consecución de prácticas significantes<sup>188</sup>. Las formas de vida son el efecto de la actualización y la realización de un sistema de creencias, es decir, son la manifestación vivencial de los sistemas semióticos configurados en pasiones, valores y constructos cognitivos y a partir de los cuales se dan los regímenes de presencia y acción del sujeto en el mundo.

---

<sup>186</sup> LOTMAN. La semiosfera I. Op. Cit.

<sup>187</sup> “Una forma de vida es, pues, la ‘deformación coherente’ obtenida por la repetición y por la regularidad del conjunto de las soluciones estratégicas adoptadas para articular las escenas prácticas entre sí. Pero, como por integraciones...una forma de vida comprenderá también figuras, textos-enunciados, objetos y prácticas específicas”. FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Op. Cit., p. 35.

<sup>188</sup> FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Op. Cit., p. 35.

Todo el recorrido hasta aquí descrito pretendió confluir entonces en la construcción de un modelo de meta representación de una forma de vida particular que se vislumbra desde una práctica cultural determinada, para este caso, la forma de vida del duitamense que actualiza unas concepciones específicas del civismo y de lo que constituye el cohabitar en el espacio social de interacción.

## **1.7 CONSIDERACIONES ÉTICAS DE LA INVESTIGACIÓN**

Este proyecto de investigación se orientó a la protección de los sujetos de investigación y a la institucionalidad de las organizaciones, comunidades y grupos vulnerables, conservando en todo momento confidencialidad de las distintas fuentes primarias y secundarias. Para ello se procedió a la obtención del consentimiento informado dado por los actores involucrados, al manejo secreto de la identidad de los informantes (para lo cual se usó códigos y nombres sustitutos cuando debieron ser referenciados aportes discursivos producidos por ellos), a la caracterización genérica de circunstancias que pudiesen permitir la identificación de personas y entidades particulares y a la obtención debida de permisos por parte de los informantes particulares y de las instituciones involucradas para acceder a fuentes de información y archivos.

A los entrevistados, todos mayores de edad, se les informó el objetivo del estudio y ellos autorizaron con la firma en el formulario, ser gravados, observados, así como el empleo del material recolectado para ser analizado y citado. En el caso de los informantes pertenecientes a empresas y entidades públicas o privadas, se solicitó además por escrito y previo a la intervención, la autorización de la máxima autoridad correspondiente y su consentimiento para el acceso a información interna como estadísticas, reglamentos, correctivos, así como el acompañamiento a conductores en buses o taxis.

Durante todo el proceso de investigación, así como en el momento de la publicación de los resultados y posterior a éste, se le garantiza a los informantes e instituciones la total confidencialidad y el anonimato de sus nombres o el empleo de cualquier información o referencia que pueda conllevar a la identificación de ellos, así como el uso exclusivo del material recolectado con meros fines académicos. Para guiar y emplear con transparencia la intervención de los informantes y el uso de los datos recolectados, la investigadora realizó con éxito la capacitación brindada por la Oficina para Investigaciones Extra Institucionales de los Institutos Nacionales de Salud, NIH, Protección de los participantes humanos de la investigación. Cabe aclarar que esta investigación no utilizó en ningún momento tipo alguno de organismos vivos, animales o vegetales, así como ningún tipo de material químico o de riesgo para el medio o los participantes.

## **CAPÍTULO II. CONFIGURACIONES DEL CIVISMO EN LA FORMA DE VIDA DEL DUITAMENSE**

En este capítulo se realizó el análisis semiótico que permitió determinar las configuraciones que, respecto al civismo, la movilidad y el quehacer ciudadano actualizan los duitamenses. Mediante la semiótica discursiva y de los niveles de jerarquías de prácticas semióticas se realizó un recorrido que engloba los elementos inmanentes al texto enunciado y su actualización en la escena práctica a través de estrategias de ser y hacer en la ciudad. En un primer momento se analizó la gramática prescrita en la carta constitucional y los derivados normativos para el hacer ciudadano, se comparó con la realidad condensada en los textos enunciados y la actualización percibida en la descripción de estrategias llevadas a cabo en la escena práctica. Esto facilitó una comprensión del sentido que el ciudadano común configura respecto a la convivencia, la movilidad y finalmente los modos de ser y hacer en el espacio público. De este análisis resultaron tres grandes categorías que junto a los regímenes de creencia convocados por los ciudadanos terminan por conformar una parte del *ethos* cultural característico de la forma de vida de la cultura colombiana.

### **2.1 LA FORMA DE VIDA COLOMBIANA, DE LA NORMATIVA A LA REALIDAD DE LA VIDA COTIDIANA**

Una de las formas de acceder a la configuración de la forma de vida de una cultura es mediante la comprensión del engranaje y del funcionamiento interno del dispositivo que dinamiza, moviliza y actualiza las axiologías que subyacen en los relatos de los informantes. Dichas axiologías se condensan en las estructuras narrativas, actanciales y temáticas. Las estructuras son los elementos que

componen los sistemas de representación<sup>189</sup> que a su vez exponen los elementos fundantes del relato. Estos describen cómo suceden y quienes intervienen en los cambios de estados o en las transformaciones, son susceptibles de esquematizar y se emplean para comprender la estructura interna del relato.

Por otra parte, las estructuras narrativas caracterizan el tipo de transformación que sufren los sujetos en el relato y se manifiestan en enunciados de estado o en enunciados de proceso; las estructuras actanciales<sup>190</sup> son las esquematizaciones que explican la organización global del relato y es donde todo sujeto/objeto manifiesta el papel que cumple en la transformación<sup>191</sup>. La distribución al interior del relato se da en roles actanciales: sujeto-objeto, destinador-destinatario, ayudante-oponente. Cada rol está determinado por el marco del programa narrativo y a su vez está dotado de modalidades y competencias. Las estructuras temáticas son quienes ponen en circulación los temas o contenidos, así como las nominalizaciones de sujetos, objetos o funciones.

Ahora bien, puesto que el interés de este trabajo es comprender las axiologías que comandan las interacciones de los ciudadanos que circulan en espacios de interacción social, en la calle, se hace pertinente comprender qué modelo de sociedad es el planteado como proyecto común de país para, desde este, establecer,

---

\*<sup>189</sup> De acuerdo con Rosales, “la representación es considerada corrientemente como la manifestación de un proceso complejo que comprende varios elementos: la percepción; el tratamiento de contenidos vehiculados por las operaciones o esquematizaciones en los diferentes niveles de la actividad inteligente; la manifestación de actos cognitivos otorgados por los significados que tienen lugar en un discurso particular... Ella se manifiesta como un procedimiento de estructuración de objetos representables a partir de las relaciones establecidas entre el sujeto y el objeto.” ROSALES, José Horacio. Representación de la cultura de sí y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. p. 23 y ss. [Texto traducido por la investigadora].

<sup>190</sup> “Concebidos como recorridos narrativos elegidos para la manifestación”. GREIMAS. Del Sentido II. Op. Cit., p. 77.

<sup>191</sup> “Los actantes son representaciones abstractas y modeladas de los sujetos y/o objetos que intervienen en la narración de un proceso de transformación de estados y pasiones. No es necesariamente un personaje, pero sí es una fuerza que participa en las transformaciones de aquello que es narrado en el conjunto significativo”. ROSALES CUEVA, José Horacio y PARDO MARTÍNEZ, Orlando. El sistema axiológico del concepto de solidaridad en el orden jurídico colombiano. Comunicación. XII Congreso Internacional de Semiótica de la IASS, Nueva Universidad Búlgara, Sofía, del 16 al 20 de septiembre de 2014, p. 3.

- a. cuáles son las estrategias paralelas que se han creado y manifestado en la escena práctica, y que evidencia se presentan como problemáticas en la convivencia de la ciudad,
- b. cómo contraviene, la forma de vida concebida para los ciudadanos<sup>192</sup> de las sociedades modernas y particularmente para la sociedad colombiana<sup>193</sup>, con aquella que los sujetos han construido en la cotidianidad
- c. y finalmente, qué sistema axiológico está actualizando el sujeto para ser y hacer como miembro de la comunidad.

Partir entonces del modelo de sociedad moderna<sup>194</sup> y de lo concebido para el estado colombiano bajo el mandato constitucional es instaurar como objetivos primordiales, la construcción comunitaria en pro del bien común, la solidaridad con el grupo, la primacía del interés de todos sobre el interés individual y la convivencia pacífica<sup>195</sup>. En este modelo actancial de partida se establece como programa narrativo canónico un programa de búsqueda, donde no hay conflicto o disputa, ni por el Ov entre los actantes ni por la posición de estos<sup>196</sup>. De allí que se entienda que el sujeto, para este caso el ciudadano, esta modalizado por el deber y el querer,

---

<sup>192</sup> “Ser ciudadano exige, fundamentalmente, una actuación, una actividad o práctica, y no simplemente el reconocimiento de determinados derechos... esta práctica está informada por el cultivo del carácter –una educación moral basada en el ejercicio de las virtudes cívicas-, la primacía del interés común sobre los intereses privados –que se articula en una ética del servicio a la comunidad.” BARCENA. Op. Cit., p.149.

<sup>193</sup> “Son deberes de la persona y del ciudadano: Defender y difundir los derechos humanos como fundamento de la convivencia pacífica.” CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Artículo 95 numeral 4. [En línea]. [Citado 01/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Constitucion%20politica%20de%20Colombia%20-%202015.pdf>>.

<sup>194</sup> El proyecto de sociedad moderna tras superar el apogeo de la industrialización y el crecimiento económico de carácter etnocéntrico y occidentalista, se plantea ahora como reto de la nueva modernidad la búsqueda de medios en procura del bienestar social. Los nuevos valores han dejado de lado el reduccionismo instrumentalista del hombre para centrarse en la igualdad, la solidaridad, la justicia, la libertad, la fraternidad y la democracia. DAZA, Humberto. Las sociedades modernas. En: Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales. Mayo, 2010. Vol. 16, no. 2, p. 61-83. [En línea]. [Citado 01/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.redalyc.org/pdf/177/17731129004.pdf>>.

<sup>195</sup> CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Título I. De los principios fundamentales. Op. Cit.

<sup>196</sup> FONTANILLE. Semiótica del discurso. Op. Cit., p. 100.

esto y dado en tanto que ser social, y como lo afirmó Aristóteles<sup>197</sup>, propende y reconoce que para su realización individual depende de la realización del grupo. El individuo comprende en este punto que, para convertirse en un sujeto realizado se debe inclinar al desarrollo de programas que busquen la convivencia pacífica, el servicio comunitario, el bien común, los acuerdos solidarios, en suma, la sana convivencia en un estado de bienestar común; la construcción de un lugar en el que los escenarios faciliten su desarrollo individual y el comunitario. Esto es la relación del *sujeto con el objeto valor* que equivale a la relación del *ciudadano con la convivencia en un estado de bienestar común*.

Ahora bien, para que el sujeto pueda y sepa cómo desarrollar los programas de búsqueda, cómo ejecutar la performance con una consecuencia satisfactoria, debe ser un sujeto competente, un sujeto calificado, es decir, además de estar instaurado en el querer-hacer y el deber-hacer, se debe modalizar en el saber-hacer y el poder-hacer. Establecido también en el recorrido canónico: [*competencia* → *performance* → *consecuencia*].

En el caso del estado colombiano, se establece como norma constitucional, la educación del ciudadano para dicha competencia:

ARTICULO 41. En todas las instituciones de educación, oficiales o privadas, serán obligatorios el estudio de la Constitución y la *Instrucción Cívica*. Así mismo se fomentarán prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación ciudadana.<sup>198</sup>

Luego, el hacer del sujeto depende en primera instancia de la educación dada por la misma comunidad, es decir, es la comunidad quien debe dotar al sujeto para que sea competente.

De esto se desprende un doble sincretismo entre el destinatario, quien recibe el objeto valor, y el destinador, quien hace-hacer. Tanto en uno rol como en el otro está la ciudad, entendida aquí como todos los ciudadanos que hacen parte de la comunidad. Puesto que el destinador es la ciudad, quien hace-hacer al sujeto, quien

---

<sup>197</sup>ARISTÓTELES. Política. Libro primero. De la sociedad civil. De la esclavitud. De la propiedad. [En línea]. [Citado 17/09/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.marxists.org/espanol/tematica/cienpol/aristoteles/pol.pdf> >.

<sup>198</sup> CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA.

lo orienta a la búsqueda del Ov, es a su vez la ciudad quien recibe y ahora en el rol de destinatario, las consecuencias de la performance del sujeto, las acciones que lleven al bienestar común. Canónicamente se establece como recorrido para destinador/destinatario<sup>199</sup>: [manipulación → *performance* → *consecuencia*<sup>200</sup>] lo que se esquematiza, en términos más generales como [manipulación → acción → *sanción*<sup>201</sup>]. Se establece entonces la ciudad como quien orienta el accionar del sujeto, quien manipula su hacer y al mismo tiempo quien lo sanciona.

El siguiente actante es el ayudante, para este caso particular se configura en la normativa, quien opera como colaborador del programa de búsqueda del sujeto, como facilitador y orientador del proceso y, además, como un primer instaurador de los valores. En orden de jerarquía, y puesto que ciudadanos del mundo, ésta corresponde a: los Derechos Humanos, la Constitución Política de Colombia, el Código de Policía Nacional y de Convivencia Ciudadana y el Código Nacional de Tránsito. Dado que Colombia se constituye como una república soberana, se establecen como valores fundantes de la carta magna y por consecuencia se la consideraría como gramática constituyente de las axiologías de la forma de vida colombiana: el respeto por la dignidad humana, la solidaridad y la prevalencia del interés general<sup>202</sup>, valores que propenden por el bienestar común. De lo anterior que se considere como consecuencia y en concordancia, que sobre estos tres valores rectores se fundamente cualquier accionar del ciudadano y de allí mismo se imparta cualquier sanción.

En cuanto al oponente, el último actante, se identifica un sincretismo de éste con los demás roles actanciales: con el ciudadano-sujeto, con la ciudad y con la normativa. Esto se considera puesto que, primero, los vacíos en la consecución y ejecución de la normativa abren grietas para que el mismo sujeto la manipule a interés; segundo, la misma ciudad puede operar en beneficio de los intereses de minorías; y tercero, el mismo ciudadano-sujeto puede oponerse a su propio contrato

---

<sup>199</sup> FONTANILLE. *Semiótica del Discurso*. Op. Cit., p. 100.

<sup>200</sup> FONTANILLE. *Semiótica del Discurso*. Op. Cit., p. 101.

<sup>201</sup> FONTANILLE. *Semiótica del Discurso*. Op. Cit., p. 101.

<sup>202</sup> CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Op. Cit., Artículo 1.

con la ciudad y la comunidad, bien sea en individualidad o en colectividad y como consecuencia de la misma condición humana<sup>203</sup> contradictoria<sup>204</sup> que por extensión afecta a los otros actantes.

Lo descrito, permitiría afirmar que el modelo de sociedad moderna, el modelo sobre el cual se ha buscado construir el proyecto de país, la forma de vida que se ha concebido para los colombianos, está fundamentada en valores que construyan prácticas y estrategias cívicas, que procuren la solidaridad, el respeto por la dignidad, la convivencia pacífica y el bienestar común. Para verificar esto se analizan en específico las normas que, establecidas y derivadas constitucionalmente y para el caso puntual del ser y hacer en el espacio público, pretenden encauzar, orientar y coordinar la performance de los diferentes actores en el espacio común de interacción social. Para tal fin se han creado dos normas, el Código nacional de policía y convivencia y el Código nacional de tránsito y transporte. Tanto la una como la otra tienen como finalidad establecer legalmente la orientación de conductas y la resolución de conflictos que afectan la convivencia<sup>205</sup> entre los ciudadanos que cohabitan el espacio público.

El Código Nacional de Policía y Convivencia, aprobado por la ley 1801 del 29 de julio de 2016 “busca establecer las condiciones para la convivencia en el territorio nacional al propiciar el cumplimiento de los deberes y obligaciones de las personas naturales y jurídicas”<sup>206</sup> y establece como condiciones necesarias para la convivencia:

---

<sup>203</sup> “No hay razón para dudar de nuestra capacidad para lograr tal cambio, de la misma manera que tampoco existe para poner en duda nuestra actual capacidad de destruir toda la vida”. ARENDT. Hannah. La condición humana. Buenos Aires: Paidós, 2005. p. 15

<sup>204</sup> “Somos, por nuestro destino, seres ilógicos, y por lo mismo injustos, y, sin embargo, no podemos reconocerlo. Tal es una de las mayores y más irresolubles inarmonías del universo”. NIETZSCHE, Federico. Humano, demasiado humano. México: Editores Mexicanos Unidos, 1986. p. 48.

<sup>205</sup> POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA. [En línea]. [Citado 10/09/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.policia.gov.co/codigo-nacional-policia>>.

<sup>206</sup> CÓDIGO NACIONAL DE POLICÍA Y CONVIVENCIA. Artículo 1. [En línea]. [Citado 10/09/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.policia.gov.co/sites/default/files/ley-1801-codigo-nacional-policia-convivencia.pdf>>.

1. Propiciar en la comunidad comportamientos que favorezcan la convivencia en el espacio público, áreas comunes, lugares abiertos al público o que siendo privados trasciendan a lo público.
2. Promover el respeto, el ejercicio responsable de la libertad, la dignidad, los deberes y los derechos correlativos de la personalidad humana.
3. Promover el uso de mecanismos alternativos, o comunitarios, para la conciliación y solución pacífica de desacuerdos entre particulares<sup>207</sup>.

Como está establecido, el código orienta las acciones y las estrategias emergentes que ante acontecimientos se den entre los ciudadanos, hombres, mujeres y niños. Para tal fin, organiza cuatro categorías: seguridad, tranquilidad, ambiente y salud pública. En el Código se contemplan las prácticas y soluciones estratégicas que se deben ejecutar por parte de los ciudadanos y en vigilancia y control permanente por parte de las autoridades policíacas. Todo lo establecido allí se presenta bajo los parámetros del respeto por el otro, la solución pacífica de desacuerdos, el respeto por la dignidad, la libertad y la diferencia y en general, la “prevalencia de los valores sociales de solidaridad, tolerancia, responsabilidad, honradez, respeto, bondad, libertad, justicia, igualdad, fraternidad, lealtad, prudencia y paz”<sup>208</sup>.

Ahora, deteniéndose en lo que se ha establecido específicamente para la movilidad y el tránsito vehicular, el Código nacional de tránsito, aprobado por la ley 1386 del 16 de marzo de 2010, en su artículo primero manifiesta:

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones

---

<sup>207</sup> Ibid. Artículo 2.

<sup>208</sup> Ibid. Artículo 7, numeral 6.

y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público<sup>209</sup>.

Como se ve, en el código se procuran valores como la seguridad, la comodidad, el ambiente sano y la protección; se da prevalencia a peatones, discapacitados físicos y mentales y se considera el uso del espacio público como de uso común, esto sin excepción particular alguna.

De la misma forma véase lo considerado para conductores, peatones y usuarios, principales implicados en la movilidad: “toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito”<sup>210</sup>. En este artículo se contempla el hacer de casa actor, se da prevalencia al otro sobre la individual: “no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás” y se le insta a un deber-saber<sup>211</sup> para cumplir con un deber-ser: “conocer y cumplir...”.

Contémplese ahora de forma individual cada actor. El peatón: “el tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo”<sup>212</sup>. La norma le establece así un deber-hacer, transitar por fuera del espacio destinado a vehículos, respetar las señales y además cuidar su propia vida. A lo largo del artículo 58, del mismo código, existen una serie de prohibiciones que

---

<sup>209</sup> CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. Ley 769 de agosto de 2002. Artículo 1. [En línea]. [Citado 10/09/17]. Disponible en Internet: <URL: [http://www.transitoarauca.gov.co/data/archivos/galerias/3/codigo\\_nacional\\_de\\_transito\\_2015.pdf](http://www.transitoarauca.gov.co/data/archivos/galerias/3/codigo_nacional_de_transito_2015.pdf)>.pdf>.

<sup>210</sup> Ibid. Título III. Capítulo I. Artículo 55.

\*<sup>211</sup> El mismo Código contempla como obligación, la instauración del sujeto como competente, para ello demanda la “obligatoriedad de la enseñanza” establecida en el artículo 56, y a su vez adjudica dicha responsabilidad a los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, instaura dicho deber hacer de manera ineludible desde la educación preescolar, primaria y básica secundaria.

<sup>212</sup> CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. Op. Cit., Título III. Capítulo II. Artículo 57.

en general se orientan a la protección de la vida propia y a evitar en cualquier modo la afectación del otro.

Para el conductor, tanto de servicio público como particular, se establece en 34 artículos cómo debe-ser su hacer y ser en la ciudad. Todas las normas están orientadas en tres valores rectores: el cuidado de la vida del otro y la propia: “Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: en lugares de concentración de personas y en zonas residenciales, en las zonas escolares...”<sup>213</sup>; el respeto por el otro: “al poner en movimiento un vehículo estacionado se utilizará la señal direccional respectiva, dando prelación a los demás vehículos en marcha y tomando las precauciones para evitar choques con los vehículos que se aproximen”<sup>214</sup>; y, el respeto por uso de la vía pública como un bien común: “está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares: sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación”<sup>215</sup>.

En adición a esto, y particularmente para el conductor de servicio público, al considerar la carga semántica que implica el título de conductor de *servicio público*, la definición estatal ha concebido para dicha colocación y tanto para el servicio público, como para quienes lo ejecutan, los servidores públicos, que:

Los servicios públicos en Colombia se concibieron como los pilares del bienestar social a partir de la constitución de 1991, que establece, en el Capítulo V del Título XII, que, ‘los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del estado’, y que ‘el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del estado’. A su vez, la Corte Constitucional ha dicho que los servicios públicos ‘constituyen un instrumento necesario para la realización de los valores y principios constitucionales fundamentales’<sup>216</sup>.

---

<sup>213</sup> Ibid. Título III. Capítulo II. Artículo 74.

<sup>214</sup> Ibid. Título III. Capítulo II. Artículo 71.

<sup>215</sup> CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. Op. Cit., Título III. Capítulo II. Artículo 76.

<sup>216</sup> MALDONADO, Tomás. La noción de servicio público a partir de la concepción del Estado Social de Derecho. En: Actualidad Jurídica. Universidad del Norte. p. 54-62. [En línea]. [Citado 24/08/17].

En consecuencia y a partir de lo anterior, se establece como deber-ser del servidor público y del servicio prestado, la procura del bienestar social, así como el mejoramiento de la calidad de vida de la población bajo los valores y principios fundamentales de solidaridad y respeto por la dignidad humana.

En continuidad con los demás actores de la movilidad, al referirse a los ciclistas y motociclistas, en los artículos 94, 95 y 96 se establece como debe-ser y al igual que en los otros casos y en primer lugar, el cuidado y respeto por la vida del otro y la propia: “el conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco”<sup>217</sup>; la prioridad del otro: “no se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías”<sup>218</sup>; y el respeto por el espacio público de uso común: “no deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban”<sup>219</sup>. Como se puede confirmar, a lo extenso de las normas, todas las indicaciones establecidas están encaminadas a la consecución de los valores constitucionales, a la construcción de prácticas y escenarios que confluyan en acciones donde prime el bienestar común, el respeto por el otro y la convivencia armoniosa entre miembros solidarios.

Ahora bien, si esto es lo establecido desde la norma constitucional y lo inspirado en la finalidad de las sociedades modernas, además de lo representado, al menos en los ideales del duitamense por tradición, al considerarse y hacerse llamar la ciudad cívica, se avizora un resquebrajamiento de dicha expectativa. Así se percibe tanto en la observación como en las manifestaciones generales de los ciudadanos referentes a la escena práctica cotidiana y en la creación y consecución de estrategias de interacción que el sujeto ha recreado para relacionarse con los demás en el espacio de convivencia. Debido entonces a la perturbación en la

---

Disponible en Internet : <URL :  
<https://www.uninorte.edu.co/documents/4368250/0/La+noción+servicio+público+concepción+Estado+Social+de+derecho/2456ba68-9191-4662-885f-c4c1dda75ac4?version=1.1>>.

<sup>217</sup>CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. Título III. Capítulo II. Artículo 96, numeral 5.

<sup>218</sup> Ibid. Título III. Capítulo II. Artículo 96, Numeral 6.

<sup>219</sup> CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. Op. Cit., Título III. Capítulo II. Artículo 94.

cotidianidad y al disenso entre el deber-ser y lo acontecido en la realidad, ha sido el interés de esta pesquisa, comprender por qué los duitamenses actúan como lo hacen, qué los moviliza a hacerlo y qué constructos axiológicos han hecho que el sujeto actualice una forma de vida paralela a la concebida por la lógica de la sociedad contemporánea que aboga por el sentido de comunidad.

Para dicha comprensión se partió desde la observación de la escena práctica y específicamente, de la recuperación de ésta en los discursos de los informantes, pues precisamente son los actores de esa cotidianidad quienes la actualizan, quienes toman decisiones y quienes han configurado el sentido de ese mundo que cohabitan y hacen manifiesto mediante el desembrague enunciativo, que como lo manifiesta Greimas construye, “un marco formal en el que se inscribe el sentido de la vida”<sup>220</sup>. Dicho acto de enunciación es el resultado motivado de las entrevistas<sup>221</sup>, consideradas aquí como los textos condensadores del discurrir de la escena práctica y a su vez, el primer objeto soporte que da acceso tangible a la información.

## **2.2 CARACTERIZACIÓN DE LA MUESTRA**

Para la recolección del archivo se seleccionó, después de una previa prueba piloto, unos informantes que se consideraron clave, por su rol e interacción permanente en la calle además de otros escogidos aleatoriamente. Se tomó en cuenta dentro de los informantes todos aquellos sujetos que de una manera u otra interactúan en el espacio público, especialmente en la calle y en las vías de tránsito. El archivo recolectado se compone de 42 entrevistas semiestructuradas grabadas

---

<sup>220</sup> BERTRAND. Op. Cit., p. 5.

<sup>221</sup> “Como ocurre con los consagrados a la memoria o los imaginarios urbanos, la entrevista la entrevista es la única forma que nos permite acceder a los significados que los actores sociales atribuyen –o pretenden hacernos creer que atribuyen- a los elementos de su medio ambiente”. DELGADO. Sociedades movedizas. Op. Cit., p. 104.

en formato audio y transcritas. Estas transcripciones, producto del acto enunciativo, son consideradas el objeto soporte, la materialidad tangible sobre la que se puede acceder a los relatos. Para la realización de las entrevistas se solicitó el consentimiento informado de todos los participantes, así como, la autorización del entrevistador y las directivas de las empresas implicadas para el uso de los datos recolectados, bajo total anonimato y con un único fin investigativo académico. Del archivo y para el análisis, se tomaron como muestra 33 relatos, seleccionados así por la información extensa y relevante que proveen para el análisis.

Respecto a la caracterización de los informantes (Tabla 2), estos oscilan en edades entre los 24 y los 71 años, no obstante, y pese a la diferencia en las edades, la media está en edades entre los 33 y los 45 años. De los 42 entrevistados, 16 son conductores de servicio público, buseta o taxi, 16 conductores de carro particular y/o motocicleta o bicicleta y 10 peatones que no conducen ningún tipo de vehículo automotor. En total se entrevistó a 29 hombres y a 13 mujeres.

Tabla 2. Caracterización de los informantes

RANGO EDAD	GÉNERO	ROL EN LA CIUDAD	CONDUCE	CONDUCTOR SERVICIO PÚBLICO	CONDUCTOR (OTRO) VEHÍCULO	PEATONES
33-45 años	29 hombres	Usuarios de transporte de servicio público, conductores, vendedores ambulantes, comerciantes formales, policía, taxista, transeúntes, ciclistas, agentes de tránsito, motociclistas, visitantes regulares.	28	16	12	1
	13 mujeres		4	0	4	9
Total	42		32	16	16	10

Fuente: Elaboración propia.

## **2.3 ANÁLISIS DE LA MUESTRA**

Como ya se indicó previamente, para el análisis de los textos enunciados<sup>222</sup> se recurre a la semiótica discursiva para desde esta hallar las estructuras recurrentes que en concierto con el modelo de prácticas semióticas permite la comprensión de la escena práctica y la configuración de los sentidos construidos en las estrategias modalizadas por las axiologías que conforman y determinan la forma de vida actualizada por el sujeto para habitar la ciudad y relacionarse intersubjetivamente en ella.

### **2.3.1 Nivel semio-narrativo**

Desde el análisis de lo relatado por los informantes respecto a la escena práctica y las prácticas de conducción y movilidad en las calles duitamenses, se presentan los programas narrativos (PN) y el esquema actancial que permite establecer cómo el informante configura y representa el accionar ciudadano y la realidad cotidiana de las calles que cohabita. Véanse unos ejemplos de los enunciados registrados para a partir de ellos determinar lo que configura el conductor y lo que configuran de ellos los informantes respecto a su ser y hacer ciudadano.

- Ejemplo 1. “En las capacitaciones nos enseñan que debemos darle un buen trato al usuario porque es el que nos da el pan de cada día”<sup>223</sup>. El conductor reconoce un deber, dar un buen trato al pasajero. Sin embargo, su Ov no es el servicio ofrecido con el buen trato sino, lo que recibe por ese buen trato,

---

<sup>222</sup> “El análisis semiótico parte del principio según el cual todo discurso es un proceso de organización de experiencias donde la significación toma lugar mediante la enunciación; comprender esta organización es una condición previa a los procesos de interpretación y de crítica de los textos y de los discursos sociales”. ROSALES. Representación de la cultura de si y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. Op. Cit., p. 61.

<sup>223</sup> CtH4. De aquí en adelante, léase CtH como Conductor de la empresa los Héroes, el número corresponde al código del informante. Confrontar en entrevistas anexo 1.

es decir, la remuneración económica. Luego, el deber de dar un buen trato, no se contempla, al menos en primer lugar, por la condición humana del usuario, por el respeto que éste merece y por su dignidad, sino por lo que le ofrece a cambio del servicio.

- Ejemplo 2. “Pues lo mejor sería que no hubiera la lucha por el pasajero, que fuéramos un poquito más civilizados en prestarle el servicio al usuario, tanto de las otras empresas como de uno”<sup>224</sup>. En este ejemplo, el informante califica su ser y hacer como conductor y el de los de las otras empresas. En este caso, el Ov, ahora en disputa, es el pasajero, pero como se vio anteriormente, la disputa se presenta, no por brindarle el servicio, que de paso valora como poco civilizado, sino por la retribución económica que obtiene de éste.

- Ejemplo 3.

Tanto en el servicio urbano como con los taxis es constante la guerra del centavo, que es a nivel nacional, [en Duitama] las vías son bastante angostas por el plan centro<sup>225</sup>, los andenes son más anchos, entonces el carro que toma la delantera no deja pasar ningún otro vehículo y los lleva todo el tiempo a vuelta de rueda<sup>226</sup>, esto nos ha ocasionado de que en el momento que hay paso y que puede pasar el vehículo que venía atrás [hallan] los cierres y rupturas de espejos, incluso estrelladas, incluso se ha presentado entre otras emperrezas que se han bajado y se han ido a los golpes, entonces pues esto

---

<sup>224</sup> CtH.4.

\*<sup>225</sup> El Plan centro fue un proyecto desarrollado por alcaldías anteriores en el que, por un lado, se sacó de circulación las busetas de servicio urbano, por lo menos en las calles circundantes a la Plaza de los Libertadores, plaza principal, con el fin de facilitar la circulación de vehículos, y por otro, se hizo una ampliación en los andenes para facilitar el tránsito de peatones. Esta ampliación hizo que en estas calles solo quedara habilitado el paso para vehículos en un carril y se estableciera como prohibido el parqueo en estas calles.

\*<sup>226</sup> En el argot de los conductores de servicio público, la expresión, *llevar a vuelta de rueda*, se refiere al tránsito de vehículos en fila, donde el que está en la delantera, no permite el paso de los otros, marca la pauta de la velocidad y no deja ninguna opción a los demás.

[les] da una mala imagen a las otras empresas porque inmediatamente se sabe por todas las noticias<sup>227</sup>.

En este caso, el informante, quien ha sido conductor de servicio público, es decir, quien también habla desde la experiencia, ahora habla desde su posición como directivo. El enunciado nombra la guerra del centavo, donde nuevamente el Ov es el dinero obtenido por el servicio prestado. Debido a la pretensión de la conjunción con este se establece un contrato polémico entre las empresas, contrato que se caracteriza por ser agresivo y violento, como lo ratifica el enunciado cuando habla de cierres, rupturas, estrelladas y golpes, luego, no por nada recibe el nombre de *guerra*. Sin embargo, en este punto el informante se configura desde una parecer-ser y en adición, el enunciador trata de justificar en su desembrague este tipo de situación y de hacer cuando la generaliza como un acontecer de carácter nacional. Por otro lado, se manifiesta una disputa por el espacio de circulación, pues el que toma la delantera en la vía marcará la pauta, velocidad y primacía momentánea del tránsito.

- Ejemplo 4.

La gente de pronto no tiene la cultura. Pues yo que soy conductor de vehículo de transporte público me he dado cuenta de que, empezando por nosotros, y la gente de otros vehículos, somos muy imprudentes y nadie respeta eso...Pues por parte de nosotros, pues nosotros tratamos de respetar los pares en los semáforos, pero hay partes en el centro en la que por ejemplo el semáforo está en verde y uno pues va a cruzar, pero la gente no respeta eso, se pasa. Entonces de parte y parte es eso, tanto de conductores como del peatón, del ciclista, el de la moto<sup>228</sup>.

---

<sup>227</sup> Dirigente empresa 1. DE1.

<sup>228</sup> CtH.2

En este caso se enuncia un irrespeto general, de parte de conductores y peatones por el otro, por la norma y por el espacio. Así también lo confirma otro enunciado, este de un peatón que no conduce ningún tipo de vehículo.

El peatón no tiene conciencia del entorno que tiene, esa es una de las falencias que hay porque, él cree que es dueño de todo y se le olvida que hay lugares por donde pasar, que existen las cebras, que los semáforos están puestos para proteger la salud del peatón más que del conductor, entonces, sí hay muchos problemas y las ciclas y las motocicletas se convierten en el peor enemigo del transporte aquí porque son muy imprudentes. Los ciclistas pasan justo cuando hay semáforo en rojo y los motociclistas lo mismo y la velocidad con la que manejan dentro de la ciudad es alarmante.<sup>229</sup>

Aquí se reitera la búsqueda por la apropiación momentánea del espacio, mientras dure el tránsito del usuario del espacio público; esta vez se ve en peatones, motociclistas y ciclistas, incluso los sujetos pueden actuar en desavenencia con los demás y hacerlo de forma inconsciente, “hasta que empezamos a tener carro nos dimos cuenta que a veces somos muy imprudentes como peatones”<sup>230</sup>. La incompetencia de los sujetos, bien sea por desconocimiento de la norma o por voluntad, los hace actuar a interés individual, como si fuesen el único usuario del espacio y con derecho a este, sin prestar mayor interés de otro o de sus necesidades. El informante incluso cuestiona el respeto por la vida que actualizan los sujetos con su hacer en donde no sólo pelagra la vida del otro sino incluso la propia.

De acuerdo con lo anterior, se configura a todos los actores, indistinto sea el rol que desempeñe en la ciudad, como sujetos incompetentes en su ser y hacer ciudadano, inclinados y en disputa de la apropiación individual del Ov. De allí resulta un sincretismo actancial y actorial, hay un programa de prueba en el que indistinto sea el rol del sujeto en la ciudad, este se orienta a la disputa y apropiación temporal del espacio público. De esta forma, para el conductor de servicio público, existe una permanente tensión por ganar el pasajero, como se vio con la guerra del centavo. Él usa la vía para su beneficio económico y transita cómo quiere para lograr su

---

<sup>229</sup> Ct.3. De aquí en adelante, léase Ct. como comerciante, el número corresponde al código del informante. Confrontar en entrevistas anexo 1.

<sup>230</sup> Ct.4.

objetivo: "...y eso les importa es pasar a la otra buseta y ya"<sup>231</sup>. Para él, los demás son configurados como sus oponentes,

- a. los otros conductores, "en las otras empresas hay mucha envidia, mucho egoísmo contra nosotros"<sup>232</sup>;
- b. los peatones, "[a la gente] les falta es conciencia y que le tengan paciencia a uno porque si uno les echa pito es porque uno trabaja con tiempos";
- c. los vendedores ambulantes, "tenemos problemas con los vendedores ambulantes, los vendedores de carretas, en las calles, que están cuadrados en las esquinas y a veces nos vemos imposibilitados de transitar nosotros los conductores de servicio público"<sup>233</sup>;
- d. los policías de tránsito, "los policías de tránsito son muy efectivos"<sup>234</sup><sup>235</sup>;
- e. los ciclistas y motociclistas, "los motociclistas acá en Duitama son muy mal educados"<sup>236</sup>;
- f. los mismos usuarios del servicio público son considerados como adversarios, "la gente no le colabora a uno, no se ubican en los paraderos y claro, el parte se lo ponen es a uno"<sup>237</sup>.

Finalmente, para el conductor de servicio público los demás usuarios del espacio público parecen actuar contra él, se presentan como obstáculo de su hacer y los ve como permanentes oponentes.

---

<sup>231</sup> T7. De aquí en adelante, léase T como Transeúnte, el número corresponde al código del informante. Confrontar en entrevistas anexo 1.

<sup>232</sup> CtH.4.

<sup>233</sup> CtT.2. De aquí en adelante, léase CtT como Conductor de la empresa Tundama, el número corresponde al código del informante. Confrontar en entrevistas anexo 1.

\*<sup>234</sup> En este caso, el informante se refiere a *efectivo* mientras hace el gesto de dinero con los dedos y se ríe.

<sup>235</sup> CtH. 3.

<sup>236</sup> CtT.2.

<sup>237</sup> CtH3.

Si se mira lo que enuncia el peatón<sup>238</sup>, el usuario<sup>239</sup>, el vendedor ambulante<sup>240</sup> o cualquier otro actor del espacio público se evidencia el mismo fenómeno; en la ciudad las tensiones cotidianas en las vías configuran al otro permanentemente como el adversario, sin importar el rol que desempeñe el informante, todos reconocen al otro como oponente y cada quien busca simplemente utilizar el espacio con un beneficio personal, así lo manifiesta un motociclista cuando dice,

porque cuando conduzco moto he tenido que vivir en carne propia que no respetan ni siquiera la vía, no lo respetan a uno como conductor, tampoco como peatón, aparte de que ellos [refiriéndose a los conductores en general] se creen los dueños de la vía, entonces empiezan con malos tratos; entonces eso no es ser una persona cívica.<sup>241</sup>

Como consecuencia de lo evidenciado, y dado que la entrevista fue realizada indistintamente a comerciantes, peatones, conductores, agentes de tránsito, taxistas, usuarios, motociclistas, vendedores ambulantes, visitantes y demás, a lo largo de los enunciados se da que el hablante se reconoce, de forma indistinta o con el rol de peatón o con el rol de conductor. Así, cuando habla del quehacer del conductor se reconoce con ellos en el enunciado, “si, nosotros tratamos de cumplir con las normas”<sup>242</sup>, mientras que al referirse al peatón lo hace de la misma manera reconociéndose en él, “si, los peatones somos muy atravesados”<sup>243</sup>. Esta variabilidad en los roles también se ve manifiesta cuando el sujeto judica, pues indistinto sea el rol desde el cual predique valora el hacer del otro: “lógicamente, si van atrasados [los conductores de servicio público] se ponen en las peleas”<sup>244</sup> y el suyo propio: “si, nos falta mucha cultura”<sup>245</sup>. Es precisamente de esta relación sincrética, ambivalente, dinámica, antagónica y en permanente tensión, que se

---

<sup>238</sup> “Hay conductores que no tienen esa cultura y hacen lo contrario, son irrespetuosos con la gente que va a utilizar el servicio...no ofrecen un buen servicio.” T1.

<sup>239</sup> “Es que los vehículos al peatón no lo respetan, ellos cuando cogen una curva, salen de una esquina, van a dar una vuelta a una manzana o una curva, no ven si hay peatones cruzando, no respetan mucho los semáforos. Y si no hay cebrera el vehículo con más veras pasa, si ven el peatón o hay cebrera o señalización no paran, el peatón les tiene miedo.” T3.

<sup>240</sup> “...y no lo dejan trabajar tranquilo a uno” Vendedor ambulante 2. Va2.

<sup>241</sup> Motociclista 1. M1.

<sup>242</sup> Comerciante 1. Ct1.

<sup>243</sup> Ibid.

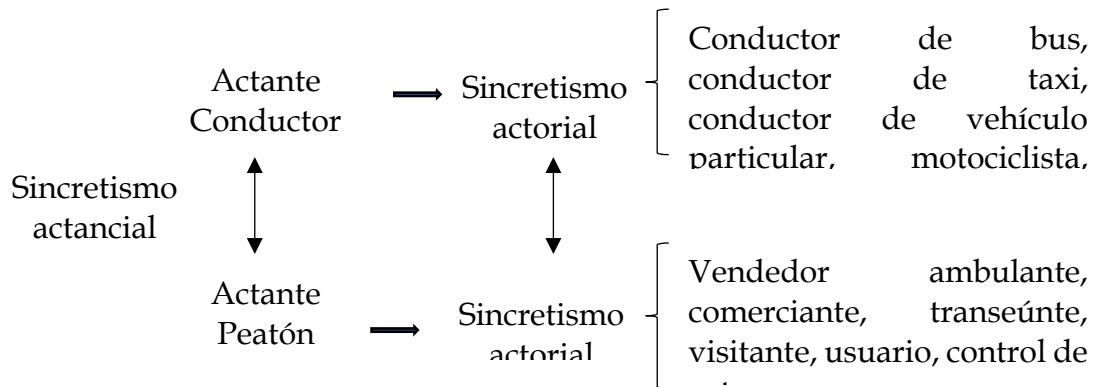
<sup>244</sup> Comerciante Ct.1.

<sup>245</sup> T3.

construye una primera categoría de análisis, que se verá desarrollada más adelante, la configuración del yo y del *otro*.

Así pues, y con lo expuesto anteriormente, en la figura 7 se pueden identificar el rol actorial y el rol actancial en sincretismo.

Figura 8. Sincretismo actancial y actorial



Fuente: Elaboración propia.

Ahora bien, tanto conductor como peatón se orientan al mismo Ov: el libre uso del espacio de movilidad. Cada actor recrea a conveniencia un espacio entre espacios, como afirma Delgado, construye una dinámica de colonizaciones.

Ese espacio moviente está en tantos espacios como presentes o grupos de presentes. Es, por tanto, patrimonio no de quien lo posee, sino de quien lo ocupa para usarlo y sólo en tanto lo usa, puesto que allí la propiedad es –o debería ser- inconcebible y sólo se da como una dinámica infinita de colonizaciones transitorias. Se habla de una esfera de y para prácticas y saberes específicos,

al servicio de una organización singular de la coexistencia basada en la carencia de lugar<sup>246</sup>.

Por consiguiente, y pese a que tanto el uno como el otro, son por derecho constitucional en tanto ciudadanos, poseedores del uso de espacio público, entre los actantes se da una relación de tensión manifiesta en contratos polémicos como se vio en los ejemplos, en donde cada actor desarrolla programas narrativos en los que se disputa el mismo objeto valor. Cada sujeto busca mantener su relación conjuntiva y de prevalencia con el espacio, establecer jerarquías de poder y procurar la desapropiación del otro<sup>247</sup>. Cada actante cumple un programa narrativo de prueba en donde el otro se configura como su oponente además de judicador. En sí, los sujetos cumplen tres etapas en el PN, confrontación – dominación – apropiación/desposesión; esto se puede esquematizar así: [*sujeto* → *Ov* → *antisujeto*<sup>248</sup>], lo que en el caso concreto es [*conductor* → *espacio de circulación* → *peatón*].

De esta forma, se puede ver qué, y en contraste con lo estipulado por la norma colombiana para la escena práctica y la construcción de estrategias de actuación en el espacio de interacción intersubjetivo, las estrategias que reconfigura el individuo para movilizarse en el espacio están en desacuerdo con la búsqueda de la convivencia en un estado de bienestar común y, por el contrario, las relaciones cotidianas se desarrollan mediante contratos polémicos y contractuales en donde la fiducia deriva en un PN de prueba en el que se presenta una lucha entre los actantes por la consecución del mismo Ov, el espacio de tránsito. De ello resulta

---

<sup>246</sup> DELGADO. Op. Cit., p. 50-51.

<sup>\*247</sup> Esta situación da paso a una primera muestra de egoísmo pues el sujeto, pese a reconocer la propiedad comunitaria del espacio público, pretende una posesión momentánea que incluso lo pone en conflicto consigo mismo. Así lo manifiesta el conductor cuando dice, “sí, uno sabe que no debe parquearse ahí, pero a veces por el afán que uno tiene, le toca” T1. De la misma forma lo manifiesta Fontanille, “el egoísta, por ejemplo, es presa de una contradicción dolorosa, puesto que él debe en efecto a la vez reconocer “el valor para todos” de su objeto, y afirmar su derecho exclusivo a poseerlo” p. 16. FONTANILLE, Jacques. *Le cynisme. Du sensible au risible*. Universidad de Limoges. p. 9-26. [En línea]. [Citado 7/11/17]. Disponible en Internet: <URL: [https://www.unilim.fr/pages\\_perso/jacques.fontanille/textes-pdf/Acynisme.pdf](https://www.unilim.fr/pages_perso/jacques.fontanille/textes-pdf/Acynisme.pdf) >.

<sup>248</sup> FONTANILLE. Semiótica del Discurso. Op. Cit., p. 101.

que cada individuo, construye por razones y argumentos que considera válidos para sí, diversas estrategias de cohabitar el espacio en las que el otro se convierte por principio en el oponente.

Esta relación antagónica tiene particularmente una serie de intercambios violentos, en los que “cada uno de los sujetos reivindica una identidad y una posición específica, cuya tensión sólo puede resolverse por la dominación de una identidad en detrimento de la otra”<sup>249</sup>. De esto se deduce que en los individuos existe un conflicto identitario, los informantes a pesar de reconocerse como ciudadanos duitamenses y no obstante su expresión a viva voz y con orgullo de ello<sup>250</sup>, no representan en su hacer prácticas ni estrategias que conduzcan a la consecución de un proyecto común en las que se evidencie el interés por la comunidad y el bienestar de la social, sino por el contrario, se da un total desapego por el otro<sup>251</sup> y una predominancia del individualismo.

Ahora bien, de los recorridos realizados por los actantes es posible identificar otros elementos relacionales que permiten una caracterización y configuración de los actores. Esto puesto que, del modo de ser y de hacer manifiesto en figuras es posible acceder a las estructuras profundas.

### **2.3.2 Tematizaciones y figuras**

En continuidad, coherencia e interdependencia con los PN seguidos por los sujetos, se establecen las tematizaciones y las figuras. La tematización hace referencia a la actualización de los valores en junción con los sujetos<sup>252</sup> que se manifiestan en figuras, estas no son otra cosa que la expresión material perceptible

---

<sup>249</sup> Ibid. p. 107.

<sup>250</sup> “Los duitamenses somos personas muy sencillas, muy tranquilos y amables. Duitama es una ciudad muy tranquila, muy llena de paz, es un remanso de paz Duitama”. CtT2.

<sup>251</sup> “Porque a él [conductor infractor] no le importó el peatón, él no está pensando, yo soy responsable de la persona que quedó lesionada, él lo primero que busca es salvarse él”. T1.

<sup>252</sup> GREIMAS. Y COURTÉS. Op. Cit., p. 405.

de un contenido. Como lo dirían Pardo y Rosales, “lo figurativo sería la manera concreta y observable en que se presentan las ideas, lo abstracto o la materialización del sentido en elementos reconocibles”<sup>253</sup>. En la siguiente tabla 3, se exponen entonces, las tematizaciones asignadas a las figuras actoriales y los atributos disfóricos y eufóricos que son otorgados por los informantes a lo largo de los enunciados a los diversos actores.

Tabla 3. Tematizaciones, figuras actoriales y espaciales.

<b>FIGURAS ACTORIALES Y TEMATIZACIONES</b>	<b>FIGURAS DISFÓRICAS</b>	<b>FIGURAS EUFÓRICAS</b>
<b>Duitamense</b>	<i>poco cívicos, mal educados, retraídos, poco cultos, incultos, imprudente, incívicos, alcahuetas, envidiosos, inconscientes, poco colaboradora, desaseados.</i>	<i>amable, educados, trabajadores, cordiales, generosos, emprendedores, sencillos, tranquilos, hospitalarios.</i>
Gente, todo el mundo, ciudadanía, ciudadano		
<b>Conductor</b>	<i>irrespetuoso, intolerante, escandaloso, impacientes, malgeniados, peleones, groseros, altaneros, mentirosos, desordenados, infractores, amenazador, imprudentes, violento, descuidados, problemáticos, estresados, impacientes, deshonestos.</i>	<i>aseados, maestros, prudentes, decentes.</i>
Chofer, busetero, servicio público, taxista, ciclista, motociclista.		
<b>Peatón</b>		<i>amables, tranquilos.</i>

<sup>253</sup> PARDO. Y ROSALES. Op. Cit., p. 3.

Transeúnte, pasajero, usuario, niño, estudiante, gente, personas.	<i>inconsciente, 'quejetas', irrespetuoso, animales.</i>	<i>enemigo, imprudente,</i>	
<b>Espacio</b>			
Duitama, calle, puentes, vía, andenes, cebras, malla vial, ciudad, parada, carril, paradero, cuadra.	<i>inseguro, ruidoso, contaminado, peligroso, desordenado, lleno de huecos.</i>	<i>congestionado, desaseado, caótico,</i>	<i>ciudad bonita, ciudad cívica, perla de Boyacá, hermosa, paraíso, bella, acogedora.</i>
<b>Normativa</b>			
Policía, gente de tránsito, ley, chupa, norma, código nacional, tomo, secretaría de tránsito, señalización.	<i>abusivos, insensibles, enemigo, ineficientes, abusivos, deshonestos, represiva, injusta.</i>	<i>desordenados, oportunistas, irresponsable, aprovechados, excluyentes, insuficientes,</i>	

Fuente: elaboración propia.

Como se evidencia en la tabla, hay una preponderancia a la descalificación del sujeto, tanto en su ser como en su hacer y de la misma forma sucede con las valoraciones disfóricas respecto al espacio. En este punto, aparece en el relato un nuevo actor, la norma, representado también en el agente de policía y de tránsito,

y a quién, a lo largo de los relatos sólo se le atribuye aspectos descalificativos de orden disfórico y sobre quien se hablará particularmente más adelante.

Se ve aquí que, tanto el rol del conductor como el del peatón, y en sí la ciudadanía duitamense, son valorados y auto valorados como sujetos en los que predomina el interés individual y, como se mostró en los programas que desarrollan, en su ser y hacer no se plantean estrategias ni prácticas ciudadanas cívicas que velen por los intereses comunitarios, ni que conlleven a la construcción de bienestar social.

De las figuras disfóricas enunciadas respecto a peatones y conductores, tres valores parecen englobar el proceder de unos y otros, egoísmo, irrespeto y violencia. De hecho, y en este mismo orden, estos valores parecen operar en encadenamiento, en donde el uno conlleva al otro. Se ejemplifica esta particularidad en el siguiente enunciado: “ha habido problemas en donde se cierran los taxis y ha tocado llamar a las autoridades porque la gente no respeta que el servicio de taxi individual y no es colectivo, con ellos ha habido estos inconvenientes, y entre las empresas, precisamente también porque el uno no deja pasar al otro vehículo”<sup>254</sup>. Se ve entonces que una actitud violenta, *se cierran*, es la consecuencia de un irrespeto, *la gente no respeta que el servicio de taxi es individual*, que a su vez es efecto del egoísmo, *el uno no deja pasar al otro*.

De la actualización y atribución de estos valores por parte de los informantes a los actores del espacio público, y mediante la manifestación de ellos en figuras, se hace posible reconocer unas tematizaciones particulares que engloban y caracterizan el modo de ser y hacer de los duitamense en sus interacciones cotidianas con el otro en el espacio de convivencia (Ver Tabla 4).

Tabla 4. Tematizaciones actoriales.

ACTOR	FIGURA	TEMATIZACIÓN
-------	--------	--------------

---

<sup>254</sup> Directivo de la Empresa 1.

<p><b>conductor / peatón</b></p>	<p>-Me gritó lambona. -No les importa nada. -No toleran ni respetan. -Se han ido a los golpes. -No lo dejan pasar al otro. -A uno le importa es pasar uno. -Tenemos poca cultura, pasamos por donde podamos. -Todo el mundo parquea donde puede.</p>	<p><b>Bárbaro.</b> Que comete actos violentos, crueles e inhumanos, propios de una persona no civilizada. Que es incivilizado, con poca cultura y, generalmente, rudo o grosero<sup>255</sup>.</p>
	<p>- Un ciudadano me dio un golpe. - No se dan ni cuenta que la persona está tirada. - Me golpeó los espejos y ni se disculpó ni nada.</p>	<p><b>Egoísta.</b> Intolerante, aprovechado, envidioso, impaciente, desordenado, descuidado, poco colaborador, inconsciente.</p>
	<p>- No esperan, pegados al pito. - Como ellos hacen lo que hacen le toca a uno utilizar el pito. - Los de las motos se meten por donde sea. - Es normal que se pongan furiosos y griten cosas. - Le echó la madre.</p>	<p><b>Irrespetuoso.</b> Escandalosos, altanero, grosero, infractor, deshonestos, mentiroso.</p>
		<p><b>Violento.</b> Amenazador, imprudente, peleón, problemático, altanero, agresivo.</p>

<sup>255</sup> Diccionario de la Real Academia Española.

Fuente: Elaboración propia.

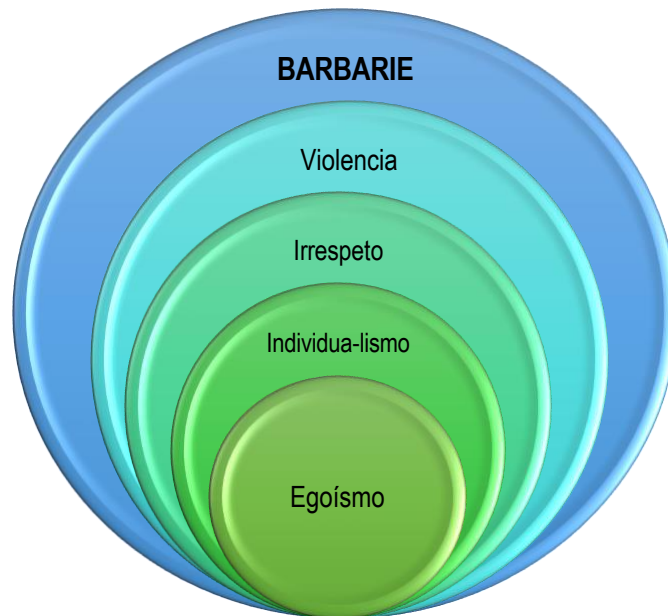
De esta forma, y como se ve en los extractos de los enunciados, las actitudes egoístas, en las que sólo se piensa en lo conveniente para sí y en los intereses propios sobre los ajenos, conducen a acciones individualistas, donde se obra a voluntad y sin tener en cuenta las normas que regulan los comportamientos sociales. Como consecuencia de ello se da a su vez el irrespeto, del otro y de lo otro, pues *no importa nada*, lo que trae como consecuencia el desarrollo de actitudes violentas en las que se ratifica el bien individual sobre el social. Estas actitudes se pueden considerar a su vez como bárbaras, pues lo que prima ante el conflicto es una actitud violenta, prevalece la supremacía del yo individualista y el hacer y ser irrespetuoso.

De las tematizaciones de las figuras actoriales, y puesto que los valores aparecen en consecuencia y encadenamiento de causa y efecto, se puede derivar una relación isotópica<sup>256</sup>, en la que se evidencia una coherencia en la trayectoria del relato que permite definir categorialmente el ser y el hacer del ciudadano duitamense configurado en los relatos. De esta manera se ve cómo el egoísmo conduce al individualismo y a su vez y por consecuencia, esto conlleva al irrespeto y a la manifestación violenta. Estos valores son elementos propios de la barbarie y conducen a la construcción de comunidades no cívicas (Ver figura 9).

---

<sup>256</sup> ECO. Umberto. Lector in fábula. Barcelona: Lumen, 1993.

Figure 9. Valores que componen las manifestaciones de barbarie.



Fuente: Elaboración propia.

Se acuña aquí el término barbarie y bárbaro en el sentido empleado por Todorov.

i. Los bárbaros son los que transgreden las leyes más fundamentales de la vida común ya que no saben relacionarse en la justa medida. ii. Los bárbaros son los que marcan una auténtica ruptura entre ellos y los demás hombres. iii. Los que recurren sistemáticamente a la violencia y a la guerra para gestionar sus diferencias. iv. Los bárbaros son caóticos, arbitrarios y no conocen el orden social. v. Los bárbaros se relacionan sólo con sus familiares y no conocen la vida de la ciudad que se rige por leyes comunes.<sup>257</sup>

Como se lee en la definición dada por el autor búlgaro-francés, las características propias del bárbaro han sido identificadas en los enunciados de los informantes que han descrito a los duitamenses como transgresores de leyes y normas, personas que demarcan una ruptura entre el *yo* y el *otro*, ciudadanos caóticos y desconocedores del orden social que recurren a las soluciones violentas como herramienta de mediación.

Llegado este punto, y al contrastar entonces lo propuesto por las políticas públicas de la sociedad colombiana, como se evidenció más arriba, y lo acontecido

---

<sup>257</sup> TODOROV, Tzvetan. El miedo a los bárbaros. Más allá del choque de civilizaciones. Barcelona: Círculo de lectores S.A., 2008. p. 30 y ss.

en la escena práctica, se demuestra una crisis en la realidad de la cotidianidad duitamense. Debido a los intereses egoístas que mueven al sujeto, al conflicto violento permanente y a la tensión irrespetuosa en las relaciones intersubjetivas decadentes que se dan en un constante antagonismo, el PN, que por principio se plantea de prueba, ha sufrido una perversión y se ha degenerado en un PN de búsqueda, en donde la confrontación por el empoderamiento temporal del espacio ha desvirtuado los ideales sociales de solidaridad, respeto por la dignidad y bienestar común. Estos valores prescritos por la sociedad moderna, junto con la consecución de acciones pacíficas constituyen, como se mostró, los elementos del deber-ser ciudadano, del ser civilizado y de las comunidades cívicas.

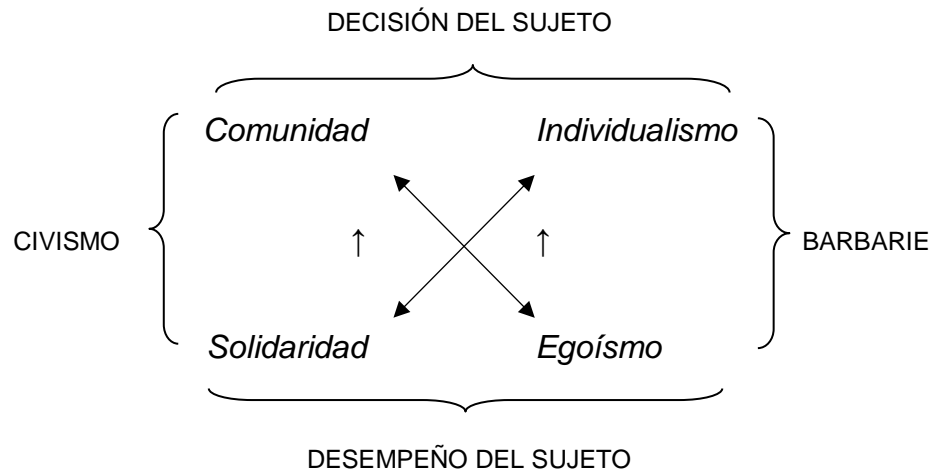
Según Todorov, ser civilizado, “es saber reconocer, en todo momento y todo lugar, la humanidad de los otros”<sup>258</sup>. En otras palabras, es reconocer la dignidad humana, respetarla y actuar en pro de ella. Del mismo modo, ser civilizado es buscar la solución pacífica al conflicto y entender que el orden social se da mediante la construcción solidaria de la comunidad, del colectivismo que actúa bajo la premisa del bien común.

Lo expresado anteriormente se puede representar en un cuadrado semiótico. En este se plasma la relación antagónica entre los duitamenses que no actúan en conformidad con el proyecto de nación y los resultados que de ello se derivan.

---

<sup>258</sup> Ibid. p. 39.

Figura 10. Civismo-Barbarie, cuadrado semiótico.



Fuente: Elaboración propia.

Como se ve en el cuadrado semiótico de la figura 10, el sujeto tiene dos posicionamientos para optar como individuo, dado que es un sujeto con libre albedrío y que habita en una sociedad de derecho puede tomar decisiones libres, o se constituye como un ser para el colectivo, es decir, un individuo de comunidad y para la comunidad, o en oposición a esto opta por ser individualista. De forma paralela su desempeño se escinde en dos tipos de manifestaciones de ser y hacer, las de solidaridad o las de egoísmo. Así, las construcciones de comunidad están expresadas en acciones solidarias y se presentan en oposición a las acciones egoístas que traen como resultado individualismos. Luego, de acciones solidarias para un fin comunitario se llega a la convivencia, a la construcción de comunidades cívicas en pro del bienestar común y, por el contrario, la consecución de acciones egoístas con fines individualistas da como resultado la decadencia social y el establecimiento de la barbarie.

Dicho esto, y desde la exposición de lo acontecido en la escena práctica, se da paso a la descripción de la configuración de las estrategias. Si bien la normativa contempla un desarrollo del ser y hacer ciudadano y unas reglas de convivencia

para guiar las interacciones sociales como se ha visto más arriba, el desarrollo de la vida cotidiana en la calle sigue otras estructuras y presenta una reconfiguración de diversas estrategias auto-configuradas y determinadas a su vez por los valores que ha actualizado el sujeto en su diario vivir y que establecen finalmente su forma de vida.

## 2.4 LAS ESTRATEGIAS Y LA ESCENA PRÁCTICA

Las estrategias corresponden a los procesos de reacomodación de la escena práctica en donde en concomitancia con el hacer del otro cada actor reelabora una estructura sintáctica que da secuencia a la escena práctica<sup>259</sup>. De esta forma y desde lo hasta el momento expuesto como resultado del análisis de los enunciados producidos a partir del acontecer de la escena práctica, se presentan las estrategias que cada actor construye y reconfigura, incluso desde el hacer del otro, para movilizarse y cohabitar en el espacio social de la calle. Como lo afirma Rosales, “los rastros característicos de los sujetos en interacción no son independientes de las circunstancias de su encuentro. Se trata más bien del acuerdo que se construye ‘en situación’ y de su transformación en el mismo cuadro de interacción. Los sujetos no deciden directamente la forma de su relación, sino que esta depende más bien, de la organización de su universo cultural”<sup>260</sup>.

Así pues, y como se vio, la escena práctica concebida por la norma establece una serie de estrategias en la que cada sujeto se modaliza desde la competencia ciudadana por un deber-ser y un deber-hacer, para cada quien se ha establecido un rol desde el que se pretende, de cierta manera, controlar y dar seguridad<sup>261</sup> a

---

<sup>259</sup> FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Op. Cit.

<sup>260</sup> ROSALES. Representación de la cultura de si y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. Op. Cit., p.15. [Texto traducido por la investigadora].

<sup>261</sup> “Los roles temáticos ofrecen en cierta medida seguridad... si puedo por consiguiente anticipar la manera en que él actuará o reaccionará a mis iniciativas, puedo interactuar con él en una cierta

las interacciones de la escena. Sin embargo, y recurriendo a la realidad planteada por los informantes, la escena práctica se ha determinado y configurado a partir de una serie de estrategias establecidas por los regímenes de creencia de los sujetos que, para el caso concerniente, se fundamentan en la lucha por la consecución del espacio, el interés individual sobre el común, el egoísmo, el orgullo, el irrespeto por el otro y la norma y la solución violenta a las situaciones cotidianas que se dan en las relaciones intersubjetivas.

Esta reacomodación de la escena y la reelaboración de las estrategias no son otra cosa que la dación de sentido que el individuo ha construido de su cotidianidad. Pese a la programación establecida no hay un efectivo proceso de adaptación, en lo concebido por el individuo no se encuentra el sentido necesario para sobrevivir a la cotidianidad y al mundo de la vida pues este impone otros retos y necesidades para afrontar a realidad. Ese modo de ser y hacer discrepante termina por manipular el sujeto, ya no se reconocen otras formas de actuar, la fuerza de costumbre termina por decantar en el *ethos* del ciudadano esa forma de dar sentido.

Véanse pues las estrategias que tanto conductores como peatones han desarrollado en la cotidianidad para actuar en la escena práctica; estas readaptaciones estratégicas son consecuencia de la pretensión de apropiación del espacio y la búsqueda de la desposesión de éste en el *otro*. Finalmente, las estrategias conforman los elementos determinantes de la forma de vida que es actualizada por el sujeto en su hacer, ser y percibir de la ciudad.

#### **2.4.1 Del conductor de servicio público**

De partida, la nominalización del conductor de buses y taxis presenta una discrepancia con la realidad percibida pues la carga semántica que implica el 'servidor público' no corresponde con el ser ni el hacer en la vida cotidiana. Dado

---

quietud. En todo caso, puedo calcular con bastante exactitud los riesgos que asumo al confrontarme con él". LANDOWSKY, Eric. Tres regímenes de sentido y de interacción. En: Tópicos del seminario. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Diciembre 2005, N° 14, p.137-179.

que éste es “una persona que brinda un servicio de utilidad social. Esto quiere decir que aquello que realiza beneficia a otras personas y no genera ganancias privadas (más allá del salario que pueda recibir el sujeto por este trabajo)”<sup>262</sup>, las empresas prestadoras del servicio de transporte de pasajeros no son entidades públicas ni subsidiadas por el estado, sino que, por el contrario, responden a organizaciones privadas con ánimo de lucro que, si bien laboran ofreciendo un servicio, a cambio de este reciben una remuneración económica por parte del beneficiado.

Entonces, el objetivo del conductor de bus en primera instancia no es *brindar un servicio de utilidad social* sino recibir una remuneración económica por un servicio prestado; luego, su deber-ser no se concibe desde el servir, sino del beneficio monetario que recibe producto del intercambio comercial. Así lo manifiestan los mismos informantes, quienes, dicho sea de paso, en ningún momento hablan de su labor como un servicio a la ciudadanía, sino que se refirieron a la conducción de servicio público como un trabajo con un fin económico personal. Véanse los siguientes ejemplos.

- Ejemplo 1. “eso [las peleas] se presentan seguido con la competencia, por la famosa guerra del centavo”<sup>263</sup>.
- Ejemplo 2. “sí, pito bastante, bastante porque mi trabajo lo requiere, porque yo trabajo con tiempos, entonces lo uso frecuentemente y es fastidioso, tanto para los usuarios como para la gente que va caminando... pero, [a la gente] les falta es conciencia y que le tengan paciencia a uno porque, si uno les echa pito es porque uno trabaja con tiempos”<sup>264</sup>.
- Ejemplo 3. “las peleas entre taxistas y conductores, la guerra del centavo ya se está pasando un poco por la misma vaina de que mucho trancón, la gente ya no pelea tanto porque que saca la gente con pelear por un pasajero si

---

<sup>262</sup> DEFINICIÓN.DE. [En línea]. [Citado 15/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://definicion.de/servidor-publico/>>.

<sup>263</sup> Tx.1. De aquí en adelante, léase Tx como Taxista, el número corresponde al código del informante. Confrontar en entrevistas anexo 1.

<sup>264</sup> CtH3.

tiene que esperarse un buen rato ahí, entonces eso ya es muy poquito de que se agarren o se digan groserías, ya es muy poco”<sup>265</sup>.

- Ejemplo 4. “uno por el afán de pasar, por los trancones, uno maneja un tiempo, de pronto por eso, del afán de uno, del acelere, digamos, por ejemplo, una vez un compañero tuvo un accidente por eso, por el afán de llegar a pasar rápido se chocó con otro carro”<sup>266</sup>.

En los ejemplos 1 y 3 se habla nuevamente de la *guerra del centavo*, el Ov es la remuneración económica y en los ejemplos 2 y 4 se hace referencia a un deber, *trabajar con un tiempo*, es decir, cumplir horarios establecidos. Aquí el sujeto se ve además de movido por la conjunción con su Ov, manipulado en su deber-hacer. En adición a esto, según el informante 3, si ha disminuido *un poco* la agresividad entre los conductores, no es debido a su conciencia de respeto por la dignidad del otro, sino a que el Ov pierde interés para si por las circunstancias espaciales y temporales de la escena.

Estas dos estrategias modalizantes del sujeto, la *guerra del centavo* y *trabajar con tiempos*, actúan como manipuladoras de la acción y del quehacer del conductor lo que trae como resultado la pretensión constante de la apropiación temporal del espacio. Como resultado de estas circunstancias modalizantes se desprenden otras estrategias que producen que el conductor de servicio público reconfigure su forma de movilizarse y de ser en la escena práctica, así se pueden ver en la Tabla 5. Luego, acciones como pitar constantemente, quebrantar las normas de tránsito, agredir a otros conductores o a peatones, conducir agresivamente, entre otras, terminan por ser parte del hacer cotidiano de conductores y se constituyen incluso como circunstancias y modos de ser característicos de su identidad, “claro uno escucha cuando la gente le grita, es que tenía que ser conductor de servicio público para ser tan gamín”<sup>267</sup>.

---

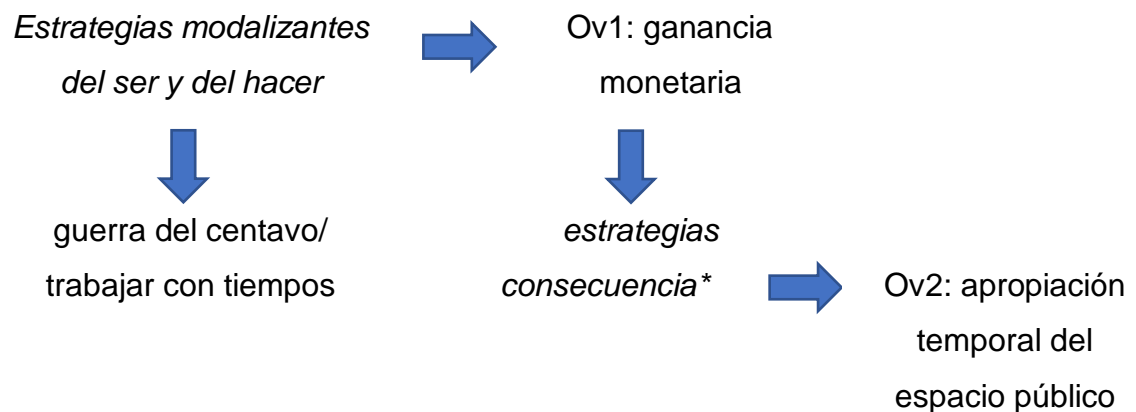
<sup>265</sup> Comerciante.3.

<sup>266</sup> CtH2.

<sup>267</sup> Conductor empresa Tundama 2.

Como se ve en la siguiente figura 11, ocurre un efecto dominó de estrategias que modalizan el sujeto dependiendo del Ov que éste busque. Las dos estrategias modalizantes iniciales, la guerra del centavo y trabajar con tiempos, están orientadas a conseguir una ganancia económica, pero a su vez, para alcanzar dicho Ov1 se reconfigura una serie de estrategias consecuencia que se orientan a la apropiación temporal del espacio público, lo que sería un Ov2. Es decir, el Ov2 y las estrategias que de él se desprenden son consecuencia de la búsqueda del Ov1 y de las estrategias modalizantes.

Figura 11. Encadenamiento de estrategias modalizantes y estrategias consecuencia.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 5. Estrategias modalizantes y estrategias consecuencia del conductor del servicio público.

Estrategias modalizantes	*Estrategias consecuencia
Ov1: ganancia monetaria	Ov2: apropiación del espacio público
<p>a. Guerra del centavo</p> <p>b. Trabajar con tiempos</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pitar constantemente</li> <li>- No respetar las normas</li> <li>- Conducir a velocidades por conveniencia personal</li> <li>- No dejar pasar al otro</li> <li>- Cerrar a otros conductores</li> <li>- Maltratar al usuario con la conducción</li> <li>- Pelear constantemente</li> <li>- Irrespetar al otro</li> <li>- Responder con agresiones físicas o verbales</li> <li>- Conducir agresivamente</li> <li>- No ceder el paso ni a peatones ni a vehículos</li> <li>- Recoger y dejar pasajeros en cualquier lugar</li> <li>- Estacionarse en cualquier lugar</li> <li>- Detenerse en cualquier lugar</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia.

#### 2.4.2 Del peatón

En cuanto al peatón, su único objetivo de tránsito en la ciudad y en las calles es la movilidad de un lugar a otro. Sin embargo, debido a su incompetencia en su deber-ser como peatón, en consecuencia y en respuesta del hacer del otro, este también desarrolla una serie de estrategias que van en contra de la norma para transitar en la calle y que obstaculiza el tranquilo y pacífico vivir cotidiano en el

espacio público. Su estrategia modalizante es transitar por cualquier lugar “...eso no respeta nada, el peatón se pasa por cualquier lado”<sup>268</sup>; de esta estrategia individualista se desprenden entonces las demás estrategias consecuencia que configuran la movilidad de peatones y que al igual que las estrategias del conductor terminan por afectarse de manera interdependiente. (Ver tabla 6).

Tabla 6. Estrategia modalizante y estrategias consecuencia del peatón.

Estrategia modalizante	Estrategias consecuencias
Pasar por cualquier lugar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No utiliza las cebras</li> <li>- No utiliza los puentes peatonales</li> <li>- No respeta el cambio de semáforo</li> <li>- No usa los andenes</li> <li>- Camina por las vías destinadas a vehículos</li> <li>- Atraviesa la calle en medio de los carros</li> <li>- No respetan ninguna norma</li> <li>- Se atraviesa a los vehículos</li> <li>- No utiliza los paraderos</li> <li>- Quieren que el transporte público lo recoja y lo deje donde él desea</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede ver, las estrategias que se reconfiguran en la escena práctica determinan el hacer y ser tanto para conductores como para peatones y están fundamentadas en los mismos valores, egoísmo, irrespeto y violencia. Todas las relaciones intersubjetivas se fundamentan en tensiones marcadas por el individualismo de los sujetos y por la búsqueda de la apropiación temporal del espacio para su libre tránsito; el otro se reconoce como un permanente oponente, e incluso la misma normativa, en principio concebida para orientar y dirimir

---

<sup>268</sup> Comerciante.9.

conflictos, se convierte para los sujetos en la escena práctica en un impedimento, en un obstaculizador que interviene en su actuar libertino y desinteresado del bien común.

Llegado este punto, y dada la recurrencia en los relatos se conforman tres categorías interdependientes desde las cuales se hace posible profundizar en el análisis de la configuración del modo de ser<sup>269</sup> y hacer ciudadano pues, es precisamente a partir de la interpretación de la configuración de los procesos categoriales, que clasifica y ordena la fragmentación percibida del *continuum*, que se comprende cómo se produce la dación de sentido. Estos procesos se basan en los constructos cognitivos, pragmáticos y patémicos<sup>270</sup> que el sujeto configura e interpreta del mundo de la vida para desde ellos significarse, tomar decisiones, actuar y finalmente ser<sup>271</sup>.

---

<sup>269</sup> RESTREPO. Op. Cit.

<sup>270</sup> “El conjunto de las propiedades manifestables del universo pasional”. GREIMAS. Y FONTANILLE. Op. Cit., p. 74.

<sup>271</sup> “Estudiar los fenómenos para deducir las categorías universales que nos son otra cosa que los ‘modos de ser’, esto es, los modos como el ser es”. RESTREPO. Op. Cit., p.69.

## 2.5 CONSTRUCCIÓN CATEGORIAL

Resultado entonces de las recurrencias temáticas y estratégicas presentes en los discursos de los informantes, se dio la construcción de tres grandes categorías que engloban lo que constituye para los ciudadanos duitamenses la “construcción del mundo del sentido común”<sup>272</sup>. El análisis categorial pretende describir y caracterizar desde las representaciones del universo propio, el sentido axiológico que el sujeto actualiza en su rol como ciudadano para comprender desde allí un elemento más del *ethos* cultural colombiano, como lo diría Fontanille, “la ética de las maneras de hacer y las costumbres”<sup>273</sup> creadas y vivificadas a diario en las prácticas de movilidad y en las relaciones intersubjetivas que éstas comprende.

La primera categoría, *El yo vs el otro*, responde a la relación antagónica intersubjetiva que se da en el espacio de convivencia; la segunda, a *la construcción simbólica del espacio*, la significación que se le atribuye al lugar desde el cual el sujeto manifiesta su presencia, se construye y construye la relación con el otro; y la tercera, referente a *la normativa y el civismo* en la que se hace énfasis en la representación de oposición que el sujeto le atribuye a la ley y su paso a posicionamientos *cínicos*. Esta construcción categorial orienta el análisis a la clarificación de los elementos axiológicos que configuran el *ethos* cultural correspondientes a la forma de vida que junto a los regímenes de creencia permite explicar la construcción identitaria, el sentido desde el cual el ciudadano duitamense establece su ser y hacer ciudadano. El *ethos* es finalmente el lugar donde se instauran las axiologías, “un objeto que da sentido a un proyecto de vida”<sup>274</sup>, el sistema de valores, que da forma a las pasiones y a los constructos cognitivos y sociales, en sí, es todo el sistema de creencias desde el que se

---

<sup>272</sup> GREIMAS. Y COURTÉS. Diccionario razonado de la teoría del lenguaje. Op. Cit., p.52.

<sup>273</sup> FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Op. Cit., p. 15.

<sup>274</sup> Ibid. p. 42.

determina y actualiza el hacer del ciudadano en la vida cotidiana y las relaciones de mediación que construye con el otro y con el mundo que cohabita.

### 2.5.1 El yo y la alteridad

Presupuesto el axioma que define al hombre como ser social en permanente construcción de relaciones intersubjetivas, toda comprensión, valoración y construcción que el sujeto hace del *yo*, en tanto ser individual, se da a partir de, tanto la configuración que el *otro* hace del *yo*, como la que el *yo* se formula de sí mismo desde la alteridad<sup>275</sup>. De esta forma, como afirman Rosales y en concordancia con Lotman, “el discurso de la alteridad es necesario para definir la identidad como estructura dotada de significación y para la actividad de la conciencia individual, en la medida en que es ‘en el contacto con otro *yo* que se constituye una condición necesaria para el desarrollo creativo de *mi* conciencia”<sup>276</sup>.

De allí que el discurso de los informantes, las referencias construidas respecto a las interacciones y relaciones intersubjetivas en el espacio de movilidad se construyan refiriéndose al quehacer del otro y al hacer propio en referencia del otro. En todos los enunciados<sup>277</sup> se encontró una serie de ocurrencias que permiten determinar cómo se configura el *yo*, cómo se visualiza ante la alteridad, qué valores actualiza en las relaciones interpersonales y, de la misma manera, cómo ve al *otro* y cómo interpreta que se dan las relaciones de ese *otro* con él.

---

<sup>275</sup> “Su aparición [la del otro] en el campo práctico del Yo induce un reordenamiento de los sistemas de valores, sea para suscitar una disposición a la virtud en el campo de la justicia (Aristóteles), sea para dar acceso a un estrato axiológico genérico (cf. el «imperativo categórico» de Kant), sea para reconstruir los sistemas de valores en torno a una alteridad referente (cf. la «trascendencia» del Otro en Levinas)”. FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Op. Cit., p. 187.

<sup>276</sup> LOTMAN. La semiosfera I. p. 64. En: ROSALES. Representación de la cultura de si y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. Análisis Semiótico. Op. Cit., p. 127.

<sup>277</sup> “Los textos que describen la cultura del yo y de aquellos que pertenecen al universo del otro son legitimados como componentes de una gramática de la cultural. Esta gramática está definida por el centro de la semiosfera o por la traducción y creación de información relevante en el espacio de la periferia. En los dos casos, hay sistemas axiológicos que ponen en juego la construcción permanente de la identidad cultural de un ‘nosotros’ o de un ‘yo’ en relación con los otros”. Ibid. p.101-102.

### 2.5.1.1 *El yo vs. el otro*

Como se vio en el nivel narrativo, los informantes construyen en la disputa por el Ov una tensión dinámica entre el yo y el *otro*. Es así como, resultado de las interacciones polémicas en el espacio y por la apropiación de este, se da una tensión intersubjetiva donde cada sujeto se construye desde una significación de víctima o victimario. En este punto ocurre un doble fenómeno; en el primer caso, el sujeto es en efecto una víctima del otro, “le pegaron a un chofer, lo bajaron de la buseta y entre todos le pegaron, como a la una de la tarde”<sup>278</sup>; y en el segundo caso, pese a ser el victimario, excusa su hacer indebido al auto valorarse como sujeto victimizado por las circunstancias, “y no, pues ellos como hacen lo que hacen [los conductores de vehículo particular] pues a uno le toca utilizar el pito, y pues uno utiliza el pito, qué más hace”<sup>279</sup>. Debido entonces al complejo sistema de roles y desde la instancia de enunciación, el informante tiene tendencia a embragarse o a hacer sincretismo con la víctima, lo sea en efecto o no y con independencia de si por momentos asume el rol de peatón, de conductor, etc.

En otros términos, el informante se embraga con una instancia de enunciación que lo hace también un actor específico del conflicto en el espacio urbano, pero intercambia a conveniencia, la relación de embrague con el actor social que, en las inmediaciones de los relatos expuestos, resulta ser el agredido, el ofendido, el vulnerado, el humillado, “pues con los peatones es frecuente que uno les echa pito y entonces se molestan y a veces le echan la madre a uno”<sup>280</sup>. Como se ve en el ejemplo, esta condición de víctima justifica que el humillado, en este caso el peatón, desencadene una respuesta agresiva frente al que se ha establecido como el primer agresor o el iniciador del conflicto, quien no obstante lo hecho, y en apariencia con justificación de ello, se siente víctima.

De esta forma se evidencia cómo se da la construcción de las interacciones entre los actores sociales; sin importar el rol que desempeñe el sujeto en la

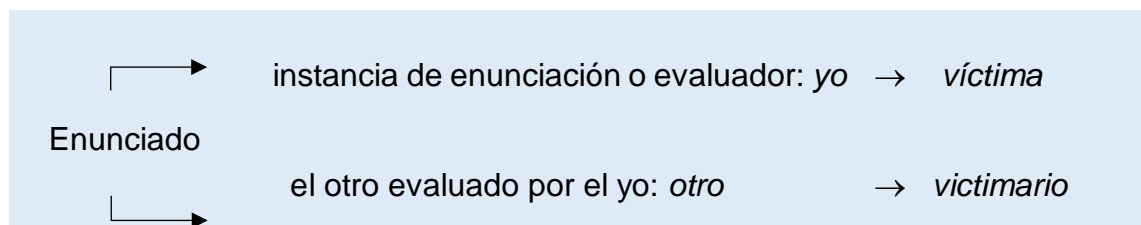
---

<sup>278</sup> Ct1.

<sup>279</sup> CtH.2.

<sup>280</sup> Tx.1.

movilidad del espacio público, bien sea conductor, peatón, transeúnte, usuario, vendedor, etc., su relación con el otro parte de la configuración del yo víctima, en la instancia de enunciación el judicador yo se configura víctima y sanciona el hacer y ser del *otro* como victimario. Así lo manifiestan los enunciados, por ejemplo, el informante que habla desde el rol de peatón, “y si no hay cebra el vehículo con más veras pasa, si ven el peatón o hay cebra o señalización no paran, el peatón les tiene miedo”<sup>281</sup>; para él, el conductor es su agresor. En el caso del usuario, “pues ya he tenido como miedo de utilizar el transporte porque me ha pasado ya, que he tenido problemas y maltratos”<sup>282</sup>, este es la víctima del conductor de bus, mientras que, para el conductor de bus, “eso es como delicado, los carros tienen que tenerle miedo a la gente”<sup>283</sup>, los demás son sus victimarios. Se esperaría que la autoridad, el agente de tránsito se viera exento de tal situación debido a su posicionamiento de poder en la vía pública, sin embargo, este enuncia, “si va un peatón, además yo les tengo miedo, desde que veo un estudiante yo siempre les tengo miedo...”<sup>284</sup>, luego también ve en el otro un potencial agresor al cual le teme y del cual se debe cuidar, al igual que los demás sujetos se reconoce como víctima.



El hacer del sujeto en la ciudad entonces, inicia bajo este posicionamiento de predisposición ante la presencia del otro a quien ve permanentemente como un potencial victimario, en donde incluso, sin darse la agresión, el sujeto se presta atento a identificar cualquier gesto del otro como un ataque directo. Sin embargo, y pese al intercambio de roles, el sujeto en ningún momento se considera victimario

<sup>281</sup> T.1.

<sup>282</sup> T.7.

<sup>283</sup> CtH.1.

<sup>284</sup> Agente de tránsito 1. AgT.1.

del otro y, por el contrario, y pese a serlo, antepone constantemente justificaciones de sus actos agresivos, además de no verlos como tal, “y ahí es donde ocurren los accidentes, porque en cualquier momento, mal medido uno le pega a un muchacho de esos y ahí estuvo el inconveniente, y que, ¿qué paso? No, que el de la buseta iba rápido”<sup>285</sup>.

De esta forma, son frecuentes las circunstancias que se desencadenan en disputa, basta solo un pitazo, una frenada del automotor en los talones del peatón, un insulto gritado en plena calle, un gesto displicente o un contacto provocador para que el otro reaccione con una agresión más a la recibida. En consecuencia, cualquiera sea el rol que desempeñe el ciudadano, su posicionamiento de víctima le da, en apariencia, excusa para a su vez actuar como victimario, sin considerarse en ningún caso como el agresor.

Lo anterior explica que los permanentes y dinámicos intercambios de roles actanciales entre el *yo* y el *otro*, surgidos del deseo de ganar la relación conjuntiva con el objeto valor, el espacio, se enfocan a su vez en la búsqueda de una valoración positiva dada en primer lugar, por el mismo sujeto que judica su hacer desde la auto justificación que en apariencia lo autoriza a ver como válido y positivo su mal hacer y, en segundo lugar, por parte del judicador, sea este un observador, un testigo, la autoridad de tránsito, el lector del testimonio o el investigador-entrevistador.

Dicho de otra forma, sea cual fuere la posición del sujeto en la escena de los intercambios urbanos: peatón, conductor de transporte público, de motocicleta o de bicicleta, etc., en la instancia de enunciación este se reconoce como el sujeto victimizado. El sujeto o el *yo* aspira permanentemente a una evaluación positiva y esta debe ser lograda incluso si sus propios actos son hostiles o de rompimiento de normas. Es la victimización del *yo* lo que justifica la negación del mal hacer donde se antepone a todo juicio la excusa<sup>286</sup>, incluso la adjudicada por el mismo afectado

---

<sup>285</sup> CtH.1.

<sup>286</sup> “Yo nunca he visto ningún infractor, ni un accidentado que diga, la culpa fue mía, créeme, que el 99 y algo por ciento es el ‘pero’”. AgT.1.

sobre quien realiza el mal hacer<sup>287</sup>, de donde resultan ser estas dos situaciones una constante en la valoración de los informantes.

Consecuentemente, la posición del actante sujeto en un modelo actancial será ocupada por aquel actor que, posicionado como instancia de enunciación, logra manipular el enunciado configurándose desde el parecer-ser, en toda interpretación de los hechos, como el sujeto con derechos plenos y con la justificación suficiente de los propios actos, de lo que se desprenden algunas consecuencias: *i)* la instancia de enunciación, que se sincretiza con el *yo* (víctima que reclama derecho justificado a pesar de los yerros) tiene efecto camaleónico<sup>288</sup> del sujeto para lograr evitar el descentrarse y leer las situaciones desde la perspectiva del otro y para privilegiar, en todo caso, argumentos (así sean fallidos o sesgados) a favor del modo particular y personal de ocupar y obrar en el espacio público; *ii)* esto implica una incompetencia social del sujeto para reconocer plenamente al otro y la perspectiva y derechos que la alteridad puede tener en el espacio de convivencia; *iii)* este posicionamiento egocéntrico desencadena hechos violentos susceptibles de ser analizados como dispositivos pasionales en los que hay un exceso de autoestima y una estrategia en que el orden sociolectal puede ser menoscabado a favor del *yo*; *iv)* los actores sociales vinculados a la empresa privada de transporte público, y en posición de dominio o de poder por la creencia cultural de que el conductor del habitáculo mecánico es más importante que el peatón<sup>289</sup>, consolidan estrategias de apropiación violenta del espacio público y encuentran justificaciones en los incumplimientos de las normas de los otros actores de las escenas prácticas (por ejemplo, el caso del peatón que no cruza la calle por las esquinas y en el turno que le corresponde) para la consolidación de comportamientos hostiles recurrentes,

---

<sup>287</sup> “Pues sí [conducen indebidamente], pero no hay que echarle la culpa porque ellos andan con tiempos, pero sí, hay unos que en el centro cogen despacio y a las afueras por recuperar el tiempo empiezan a pasar a toda y a pitar”. Tx.1.

<sup>288</sup> LANDOWSKI, Erik. Presencias del otro. Limas: Fondo Editorial Universidad de Lima, 2007.

<sup>289</sup> “Eso se ve es en los que tiene carros de alta gama, que como son ellos y les ponen esos pitos que exageran, sí, por notarse ellos, es eso, se creen más que los otros”. Ct1.

al punto de una cierta incuestionabilidad de la racionalidad del *sentido común*<sup>290</sup> de los habitantes del espacio urbano.

Esa persistencia en el parecer ser responde también a la primera etapa del esquema pasional, donde sucede el despertar afectivo seguido de la disposición. Así, y en un primer momento, ante la presencia del extraño, el investigador, y ante la necesidad de una construcción positiva del yo, en el informante se produce un fenómeno de exaltación, el pivote pasional conduce a una inmediata y automática emoción eufórica que lo conlleva a una judicación positiva, que en un principio parte no de lo percibido en acto ni de lo registrado en la memoria como fenómeno de la realidad histórico-social, sino, de la sobrevaloración de sí. En este punto, la sobrevaloración del informante se escinde, pues al auto valorarse el sujeto lo hace desde la protección de su propia imagen y al valorar el espacio lo hace desde un constructo imaginario producto de la idealización de la realidad<sup>291</sup>.

De esta forma, la manifestación tímica del informante y el dispositivo pasional coinciden con la caracterización semiótica del orgullo, expresado en la exaltación de sí, de las propias decisiones, de ser duitamense y, en consecuencia, de la ciudad que habita. Esta auto-valoración positiva responde a una búsqueda de validación y aceptación por parte del otro que se convierte en judicador. Así, como lo afirma Harkot de la Taille refiriéndose al orgullo:

El amor propio es un sentimiento que incita al sujeto a igualar o a sobrepasar a los otros, a hacer más o aún mejor, a comportarse de forma que controle, lo más que se pueda, la manera en que el otro interactúa con él; la persona que tiene amor propio busca valorarse. Atraer la mirada del otro sobre lo mejor de sí mismo implica desviarlo de las zonas menos brillantes, de las zonas de debilidad, de inferioridad, en resumen. Aquel que está dotado de amor propio evita exponer su vulnerabilidad<sup>292</sup>.

---

<sup>290</sup> “Cuando decimos que alguien tiene sentido común, no solo queremos sugerir el hecho de que utiliza sus ojos y oídos, sino que, como decimos, los mantiene —o así lo intenta— abiertos, utilizándolos juiciosa, inteligentemente, perceptiva y reflexivamente, y que es capaz de enfrentarse a los problemas cotidianos de una manera cotidiana y con cierta eficacia” p. 96. GEERTZ, Clifford. El sentido común como sistema cultural. En: Conocimiento Local. Ensayos sobre la interpretación de las culturas. Barcelona: Paidós, 1999. p. 93-116.

\*<sup>291</sup> La valoración del espacio desde el constructo de imaginario es abordado en la siguiente categoría.

<sup>292</sup> HARKOT DE LA TAILLE, Elizabeth. Breve Examen semiótico de la vergüenza. p.7. En: *Nouveaux Actes Sémiotiques*. [En línea]. [Citado 02/08/17]. Disponible en Internet : <URL : <https://fr.scribd.com/document/163042393/HARKOT-Breve-Examen-Semiotico-de-La-Vergüenza>>.

La emoción conlleva al sujeto patémico a la vanidad, a una sobre-valoración positiva del yo y del espacio, lo que correspondería, a la fase de moralización del esquema canónico pasional que, en principio, desemboca en una atenuación emocional (en el marco de un esquema tensivo de la decadencia). Esto es lo mismo que afirmar que las condiciones axiológicas, en este caso, la sobrevaloración del yo con acceso privilegiado al espacio público, responden a creencias (cogniciones, afectos y regímenes de las relaciones sociales) del sujeto egocéntrico.

Sin embargo, en el momento en que el informante reconsidera una segunda visión de la escena práctica percibida, que ahora se hace visible por la pregunta del investigador que indaga sobre situaciones que antes no eran visibles porque no eran revisitadas para reflexionar sobre ellas, el informante re-direcciona su discurso y hace una descripción paralela del sí y del espacio en la que, no obstante, atenúa ciertos elementos del propio comportamiento para preservar, ante lo que supone la mirada evaluadora del investigador, una imagen o simulacro positivo de sí y del entorno social o del universo sociolectal del cual hace parte: “a mí me parece que [los conductores] son como educados, algunos años atrás eran un poquito más groseros, ahorita no tanto”<sup>293</sup>; “eso en todas las ciudades es lo mismo, la gente actúa igual, que sean así no es solo acá ... y eso es como todo, unos trabajan bien y otros trabajan mal”<sup>294</sup>. En estas construcciones, el informante, ante la mirada de un evaluador (o de aquel que percibe en este rol) opta por matizar y mejorar axiológicamente tanto el entorno sociocultural como el propio comportamiento, para ello emplea expresiones como *me parece que son como educados, antes eran un poquito más groseros*, no afirma categóricamente una posición y usa elementos de atenuación para no comprometerse. Al expresar, *eso en todas las ciudades es lo mismo*, opta por un ocultamiento en la generalidad, lo que corresponde a una lógica etnocéntrica o a la tendencia a privilegiar la propia cultura como parámetro eufórico o positivo de la vida social a la que se pertenece.

---

<sup>293</sup> Comerciante 5. Ct.5

<sup>294</sup> Comerciante 4. Ct.4

Precisamente, en esta reconsideración radical, entre otros factores, la estima de sí: la vanidad emerge no solo por la proclamación egocéntrica del derecho a decidir sobre el espacio público sino, sobre la estima excesiva del modo de vida cultural al que se pertenece. Es por esto que se puede comprender por qué, cuando el informante se refiere a la ciudad, predica: “Duitama es una ciudad muy bonita y agradable para vivir”<sup>295</sup>, aunque, el mismo informante más adelante dirá: “uno de los problemas de Duitama son las calles. Las calles de Duitama son vueltas una nada. Es un desastre, todas, no creo que haya una vía que no esté en mal estado”<sup>296</sup>. En estas construcciones es inevitable, frente a la vanidad y el etnocentrismo, reconocer en primera instancia lo problemático del propio entorno sociocultural y si bien termina por reconocerse en una segunda instancia finalmente no se aceptan las circunstancias manifiestas y se busca nuevamente una excusa, “pero finalmente Duitama es un buen lugar para vivir, está bien ubicada”<sup>297</sup>.

Es así como cada sujeto reconstruye en el texto-enunciado una condensación de lo que acontece en la escena práctica y de lo que configura para sí en ella; el sujeto expone cómo se van iconizando estratégicamente las respuestas producto de la costumbre dada por la sobrevaloración además de las dadas fuera de la norma como práctica recurrente en la difícil convivencia en el espacio urbano. De allí resulta que, en Colombia, las muertes por accidentes de tránsito se constituyan como la tercera causa de muerte violenta en el país<sup>298</sup>, con más de 7000 muertos al año, cifra que sigue en aumento<sup>299</sup> y que dicha situación no represente motivo de alarma para nadie. Este tipo de violencia, pasiva y activa, manifestada en las

---

<sup>295</sup> Conductor empresa Tundama 3. CtT3.

<sup>296</sup> Transeúnte 1. T.1

<sup>297</sup> Comerciante.4.

\*<sup>298</sup> De acuerdo con el informe anual mexicano del Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y la Justicia Penal del 2017, cuatro de las ciudades colombianas están enlistadas dentro de las 50 ciudades más peligrosas del mundo. La clasificación tiene en cuenta homicidios y actos violentos que atentan contra la dignidad humana. [En línea]. [Citado 20/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2017/05/12/43-de-las-50-ciudades-mas-peligrosas-del-mundo-estan-en-latinoamerica-que-esta-sucediendo/>>.

<sup>299</sup> VARGAS, Diego. Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte. Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Colombia, 2015. [En línea]. [Citado 09/03/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://culturavial.files.wordpress.com/2012/12/8-accidentes-de-transporte-1-parte.pdf>>.

pasiones disfóricas, no se reconoce como tal cuando se padece, ni cuando se origina, a pesar de que en los hechos que desencadenan intervengan diferentes tipos de artefactos que pueden ser usados como armas, bien sea de forma directa o con contacto corporal, como es el caso de los vehículos motorizados (el carro, la moto y el autobús) o no motorizados (como la bicicleta, coches para niños, carritos para llevar mercado, carretas) y el contacto provocador o claramente agresivo entre cuerpos. Otros elementos son también empleados para el ejercicio de una violencia sin contacto corporal, es el caso de la provocación, el insulto verbal o gestual<sup>300</sup>.

Esta serie de situaciones son las que conllevan a la creación de las diversas estrategias de movilidad ya enunciadas. Si bien existe para cada quien una programación de la acción regida por normas y leyes de tránsito y convivencia, se dan procesos de adaptación de la programación con justificaciones donde el contrincante resulta ser el imprudente, el avaro, el incompetente, el abusivo, el bárbaro o el inculto. Los reajustes estratégicos evidencian un efecto mimético basado en una competición entre actores sociales para ver quién gana, como sea, el conflicto. Es decir, la incompetencia urbana del sujeto resulta de una mimesis acrítica de las estrategias que otro ha empleado para salirse con la suya en las inmediaciones de los conflictos en el espacio urbano. Este juego mimético, sumado al carácter camaleónico en el que el enunciador se sincretiza con la víctima, conduce a unas escenas prácticas en las que se ponen en juego apariencias, simulacros, sobreactuaciones, sentimentalismos, búsqueda de la lástima o la imposición de intereses mediante el uso de la fuerza. Una práctica habitual es que el sujeto se muestre en una teatralidad cotidiana, como un ser sobrepasado por la

---

\*300 Según el informe publicado por la plataforma de movilidad *Waze*, en el primer índice Global de Satisfacción del Conductor del 2015, Bogotá se ubica como la segunda peor ciudad del mundo para conducir. El balance en cuanto a los peores países en conducción, sin embargo, no cambia el panorama, Colombia ocupa el cuarto lugar de la lista. [En línea]. [Citado 20/10/17]. Disponible en Internet: <<http://www.semana.com/tecnologia/articulo/bogota-es-la-segunda-peor-ciudad-para-conducir-segun-waze/444603-3>>. Para el 2017 y de acuerdo con el informe alemán *kfzteile24*, Bogotá es la segunda ciudad del mundo con mayor agresividad al volante y además ocupa el puesto número 8 entre las peores para manejar. En: *Revista Motor*. 29 de septiembre de 2017. [En línea]. [Citado 04/20/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.motor.com.co/actualidad/industria/bogota-segunda-ciudad-mundo-mayor-agresividad-volante/29454>>.

situación, al borde de la locura, o agresivo y temible, esto evitaría que le sean impugnadas responsabilidades o que se le demande cordura<sup>301</sup>, de modo que aparecen costumbres<sup>302</sup> que se reacomodan a las nuevas situaciones y que finalmente terminan por servir de argumento que justifica la irresponsabilidad de cada actor individual<sup>303</sup>.

Por su parte Zinna explica respecto a estas nuevas situaciones que lo imprevisto es todo aquello que altera y obliga a reprogramar la acción somática al transformar la praxiología, el acto o la finalidad misma del acto con relación a la retroalimentación de la escena predicativa<sup>304</sup> y, en las escenas prácticas y las estrategias investigadas se observa cómo “en la interacción física y perceptiva con el mundo y con los demás sujetos, el actor modifica su comportamiento somático o comunicativo en función de los escenarios percibidos”<sup>305</sup>.

Estos modos de actuar descritos como práctica significativa conducen a reafirmar al egoísmo, como un valor transversal en forma de vida en la cultura urbana de Duitama, en la que prevalecen los valores individuales sobre los colectivos, donde el *je-bien* marca el no reconocimiento del otro; se instaura además en el sujeto las prácticas de irrespeto y de orgullo que dan como resultado diversas manifestaciones de violencia. Es decir, se tiene un cultivo del egoísmo que antepone los intereses del *yo* violento (que simula ser víctima) a los de la comunidad. En palabras de Rosales, “el egoísta es un sujeto apasionado que no se preocupa sino por sus propios intereses: *la persona no busca sino alcanzar sus propios intereses personales*. El núcleo del egoísmo reside en la estima excesiva que el sujeto tiene de sí mismo y, en consecuencia, en su incapacidad de reconocer

---

<sup>301</sup> “Si, a veces se suben de mal genio [los usuarios de busetas] y dicen una cosa y otra, se quejan y echan vaina y pues uno más bien se queda callado para evitar problemas”. CtH2.

<sup>302</sup> “Yo creo que es normal que piten así...por el trancón se pegan al pito, pero eso es normal” Ct.6.

<sup>303</sup> LORUSSO, Anna Maria. Jacques Fontanille, *Formes de vie*, Liège, Presses Universitaires de Liège. En: *Actes Semiotiques*. Enero, 2017. No. 120. [En línea]. [Citado 20/03/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://epublications.unilim.fr/revues/as/5699>>.

<sup>304</sup> ZINNA, Alessandro. La inmanencia: línea de fuga semiótica. En: Tópicos del Seminario 31, La inmanencia en cuestión I. Universidad de Toulouse, Francia, 2014. [En línea]. [Citado 03/24/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.redalyc.org/pdf/594/59432088002.pdf>>.

<sup>305</sup> Ibid. p. 37.

la alteridad como un elemento esencial en la construcción de su propia identidad”<sup>306</sup>.

Como se lee, esta configuración del yo víctima, que surge de la sobrevaloración dada por el orgullo y el egoísmo es característica propia de los sujetos vanidosos y es a su vez, la causante del irrespeto del *otro* y la manifestación en acciones violentas. Esta actitud beligerante, en adición, hace que el yo vea al *otro* como el impaciente, el intolerante y el inconsciente. De esta forma el yo vanidoso enuncia, “les falta es conciencia y que le tengan paciencia a uno, porque si uno les echa pito es porque uno trabaja con tiempos”<sup>307</sup>.

Desde el punto de vista del yo, este considera que su mal hacer en el espacio de interacción no debe ser evaluado como negativo, sino que por el contrario debe ser comprendido. Para el yo es la actitud del *otro* la que se presenta en contravención, “si uno para a recoger un pasajero, los de atrás no se esperan, sino que se ponen bien bravos, se pegan al pito, no tienen paciencia”<sup>308</sup>. Así que, el conductor que recoge al pasajero fuera de la zona de paradero, además, sin orillar el vehículo y obstaculizando el tránsito por el tiempo que desee, no se ve a sí mismo como el actor generador del inconveniente, sino que, por el contrario, manifiesta que es el hacer del otro el que se da como problemático.

Esta actitud del yo, extendida a todos los actores del espacio de interacción y sean estos enunciadores o sujetos del relato, toma ahora una postura cínica pues de forma descarada el sujeto defiende y practica actitudes que van en contra del bienestar del otro<sup>309</sup>. En este ambiente duitamense, la tolerancia, la paciencia y la conciencia son tomadas y comprendidas como elementos que deben conllevar al sujeto a un paroxismo abnegado para que el mal hacer del *otro* sea desde cualquier punto de vista comprendido y aceptado. En el siguiente cuadrado semiótico se

---

<sup>306</sup> ROSALES. Representación de la cultura de si y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. Análisis Semiótico. p. 205.

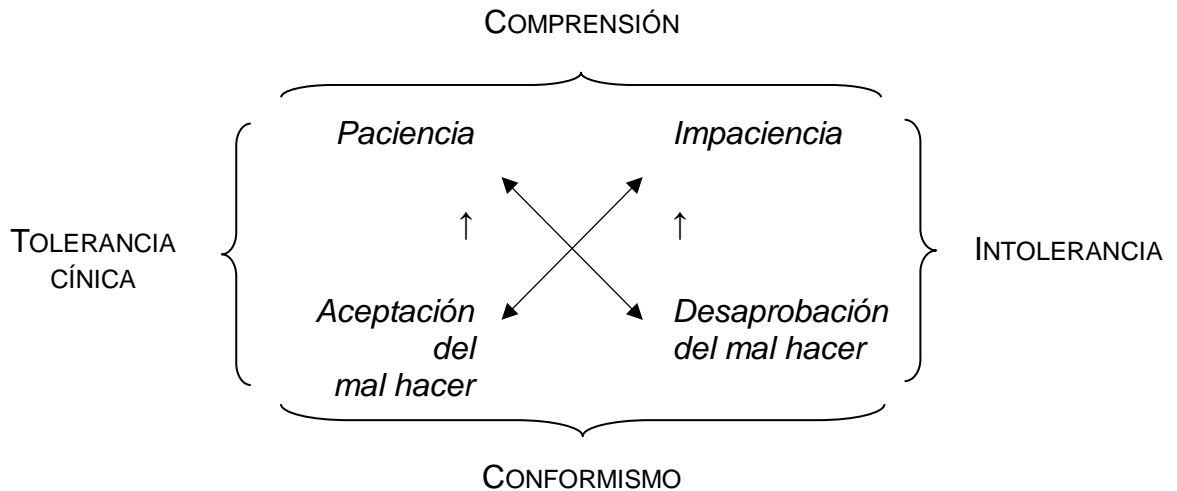
<sup>307</sup> CtH.3.

<sup>308</sup> CtH1.

<sup>309</sup> “A él [en referencia a cualquier conductor] no le importa qué va por delante sino seguir”. T1.

muestras las configuraciones del *yo* y del *otro* respecto a su hacer en la vía (ver figura 12).

Figura 12. Configuraciones del *yo* respecto al *otro*, cuadrado semiótico.



Fuente: Elaboración propia.

Para el *yo*, el *otro* debe optar por una paciencia abnegada que demanda la aceptación del mal hacer; de allí que la exigencia que hace el *yo* sea una tolerancia cínica, es decir, una exigencia descarada y deshonesta de conformidad con el mal hacer, “aquí un cinismo vulgar, multiforme y desvalorizado que se diferencia del originado por Diógenes y la escuela filosófica”<sup>310</sup>. En contradicción con la paciencia esta la desaprobación del mal hacer que conlleva al sujeto a estados de impaciencia, situación que es considerada para este caso como intolerante. De esta forma, y sin importar la posición de paciencia o impaciencia que tome el *otro*, el *yo* espera en todo momento la comprensión de su hacer y, por otro lado, ante la acción de aprobación o desaprobación del mal hacer, tanto el *yo* como el *otro* se manifiestan en apariencia conformes con la realidad pues, si bien consideran que

<sup>310</sup> FONTANILLE, Jacques. *Le cynisme. Du sensible au risible*. Op. Cit., p. 10.

esta puede cambiar, terminan por aceptar todo lo que sucede en la escena práctica como situaciones de lo *norma*<sup>311</sup>.

Otra de las consecuencias que trae la postura orgullosa, individualista y egoísta del sujeto es que la reconfiguración de la escena cotidiana esté construida en estrategias marcadas por la *imprudencia* donde incluso se pone en riesgo la vida, “una señora en las noticias decía que el conductor casi no la deja donde ella dijo y casi se cae y el conductor lo que le dijo fue, pues para eso está el seguro mi señora. Osea que no se preocupan por las personas, sino que, tranquila que eso la auxiliará el seguro”.<sup>312</sup> Esta situación de subvaloración y desprecio es llamada por Todorov como la pulsión bárbara: “capacidad humana de despreciar la humanidad de otros”<sup>313</sup>.

Este fenómeno es recurrente en el discurso de los informantes y no sólo se da en el desprecio de la humanidad del otro sino incluso en la propia, “los muchachos no le tienen miedo al carro, eso antes se empujan y a ver échelo por encima y por toda la mitad de la calle, no les importa qué puede pasar”<sup>314</sup>. De allí que también sea considerado como inútil, fútil y hasta absurdo, por parte de algunos ciudadanos usar el cinturón de seguridad, portar el casco (para el caso de motociclistas y ciclistas o incluso hacerlo solo por evitar la sanción empleando para tal fin elementos que no garantizan ningún tipo de protección), pasar por puentes peatonales en avenidas altamente transitadas, esperar el cambio de semáforo para el cruce, reducir la velocidad en zonas escolares y residenciales. Por el contrario, es visto muchas veces como una osadía digna de admiración y exaltación, siempre y cuando esta no afecte a quien sanciona, la conducción con exceso de velocidad,

---

\*311 Al respecto expresa Fontanille: “de otro lado, una negación tan radical no puede sino afectar el estatus de lo humano, preferir los bárbaros en vez de los civilizados, los esclavos y los parias en vez de los ciudadanos, es negar toda la cultura entera, es adoptar la posición de no cultura...la ruta se completa cuando, más allá de la posición de *no cultura*, el cínico la adopta como posición *natural*.” Ibid. p. 11.

<sup>312</sup> Comerciante.4.

<sup>313</sup> TODOROV. Op. Cit., p. 43.

<sup>314</sup> CtH.1.

el zigzagueo entre vehículos por parte de los motociclistas y hasta se vitorea y alaba al vencedor de una riña callejera entre conductores o conductores y peatones.

#### 2.5.1.2 *Nosotros vs. ellos*

Por otro lado, y no obstante la permanente atribución del rol de victimario al *otro*, si aparece en los enunciados un actor específico y único que ha sido señalado por los informantes como el causante de la fractura de las relaciones en la ciudad y la pérdida “del amor de todos por esta hermosa ciudad. Se ha perdido el deseo de hacer las cosas bien hechas porque se ha enfriado el amor y el civismo”<sup>315</sup>; este sujeto a quien comunitariamente le es imputada la culpabilidad de la actual realidad es el foráneo.

Para el duitamense, el extraño llegado de otros lugares representa el agente que ha transfigurado lo que antes sí se afirma que se era<sup>316</sup>; la remembranza y añoranza del pasado mejor, según los informantes, se ha viciado a causa de los de *afuera*<sup>317</sup>. De esta concepción emerge entonces un *ellos* causante, con su llegada, de la degradación de lo que *antes sí se era*, y que se opone al *nosotros*, “pues que ahorita sean tan cívicos como antes, pues no, por lo que ha habido un oleaje en los últimos 4 o 5 años de gente nueva, entonces como que ese civismo, a veces como que practicarle da miedo”<sup>318</sup>. En apariencia esto justifica en los informantes que como duitamenses se haya dejado de ser cívico, al mismo tiempo que se reafirma el orgullo del *yo*, ahora *nosotros*, la excusa del mal hacer por ser víctima y la

---

<sup>315</sup> Comerciante.6.

<sup>316</sup> “Porque antes había más civismo” Ct9. “Se ha perdido el respeto que existía antes entre la propia comunidad” T1. “Entonces ese actuar cívico ya no existe” T7.

\*<sup>317</sup> Para los informantes, el término empleado como los de “afuera” hace referencia a todas aquellas personas no oriundas de la ciudad. En este sentido concuerdan con Barbero, “los de afuera, los extranjeros, sean desplazados o turistas, emigrantes o vagamundos (sic)”. BARBERO. Martín. Lo público: experiencia urbana y metáfora ciudadana. En: CIC. Cuadernos de Información y Comunicación. Agosto, 2008, vol.13 p. 213-226.

<sup>318</sup> Comerciante.4.

imputabilidad del mal hacer en el *ellos* y en el *otro*<sup>319</sup>, “todo el civismo se ha perdido por parte del que viene de afuera”<sup>320</sup>.

Esa constante en los informantes de culpabilizar al foráneo<sup>321</sup> como causante del mal hacer<sup>322</sup> confirma la vanidad del duitamense. La vanidad individual es ahora una vanidad colectiva habituada a la sobrevaloración de la cultura del *nosotros*<sup>323</sup>. Como ya se enunció más arriba, ese etnocentrismo cultural persiste en la valoración positiva de la propia cultura, donde pese a la crítica e incluso al reconocimiento de las fallas, por efecto de la vanidad, se considera viciado y valorado como negativo o inferior lo perteneciente y proveniente de *afuera*.

Con lo hasta acá presentado, se puede concluir que la postura del yo egoísta representa a su vez una construcción egocéntrica, puesto que cada vez que el yo se incluye en un *nosotros*, eclosiona el orgullo, con este la vanidad y la sobrevaloración del grupo del cual entra a hacer parte. De esta forma, como lo afirma Lotman, “cuando la cultura que hasta ese momento había sido sólo un objeto de descripción, pasa al nivel de la auto descripción, adopta, por regla general, un punto de vista externo sobre sí misma y se describe a sí misma como excepcional y específica”<sup>324</sup>. Esto sucede, por ejemplo, con el ‘nosotros los boyacenses’, “nosotros como boyacenses somos muy cívicos”<sup>325</sup>; ‘nosotros los duitamenses’, “los duitamenses somos personas muy honestas, muy sencillas y cívicas. Que somos muy solidarias y personas muy íntegras”<sup>326</sup>; nosotros los conductores de bus,

---

<sup>319</sup> “Entonces ese actuar cívico ya no existe”. T8. “Pues últimamente con la cuestión, con la gente que está llegando a Duitama, con sus problemas de pedir, de ser mendigos, ya como que la gente de Duitama ya no cree en esta nueva gente que está llegando y que causa problemas”. Comerciante.4.

<sup>320</sup> Comerciante.5.

<sup>321</sup> “Uno les pregunta, disculpe, ¿usted de dónde es? no, yo vengo de otra ciudad. Ellos son los que tratan de dañar el civismo de los duitamenses, de los de acá, de nuestros residentes”. Agt.1

<sup>322</sup> “Uno ve que ha llegado mucha gente de fuera de Duitama y se ve lo que es la violencia”. Ct.1.

<sup>323</sup> “Con una heterodoxa idea de fondo, la de que lo cultural (el *nosotros*) media y establece un *continuum* entre lo moral (el *individuo*) y lo jurídico (los *otros*), como lo ponen de presente los comportamientos que, siendo ilegales o inmorales son sin embargo culturalmente aceptados por la comunidad” BARBERO. Op. Cit., p. 218.

<sup>324</sup> LOTMAN. La semiosfera II. Op, cit., p. 104.

<sup>325</sup> PNal.1. De aquí en adelante, léase PNal como Agente de la Policía Nacional, el número corresponde al código del informante. Confrontar en entrevistas anexo 1.

<sup>326</sup> Transeúnte 2.

“nosotros somos más bien como educados, los transportadores de Duitama, los que manejamos el servicio urbano tratamos de respetar”<sup>327</sup>. Esta postura orgullosa se expande incluso al *nosotros colombianos*, en donde ante la cultura del no colombiano, cualquier tipo de regionalismo es superado y remplazado por un orgullo común nacionalista que busca dotar de sentido su pertenencia al grupo y el grupo mismo<sup>328</sup>.

Esa configuración egocéntrica termina por degradar las relaciones sociales porque a partir de ella se inicia un proceso de configuración de creencias según las cuales lo diferente a lo *nuestro*, y lo relativo a los de *afuera* se valora disfóricamente como lo negativo, inferior a lo *nuestro* y causante de problemas, “el boyacense por naturaleza es muy dado a ayudar y a colaborar, pero últimamente les cuesta mucho trabajo hacerlo porque hay mucha gente de diferentes partes y se sienten inseguros”<sup>329</sup>. Como se ve, se repite la idea de que el *otro*, el *ellos*, los de *afuera* son los opositores, a quien hay que temer. Su presencia es considerada como la causante de la pérdida de las condiciones de bienestar, “nosotros tenemos acá mucha gente que ha llegado desplazada de otros lugares y Duitama se ha vuelto muy peligrosa”<sup>330</sup>. Ese parapeto impuesto ante el *otro*, vicia las relaciones intersubjetivas y como dice Todorov, “la negativa a tener en consideración visiones del mundo diferentes de la nuestra nos aleja de la universalidad humana y nos acerca a la barbarie”<sup>331</sup>.

Habrà que comprender en las condiciones históricas de supervivencia de la cultura colombiana y de los procesos de modernidad de esta, las causas de este cinismo que instaura un sistema de valores orientados al individualismo<sup>332</sup>, al

---

<sup>327</sup> CtH2.

<sup>328</sup> “El orgullo colombiano aparece aquí como un elemento de cohesión de los miembros de un actante colectivo que quiere asegurar ciertas marcas identitarias y dotar de sentido su pertenencia a su entorno sociocultural”. ROSALES. Representación de la cultura de sí y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. Análisis Semiótico. Op. Cit., p. 218.

<sup>329</sup> Comerciante 6.

<sup>330</sup> Comerciante 1.

<sup>331</sup> TODOROV. Op. Cit., p. 56.

<sup>332</sup> MÉLICH, Joan-Charles. Antropología simbólica y acción educativa. Barcelona: Ediciones Paidós, 1998.

egoísmo, al orgullo, a la violencia y al irrespeto; una forma de vida en donde prevalece el utilitarismo de personas y de cosas sobre la dignidad humana, el bienestar comunitario y el derecho a la ciudad<sup>333</sup>.

## **2.5.2 La construcción simbólica del espacio**

La condición de ser social conduce al hombre a construir en la vida cotidiana un sinfín de contratos comunitarios para relacionarse con el otro y lo otro. Cualquiera que sea la relación establecida, todo intercambio ocurre en lo que constituye para el interlocutor de los procesos comunicativos un aquí. Así, el espacio se configura como el elemento donde sucede cualquier interacción entre individuos y, además, el ahí donde el sujeto se hace presente al tiempo que expone, a la mirada del otro, cómo comprende y se relaciona con el mundo en el que debe resolver urgencias para persistir en vida.

En este orden de ideas, y en la perspectiva de la historia, todos los conglomerados humanos, que evolucionaron en sistemas sociales y que pasaron de comunidades nómadas a sedentarias, requirieron de un espacio para el desarrollo y la protección del grupo; este lugar de construcción de mediaciones e intercambios, sujeto-sujeto, sujeto-espacio, no solo resulta operativo para los miembros del mismo del grupo, sino para establecer las regulaciones a las que quedan sujetas las relaciones con aquellos que no pertenecían a la comunidad del nosotros de referencia. Es a partir de la dinámica de la vida comunitaria que surgieron los conceptos complejos de polis, ciudad y urbe, todos convergentes en el fin primero, como lo afirma Aristóteles, del bienestar de los constituyentes: “vemos que toda ciudad [polis] es una cierta comunidad y que toda comunidad está constituida en función de algún bien [...] es evidente que todas tienden a algún bien,

---

<sup>333</sup> LEFEBVRE, Henry. Espacio y política. El derecho a la ciudad I y II. Barcelona: Ediciones península, 1976.

pero sobre todo al bien supremo; la comunidad más importante de todas y que comprende a todas las demás: esta es la que se llama ciudad y también comunidad política”<sup>334</sup>.

Bien se considere la ciudad, desde la perspectiva de Weber<sup>335</sup>, como mero lugar de intercambio y encuentro económico y la urbe como el lugar de lo simbólico, lo potencial y las prácticas<sup>336</sup>, la ciudad es, finalmente, las dos cosas: el espacio físico y el espacio simbólico, el tejido y el conglomerado social donde se conforma una estructura de comunidad, “es naturalmente el sitio del trabajo común y del comercio; pero desde siempre es también el lugar del cruce de las miradas, en el que los cuerpos de los hombres asumen la representación de su papel social y de sus relaciones y la proyectan al exterior”<sup>337</sup>. Se entiende entonces por ciudad al conglomerado de individuos que renuncian a sus individualismos para construir colectividades enfocadas al desarrollo de escenarios que promuevan prácticas y comportamientos que aboguen por la convivencia pacífica y el bien común.

De esa multiplicidad de acciones e interacciones que conforman la ciudad surge el tejido de significaciones y sentidos en las cuales el hombre, protagonista e intérprete actúa y da sentido. Esta respuesta de intelección-acción no es independiente y aislada, sino que resulta de la relación intersubjetiva mediada por el universo sociocultural que terminará finalmente por configurar el ser y el hacer del sujeto.

Bajo esta perspectiva y según el análisis de los enunciados, los informantes representan el espacio desde tres posturas que actúan y conviven de forma sincrética interrelacionándose y auto-determinándose a manera de bucle. La primera responde a la reconstrucción idealizada que se hace del espacio,

---

<sup>334</sup>ARISTÓTELES. La Política. Libro I, p. 95. En: URÁN, Omar. Urbe y Ciudad: la necesaria distinción. Notas para un análisis sociológico y político de la realidad política urbana. Universidad de Antioquia, 2013.

<sup>335</sup> WEBER, Max. Economía y sociedad. Esbozo de sociología comprensiva. Madrid: Fondo de Cultura económica, 1964. p. 938.

<sup>336</sup> DELGADO. Sociedades movedizas. Op. Cit.

<sup>337</sup> VOLLI, Ugo. Para una semiótica de la ciudad. Revista de la asociación italiana de estudios semiológicos, 2005. p.1029-1046.

determinada por unos imaginarios histórico socio-temporales que se han alimentado además por la vanidad del sujeto; la segunda, corresponde a la representación utilitaria del espacio en el que se recrea un aparente derecho de uso de un espacio privado erigido dentro del espacio público; y la tercera, hace referencia a la judicación que se da al espacio como actante manipulador determinante de las relaciones intersubjetivas y chivo expiatorio de las prácticas de movilidad en donde el informante encuentra permanente excusa del mal hacer.

#### *2.5.2.1 Ciudad imaginaria*

De la misma forma que en los informantes se da una manifestación orgullosa de la sobrevaloración del yo, al referirse a la ciudad y sobre todo al considerarla como propia, en los sujetos se evidencian, en un primer momento, enunciaciones que se orientan al aparentar; ante la pregunta de la investigadora exponen elementos que describen la ciudad y el espacio desde figuras que indican un deseo de parecer-ser. El sujeto recrea además idealizaciones del espacio con las que pretende rescatar elementos que auto justifiquen, tanto para el judicador como para sí, su decir<sup>338</sup>. En otras palabras, el sujeto reconstruye su escenario desde apariencias e idealizaciones y a pesar de que estas se van atenuando por la realidad disonante, el sujeto se mantiene en valoraciones eufóricas por efecto de la vanidad, conllevándolo incluso a un autoengaño. Esto correspondería a lo que Van Dijk denomina una narrativa natural en la que el sujeto hace referencia a unos hechos atribuidos a mundos posibles que distan de la experiencia real<sup>339</sup>.

Así pues, en el informante ocurren dos momentos, uno de exaltación y uno de atenuación. El primero se da ante las preguntas que indagan sobre el porqué de las nominalizaciones de ciudad cívica y perla de Boyacá, nombres dados a Duitama por los mismos informantes, y al solicitarles que describieran las condiciones que consideraban debía tener una ciudad con una alta calidad de vida. Las respuestas en los dos casos se vieron afectadas por un despliegue de emoción estallante en

---

<sup>338</sup> "Por mí estamos perfecto. Pues no tanto, pero sí creo que estamos bien". CtH3.

<sup>339</sup> Van Dijk 1974b [sic]. En: ECO. Lector in Fabula. Op. Cit., p. 100.

la que predomina nuevamente el orgullo lo que trae como consecuencia que el sujeto describa a la ciudad como “es una ciudad hermosa, limpia. La gente es muy culta”<sup>340</sup>, y además la sobrevalore dándole los atributos de ciudad que ofrece óptimas condiciones<sup>341</sup> para llevar una alta calidad de vida, “para mí Duitama sería como un porcentaje del 100%. La ciudad tiene muy buenas condiciones. Para mí, en mi caso, se me ha brindado tanto sanitarias como ambientales, de igual forma podemos observar en su entorno muy buenos humedales y biodiversidad”<sup>342</sup>.

Como se lee en el segundo ejemplo, el informante valora la ciudad desde elementos que corresponden a condiciones ambientales y por ello la valora positivamente, pero no hace ninguna alusión al factor espacial propio de la ciudad y su organización o al trato intersubjetivo de la ciudadanía. Es decir, se resaltan atributos del espacio que no son propios de la ciudad para justificar su valoración positiva y se omiten elementos propios de la misma. Por su parte, el primer informante arguye dos factores para referirse a la ‘ciudad cívica’, primero afirma que lo es porque es una ‘ciudad hermosa’, donde lo hermoso es atribuido a la limpieza y segundo, porque tiene gente ‘muy culta’, pese a que más adelante el mismo informante afirme, “pues no es cívica. La gente de pronto no tiene la cultura”<sup>343</sup>.

Es evidente, entonces, una contradicción en los enunciados que buscan una atenuación de lo negativo, tanto del espacio como de los ciudadanos que pertenecen al *nosotros*, “[antes los conductores] eran un poquito más groseros, ahorita no tanto”<sup>344</sup> y una exaltación de lo positivo: “es muy bonita y los duitamenses son unos calidosos”<sup>345</sup>. La ciudad, al igual que los ciudadanos son descritos desde una representación idealizada y, a lo largo de las entrevistas, el informante inicia de manera frecuente con valoraciones positivas pese a que estas no correspondan

---

<sup>340</sup> CtH.2.

<sup>341</sup> “Pues Duitama es ideal. Por ser una ciudad bonita, hermosa, por la gente” CtH3.

<sup>342</sup> PNaI.1.

<sup>343</sup> CtH2.

<sup>344</sup> Ct4.

<sup>345</sup> Ct5.

con la realidad percibida, se habla de Duitama como una ciudad: *bonita, bella, ordenada, limpia, tranquila*, y se refiere permanentemente a los duitamenses como gente *amable, sencilla y servicial*. Sin embargo, y posteriormente en los mismos discursos, se hará referencia a lugares con *calles sucias, desorganizadas, descuidadas* y que hablan de gente *grosera, envidiosa, irrespetuosa, abusiva, problemática, sucia, mal educada*, donde se aclara permanentemente que esta no es una situación que se da en la generalidad.

De esta forma, y como se puede corroborar, los informantes convocan una representación idealizada de lo que consideran debe-ser la ciudad y dicha idealización aparece fundamentada histórica y socio-culturalmente pues es una recurrencia que la reconozcan y anhelen como lo que era en antaño, “por el civismo que tenía, la belleza que era antes porque ahora ya no es nada... le falta un poco de conciencia al peatón, es la verdad y yo creo que nos hace falta el amor por la ciudad, porque últimamente es muy sencillo ir botando papeles, basura, dejar la ciudad desordenada, sucia y que antes no se veía eso”<sup>346</sup>. Como se lee en el enunciado, se expresa el deseo de lo que se tenía en el pasado, *civismo y belleza*, y se contrasta con el ser ‘nada’ del ahora. De igual manera, el siguiente enunciado se inicia con el reconocimiento de una carencia que es al mismo tiempo atenuada, *le falta un poco de conciencia* y se retorna de nuevo a la añoranza del pasado, cuando según el informante aquello no sucedía.

Es así como se da el segundo momento, tras la atenuación de la euforia, el sujeto toma una postura de reposo cognitivo y valora desde parámetros temporales del antes y el ahora. Es decir, el sujeto valora la realidad presente del ahora que percibe desde la consideración idealizada de lo que sí se considera que se era en el pasado, “Duitama se llamó, en una época, la Perla de Boyacá, ahora es la mal llamada Perla de Boyacá. Porque de civismo no tiene absolutamente nada, dicen que es la ciudad cívica de Boyacá y de Colombia, pero eso es mentira”<sup>347</sup>. Aquí el informante se expresa con ímpetu e ironía ante el presente en contraposición al

---

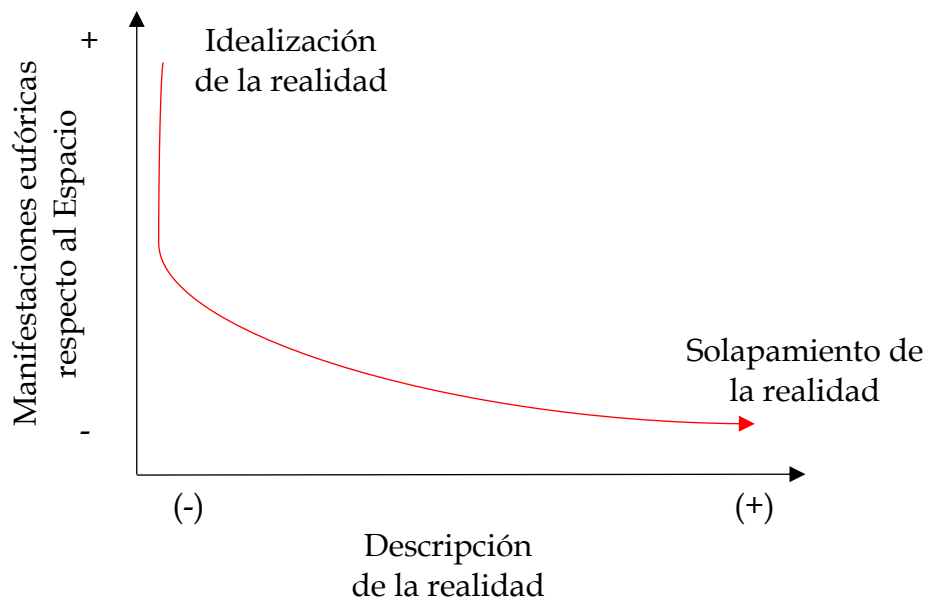
<sup>346</sup> Ct.6.

<sup>347</sup> Transeúnte 5.

pasado, *ahora es la mal llamada* y firmemente valora el creer-ser como una *mentira*. Sin embargo, y pese a la disforia manifiesta ante la realidad del ahora, en los informantes se tiende a mantener un nivel de solapamiento de la realidad y para ello emplean expresiones como, *no era tan sucia...*, *nos falta un poquito de civismo*, *antes era un poco más organizada*, *antes había un poco más de cultura*, *antes se respetaba un poco más*.

Este proceder del sujeto en el que hay una disminución de la euforia ante la captación perceptiva corresponde al esquema tensivo de decadencia. En este, hay un primer momento de euforia exaltante ante lo captado y una posterior atenuación que conduce al reposo cognitivo dado en este caso por la lectura de la realidad por parte del sujeto. Como se ve en esquema tensivo de la figura 13, la descripción idealizada de la realidad se da con manifestaciones eufóricas y corresponde a una descripción 'menos real' de la realidad, dicha euforia va en decadencia a medida que se da una descripción que concuerda más con la realidad vivida, donde sin embargo ocurre y se mantiene un solapamiento.

Figura 13. Representaciones idealizadas del espacio vs. Descripción de la realidad, Esquema tensivo.



Fuente: Elaboración propia.

Así pues, como se ha visto respecto a la manifestación de sí y del espacio, el sujeto es un constructor de imaginarios idealizados que expresan la estima excesiva; estos imaginarios contruidos y auto afirmados “consisten en dar voluntariamente a un interlocutor una visión de la realidad diferente de la que uno mismo tiene por verdadera”<sup>348</sup>. El informante ha fosilizado por fuerza de tradición respuestas estereotipadas, *Perla de Boyacá, Capital Cívica*, que van de la mano de una primera sobrevaloración de la ciudad y del duitamense donde muchos, pese a reconocer no saber el porqué de los nombres asignados<sup>349</sup>, judican desde lo que considera debe-ser o lo que creen que es. Ese constructo imaginario de ciudad se da entonces, debido a una serie de valoraciones simbólicas que el informante le ha adjudicado al espacio, motivado por, i. el sustrato histórico social; ii. la vanidad producto del yo orgulloso; y iii. el deseo del querer ser. Como se ve en la tabla 7, los informantes configuran a la ciudad como *la ciudad cívica* o *la Perla de Boyacá*, por lo que ellos consideran que debe ser o por lo que creen e idealizan que es. De esta forma se encuentran enunciados repetitivos a lo largo de todas las entrevistas que expresan casi uniformemente, “Duitama es la ciudad cívica, debe ser porque es bonita”<sup>350</sup>; “Duitama es la Perla de Boyacá, creo que es porque es una ciudad cultural”<sup>351</sup>. Estas manifestaciones, no obstante, corresponden a representaciones que pueden ser otorgadas a cualquier ciudad<sup>352</sup>, los parámetros de valoración

---

<sup>348</sup> DURANDIN, Guy. La mentira en la propaganda política y en la publicidad. Citado por: SILVA. Op. Cit., p. 80.

<sup>349</sup> “La Perla de Boyacá. Pero no tengo idea del porqué”. T4. “La perla de Boyacá. Pero realmente no tengo idea de porqué”. T3.

<sup>350</sup> Ct3.

<sup>351</sup> T5.

<sup>352</sup> Al referenciarse cualquier ciudad de Colombia, los ciudadanos atribuyen las mismas características, bonita, de gente amable, acogedora, buena para vivir, con buen clima, etc. Estas recurrencias en la valoración positiva responde al orgullo que cada ciudadano siente respecto a su localidad. Así por ejemplo si se habla de Bucaramanga, “Bucaramanga es la ciudad bonita por su gente, por sus parques, por el calor humano, porque la gente es muy amable, porque tiene buen clima, porque es limpia y acogedora...” CanalTRO.com. [En línea]. [Citado 16/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.youtube.com/watch?v=P-jZnXmBg8>>. El mismo fenómeno sucede con Cali, Medellín, Tunja, etc.

resultan ser subjetivos y terminan por convertirse en frases de cajón y de uso común.

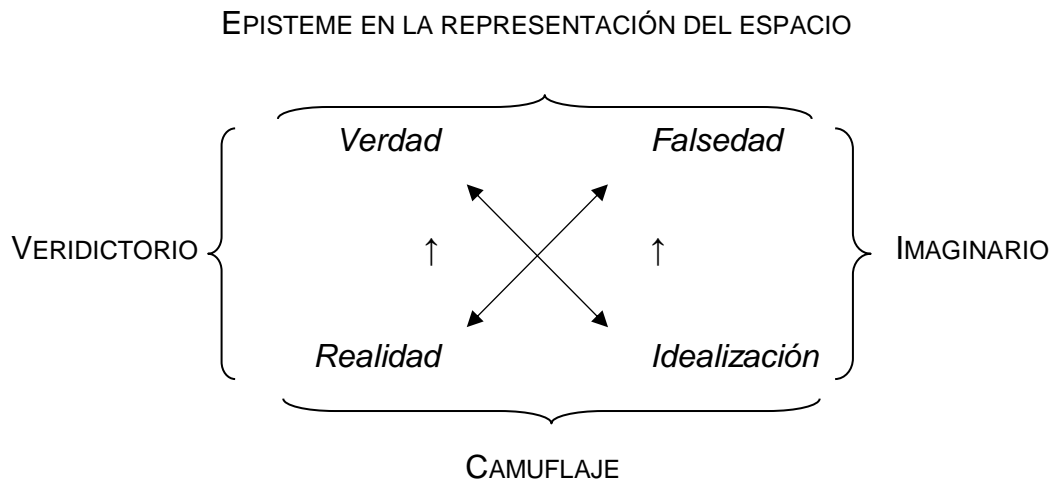
Tabla 7. Consideraciones idealizadas del deber ser y creer ser de Duitama.

DUITAMA	DEBE SER	CREER SER
Ciudad Cívica, Perla de Boyacá	<i>bella, buen clima, gente bonita céntrica, tradiciones.</i>	<i>agradable, buena para vivir, cultural, amable, cordial, antigüedad, acogedora, hermosa, limpia, turística, amañadora, culta.</i>

Fuente: Elaboración propia.

Ese proceso de representación se puede también expresar como se ve en el cuadrado semiótico de la figura 14.

Figura 14. Representación del espacio, cuadrado semiótico.



Fuente: Elaboración propia.

Como se expresa, el informante tiene dos formas epistémicas de representar el espacio, es decir dos formas de darle sentido, una de verdad y en oposición a esta una de falsedad en donde la verdad se configura desde la realidad percibida y la falsedad desde la idealización deseada. Sin embargo, y bien el discurso manifieste la realidad o la falsedad, en ambos casos ocurre en los enunciados un proceso de camuflaje<sup>353</sup> en el que se da el autoengaño por parte del informante respecto a la configuración que hacen del espacio pues recurrentemente se construyen justificaciones circunstanciales y atenuaciones de lo percibido espacialmente y producto del mismo orgullo del enunciador. De esta manera, los discursos que hablan de la realidad y que conducen a la verdad corresponden a lo veridictorio, mientras que, los discursos idealizados que manifiestan la falsedad corresponden con lo imaginario, la mentira<sup>354</sup>.

#### *2.5.2.2 Creación de espacio entre espacio*

Respecto a relación intersubjetiva mediada por el espacio, como se ha evidenciado, en la escena práctica existe una permanente tensión entre actores en la que cada cual busca y actualiza prácticas para apropiarse, dominar y despropiar al otro del espacio. Cada actor da una representación de lo que es para sí el espacio, de esta forma, mientras que un peatón emplea la calle como lugar de tránsito de un punto A a un punto B, el conductor de servicio público la reconoce como su lugar de trabajo y, por tanto, considera que tiene un derecho sobre él, de allí que vea y considere el actuar del otro como una invasión. Tal es la percepción que el conductor tiene de los vendedores ambulantes, de los peatones o los carros

---

<sup>353</sup> “El camuflaje corresponde a una operación lógica de negación. Partiendo de lo verdadero (definido como la conjunción del ser y del parecer) la negación del término *parecer* produce el estado de secreto: a esta operación, efectuada por un sujeto dado, se le llama camuflaje. Es diametralmente opuesto a la decepción, que partiendo de lo falso (= no ser + no parecer) y negando el no parecer, establece el estado de mentira”. GREIMÁS Y COURTÉS. Diccionario razonado del lenguaje. Op. Cit., p. 49.

<sup>354</sup> “El imaginario, por su parte, no dice la verdad de las cosas, aunque lo pretenda. Y no puede decirla dado que las verdades que enuncia son relativas a simulacros que él mismo instituye como un «trozo de imaginario». LANDOWSKI. Eric. A qué se refiere la palabra ‘imaginario’. En: Contratexto, mayo, 2009, nº 21, p. 83-107.

particulares: “los vendedores ponen sus puestos en las esquinas o en los andenes y no dejan pasar”<sup>355</sup>. Cosa similar sucede con los vendedores ambulantes, quienes, excusados por la idea del derecho al trabajo, consideran que es un privilegio de ellos el uso del espacio por el hecho de i) tratarse del derecho al trabajo y ii) porque no consideran que ofenden, molestan o afectan con la presencia laboral en el lugar: “pero si uno está aquí trabajando porque le toca y no le hace daño a nadie ni nada, y los “buseteros” se quejaron de nosotros y nosotros qué ofensa les hacemos”<sup>356</sup>.

Luego, cada sujeto que transita la calle y el espacio público construye micro espacios privados, esferas de apropiación, de territorializaciones<sup>357</sup> sobre los cuales se reclaman derechos personales de uso y accesibilidad y sobre los que se cree único poseedor. Como lo afirma delgado:

Ese espacio moviente está dividido en tantos espacios como presentes o grupos de presentes. Es, por tanto, patrimonio no de quien lo posee, sino de quien lo ocupa para usarlo y sólo e tanto lo usa, puesto que allí la propiedad es –o debería ser- incomprensible y sólo se da como una dinámica infinita de colonizaciones transitorias. Se habla de una esfera de y para prácticas y saberes específicos, al servicio de una organización singular de la coexistencia basada en la carencia de lugar.<sup>358</sup>

Estas racionalizaciones responden a la idea común de que el espacio público es de todos y como tal es en apariencia de libre uso y acceso, donde no obstante la premisa, “de todos”, cada quien pretende la apropiación para beneficio individual; así también lo manifiesta Cohn,

El estilo posesivo se manifiesta en la propia concepción de lo que es público (en contraste con lo privado) en la sociedad. En esta concepción, público es lo que “es de todos” o, inversamente, lo que “no es de nadie”. Es decir, se adopta el registro privado, de la posesión exclusiva, para vaciarlo de contenido (“de todos” o “de nadie” son ambos términos vacíos), pero no se alcanza el nivel de una concepción de lo público como referencia compartida para la acción, como criterio orientador de la acción.<sup>359</sup>

---

<sup>355</sup> CtH2.

<sup>356</sup> Vendedor ambulante 2. Va2.

<sup>357</sup> “Esto es, de apropiaciones temporales de un espacio que nadie puede reclamar como privado, puesto que es por definición accesible a todos”. DELGADO. Sociedades movedizas. Op. Cit., p. 105.

<sup>358</sup> DELGADO. Sociedades movedizas. Op. Cit., p. 50 y ss.

<sup>359</sup> COHN, Gabriel. Civilización, ciudadanía y civismo: la teoría política ante los nuevos desafíos. En: filosofía política contemporánea. Controversias sobre civilización, imperio y ciudadanía. Buenos Aires: Clacso, 2003. p. 21. [En línea]. [Citado 30/10/17] Disponible en Internet: <URL: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/teoria3/cohn.pdf>>.

De igual manera se encuentra expresada tal situación en los relatos, los informantes así lo expresan en referencia a los vendedores ambulantes, “los vendedores ambulantes se apropiaron de eso y ahora el espacio público ya no es espacio público sino es espacio para ellos”<sup>360</sup>; a los comerciantes, “son tan irresponsables digamos, que ya colocan conos, colocan canastas, sombrillas, adueñándose de su frente, que para solo clientes de ellos”<sup>361</sup>; a los conductores particulares, “gente de vehículos particulares que toman las vías como si fueran vías turísticas, que solo van a paso lento, lento, lento y teniendo vía ellos”<sup>362</sup>; a los conductores deservicio público, “me han golpeado el carro por estar estacionado en un costado descargando, no dan vía, lo cierran a uno cuando quieren; no, no es fácil de manejar con los conductores de servicio público”<sup>363</sup>; y a los peatones, “el peatón cree que es dueño de todo y se le olvida que hay lugares por donde pasar, que existen las cebras, que los semáforos están puestos para proteger la salud”<sup>364</sup>.

Como se evidencia en los enunciados, cada actor del espacio público al creerse único poseedor con derechos, construye modalizado por el egoísmo un micro espacio personal que defiende recurriendo incluso a actos violentos verbales<sup>365</sup> y físicos<sup>366</sup>. Los sujetos incluso hacen llamado a las normas<sup>367</sup> para justificar su proceder; desvirtúan el derecho del *otro* al espacio público y mantienen posturas cónicas en dónde prima el orgullo y el egoísmo y donde además no se acepta ningún tipo de responsabilidad<sup>368</sup>.

---

<sup>360</sup> Ct1.

<sup>361</sup> AgT1.

<sup>362</sup> CtH2.

<sup>363</sup> Ct8.

<sup>364</sup> Ct6.

<sup>365</sup> “Porque uno les dice que se suban al andén, eso antes le sacan a uno la madre” T7.

<sup>366</sup> “Pues eso varios se bajan a discutir a pelear, que el uno lo cerró, que el otro lo pasó. Hasta se van a los puños” Ct3.

<sup>367</sup> “Y si uno tiene derecho al trabajo, nadie nos puede quitar ese derecho”. Va2. “Ellos dicen, yo no tengo la culpa, yo llevaba la vía y no les importa el accidentado ni nada”. T1.

<sup>368</sup> “Ellos no lo admiten y no lo asimilan, además, nadie lo asimila cuando tengan que pagar multas, o cuando se vean involucrados en un accidente, eso son lo asimilan”. Agt1. “Porque a él no le importó el peatón, él no está pensando yo soy responsable de la persona que quedó lesionada, él lo primero que busca es salvarse él”. T1.

### *2.5.2.3 El espacio como chivo expiatorio de las prácticas de movilidad*

Resultado de esta permanente negación de responsabilidades del mal hacer por parte del sujeto egoísta y orgulloso, se origina la estrategia de, no solo ver en el otro el causante de conflictos, sino también de imputar a la disposición espacial la responsabilidad de la violación de normas, los actos irrespetuosos en el espacio de convivencia y la incompetencia del ciudadano. Es decir, el actuar en el espacio público es, según el informante, una respuesta a la manipulación que el espacio ha ejercido sobre él y que lo hace reformular estrategias de interacción que además le permiten justifican como lógicas, coherentes y aceptables modos de hacer que contravienen con los principios y las regulaciones orientadas al respeto y la sana convivencia en la calle. De allí que se considere que no es necesario parar y ceder el paso donde se debe hacer, pues el informante arguye que no está demarcada la zona peatonal, o que acepta como adecuado parquear sobre el andén o incluso en plena calle porque no hay más espacio donde hacerlo o, aún, que justifique pitar de manera constante porque el espacio no es suficiente para pasar.

De esta forma es común encontrar en los informantes enunciados tales como: “no pues, si no sirve el semáforo todos quieren pasar, porque nadie respeta, o sea, entre nosotros mismos nadie va a respetar eso. Entre nosotros vamos a tratar es de pasar y a salir del trancón. No nos importa si el otro viene o el otro va. Y es porque no hay un control, de un agente de tránsito, por ejemplo, que este controlando eso”<sup>369</sup>. En este caso para el informante existen dos culpables, el primero es el semáforo que no sirve, ante el faltante físico regulador cada sujeto actúa a conveniencia; y el segundo, es el agente de tránsito, el regulador humano de los actos de los demás. Es decir, el que todos actúen a voluntad y deseo individual en la calle no se origina en la inexistente autorregulación de cada individuo, sino que, es causado por la falta del ente regulador.

Véanse algunos ejemplos donde se evidencia desencadenamientos de culpables en los que finalmente el espacio es quien origina, según los enunciados,

---

<sup>369</sup> CtH2.

el mal hacer. “Si se parquean mal, donde está prohibido, pues toca echar pito hasta que den vía porque cómo pasa uno si no hay vía, y uno tiene que cumplir unos tiempos<sup>370</sup>; “si no hay donde parquear y a veces uno no se va a demorar nada, pues se parquea hasta en doble línea, que le tengan paciencia a uno y lo esperen un momentico”<sup>371</sup>. En este caso el conductor de bus justifica pitar constantemente porque no hay espacio para pasar debido al carro mal parqueado y porque él trabaja cumpliendo tiempos, mientras que el conductor particular justifica parquearse mal porque según él no hay más lugar para hacerlo y porque considera que no se va a tardar. En ambos casos el mal hacer es justificado y se culpabiliza de ello al espacio.

En otros ejemplos, un conductor enuncia, “los peatones lo mismo, no usan las cebras ni los andenes y se atraviesan por cualquier lado, camina por la calle y si uno les echa pito le hacen la señal con la mano o le dicen, échelo pu’encima”<sup>372</sup>. A su vez el peatón arguye, “hay pocos andenes en las zonas escolares, hay muy poco espacio para los estudiantes por lo cual cuando salen de estudiar prácticamente tienen que tomar la vía principal para desplazarse hacia sus casas y eso corren un riesgo altísimo”<sup>373</sup>. En estos ejemplos, por un lado, el conductor además de señalar al peatón como infractor lo acusa de no usar los andenes sino las vías de tránsito vehicular para desplazarse, según el conductor entonces, la incompetencia en el hacer de peatones y la invasión de lo que considera el espacio para su tránsito lo obliga a pitar constantemente. Por su parte los peatones argumentan que los andenes no son suficientes para el tránsito y por ello deben caminar por la calle. En estos ejemplos se culpabiliza de nuevo al espacio de las acciones tanto de uno como del otro y como resultado de ello se llega incluso a un enfrentamiento verbal entre los sujetos.

---

<sup>370</sup> CtH3.

<sup>371</sup> Ct3.

<sup>372</sup> CtH3.

<sup>373</sup> Agt.1.

El mismo caso se repite entre conductores y conductores, conductores y vendedores ambulantes y peatones y vendedores ambulantes, véanse los ejemplos.

- Ejemplo 1.

Las vías son bastante angostas por el plan centro, los andenes son más anchos, entonces el carro que toma la delantera no deja pasar ningún otro vehículo... en el momento que hay paso y que puede pasar el vehículo que venía atrás hay los cierres y rupturas de espejos, incluso estrellada, incluso se ha presentado entre otras emperezas que se han bajado y se han ido a los golpes...y como los andenes son anchos la gente de otras ciudades que llegaron a la ciudad los utilizan para puestos de ventas, entonces los ocupan y al ocupar los espacios públicos, la gente se ve abocada a utilizar las calles de la ciudad.<sup>374</sup>

- Ejemplo 2. “Algunos diez años que ya supuestamente los andenes los hicieron para que la gente pudiera transitar mejor, pero lo que pasa es que los vendedores ambulantes se apropiaron de eso y no dejan ni pasar”<sup>375</sup>.
- Ejemplo 3. “Pero si no nos han reubicado. Nos desalojan y no nos dan ninguna solución. Porque, por ejemplo, yo, en mi caso, yo vivo de esto y así me mantengo y pago mi arriendo”<sup>376</sup>.

En los tres ejemplos el causante de las tensiones entre los ciudadanos y el justificante del mal hacer es el espacio. En el caso del conductor, se llega al altercado porque el andén es ancho y el carro no puede pasar. En el caso del peatón, este debe caminar por la vía porque el andén lo ocupan los vendedores ambulantes y a su vez, este hacer constituye un inconveniente para el conductor. Para el vendedor ambulante el no tener un espacio de trabajo permitido es un problema pues debe ocupar el espacio público como lugar de trabajo para sobrevivir. En últimas, el proceder de todos finaliza en altercados y disputas en las

---

<sup>374</sup> Dt1.

<sup>375</sup> Ct1.

<sup>376</sup> Va2.

que se culpa al otro y al espacio, las responsabilidades individuales no son asumidas y la excusa se antepone de nuevo a toda justificación del hacer.

Debido entonces a las múltiples circunstancias que viven unos y otros, el ciudadano considera al espacio como actante manipulador causante y justificante de sus propias acciones problemáticas<sup>377</sup>, el espacio se convierte en una especie de chivo expiatorio<sup>378</sup> causante de contratos polémicos entre los ciudadanos, quienes, si bien se valoran y valoran al otro reconociendo una falta, también anteponen como pretextos situaciones espaciales en las que se da excusa así de su hacer y actuar e incluso el del otro.

Como se ve, se concibe al espacio como una herramienta útil o un medio para el beneficio individual del sujeto orgulloso que considera, como se vio en el dispositivo pasional, que el espacio se le debe. La calle sólo se concibe como el lugar de intercambio comercial sobre el cual se tiene derecho y en el cuál se persiguen intereses personales que, en apariencia loables, permiten al informante sobreponer sus necesidades a las del otro<sup>379</sup>, lo que desvirtúa el papel fundante de toda común-unidad y de la ciudad, “el espacio urbano y la realidad urbana, que no pueden ser concebidos simplemente como la suma de lugares de consumo de bienes (mercancías) y los lugares de producción (empresas)”<sup>380</sup>.

Ahora bien, si el espacio actúa como manipulador al igual que la disposición espacial, se da que, no sólo la presencia del cuerpo vivo activa pasiones<sup>381</sup>, también

---

<sup>377</sup> “Todo el tránsito mejoraría si hicieran más vías y mejoraran las que hay porque los problemas que hay es por la maya vial” Cth3.

<sup>378</sup> “A partir de la indiferenciación natural y de la propagación de la violencia social, la cultura y la significación emergen merced a la elección de un chivo expiatorio. Ahí también se trata de un discernimiento-negación que, según Girard, erige al primer significante cultural.” GREIMAS Y FONTANILLE. *Semiótica de las pasiones*. Op. Cit., p. 36.

<sup>379</sup> “Si uno está trabajando y está cumpliendo con unos tiempos pues le toca pasar como sea”. Cth.4

<sup>380</sup> JIMÉNEZ, PEDRO. “El espacio: producto social y valor de uso”: Henri Lefebvre. [En línea]. *Praxis, conciencia y libertad*. Abril 27 de 2017. [Citado 30/04/17]. Disponible en Internet:<URL : <https://marxismocritico.com/2017/04/27/el-espacio-producto-social-y-valor-de-uso/>>.

<sup>381</sup> “Si el cuerpo, sus gestos y su manera de estar en el espacio pueden afectar el cuerpo del otro, del interlocutor o del observador, es porque los cuerpos son semejantes, de la misma naturaleza biológica o filogenética. Por ser el cuerpo el escenario primero y el “testigo” de las experiencias sensibles y perceptivas, cada “propietario” o “poseedor” de él puede saber y entender cómo son los estados y procesos corporales de los demás.” ROSALES. *Cuerpo y significación*. Op. Cit., p. 42.

lo hacen los elementos presentes en el espacio, como ya se evidenció, un vehículo mal parqueado, una obra vial no hecha o una señalética mal elaborada. Sin embargo, si la disposición espacial afecta la captación y el hacer del otro, manipulando la acción, esta situación en la escena no es resultado directo del propio espacio, sino que, es causada por un tercero. Es decir, la disposición espacial de la ciudad no responde a un fenómeno natural, sino a disposiciones y acuerdos sociales. Así, no es natural que las calles estén dañadas o que los vehículos estén mal estacionados.

El hecho, por ejemplo, de que las calles estén en mal estado es la consecuencia de un otro que no cumplió con su deber-hacer y faltó a su responsabilidad primera<sup>382</sup>. Ahora, como resultado de la incompetencia del otro, el sujeto sintiente se ve afectado por una situación espacial, de allí que se reconfigure su hacer y se transforme en un sujeto no resiliente que actúa en consecuencia y que busca y pretende una especie de catarsis. Es entonces debido a la incompetencia del otro, y no del espacio, que el dispositivo pasional emerge y en el sujeto se instaura la rabia y la frustración expresada de forma violenta y en primera instancia contra el objeto causante del disgusto<sup>383</sup> pues muchas veces ese tercero es un sujeto virtual y no obstante la circunstancia, sobre algo se deben *expiar* las situaciones tensivas.

Por otro lado, un elemento adicional que merece ser recalcado en cuanto a la representación que los sujetos tienen del espacio es la carencia en cuanto a la referencia estética<sup>384</sup> que hacen de lo urbano y del funcionamiento del transporte de servicio público. En los relatos de los informantes no se hace ninguna referencia adicional de la ciudad además de describirla como “bonita” y “limpia”. En los

---

<sup>382</sup> “Prometen mucho y cumplen poco, no hay ningún alcalde que sobresalga en sus gestiones como tal, de que prometa y cumpla, no, dicen que van arreglar las vías y nada”. T3.

<sup>\*383</sup> De allí que sea visto como una situación común y recurrente que la gente dañe, destruya y pervierta los objetos y espacios de uso privado o público. El citado es sólo un ejemplo de los muchos encontrados, Pasajero de taxi le arranca espejos al bus del SITP e insulta al conductor. [En línea]. PULZO. Agosto, 2017. [Citado 10/11/17]. Disponible en Internet:<URL: <http://www.pulzo.com/nacion/pasajero-taxi-insulta-conductor-sitp-dana-espejos/PP328507>>.

<sup>\*384</sup> Se comprende acá la estética urbana como los elementos que permiten el goce y el disfrute, tanto individual como colectivo y que conducen, como lo afirmaba Aristóteles, a la dignificación que esta impone al hombre. FARRÉ, Luis. Los valores estéticos en la filosofía aristotélica. Congreso Nacional de Filosofía. Universidad Nacional de Tucumán, Mendoza.

imaginarios tampoco se evidencian alusiones en las que se referencie la existencia o la falta de creación de espacios públicos pensados para la interacción social y la construcción de relaciones con el otro, ni a la inexistencia de elementos ornamentales naturales o artificiales que permitan el disfrute del espacio urbano, a la necesidad de construcciones arquitectónicas modernas o la recuperación de edificaciones históricas que armonicen la ciudad, a espacios pensados para la movilidad de discapacitados o para el tránsito en otros medios no motorizados.

De allí también que, ante la pregunta que indaga sobre el funcionamiento del servicio de transporte público y del tránsito vehicular, sea recurrente y frecuente que en los informantes predomine la actualización del campo semántico referente a la utilidad, es decir, a la conveniencia de las rutas establecidas para los desplazamientos, a las frecuencias, los costos y las velocidades de tránsito, pero nada concerniente a la estética de la disposición de paraderos, de la demarcación y señalización de zonas de tránsito vehicular y peatonal, del confort de los buses y su amoblado, del impacto ambiental, de la contaminación auditiva, del trato humano y de las relaciones interpersonales; estas sólo se enuncian cuando se indaga específicamente al respecto. En otras palabras, para un duitamense un *buen servicio* y un *buen tránsito vehicular*<sup>385</sup> es, “rapidez, frecuencia, fluidez, cantidad y variedad en la oferta”, todos estos valores instrumentales y técnicos corresponden con una visión marcada por la utilidad.

Finalmente, la ciudad no se percibe como el lugar que permite la mediación del desarrollo individual y colectivo donde se forja la construcción de comunidad y las relaciones sociales sino, el mero elemento de tránsito, el bien básico<sup>386</sup> sobre el que todos tiene derecho de uso, pero con el cual no corresponde ningún deber y sobre el que, por el contrario, recae la culpabilidad de la incompetencia del saber-ser ciudadano.

---

<sup>385</sup> “El tránsito vehicular es muy bueno, bastante volumen de taxis y buses” Ct2. “Pues, tenemos buen transporte porque tenemos 3 empresas y más la de los taxis” Ct1.

<sup>386</sup> “Lo esencial del ascetismo cínico está en considerar, paradójicamente, una estrategia de satisfacción de las necesidades elementales”. FONTANILLE. *Le cynisme du sensible au risible*. Op. Cit., p. 12.

### 2.5.3 La normativa, el civismo y el cinismo

Como ya se enunció en la primera parte de este capítulo, Colombia se fundamenta y rige bajo principios que promulgan la solidaridad, el respeto y la sana convivencia. En consecuencia, todas las leyes y normas derivadas de este mandato constitucional se enfocan en la creación de estrategias y escenarios en los que se promuevan, además de los derechos fundamentales, la justicia, el respeto y la solución pacífica a los inconvenientes dados en las relaciones intersubjetivas de la vida cotidiana. De esta forma, y con el objetivo de mediar las relaciones de los actores sociales, se espera que todo ciudadano sea regulado y auto-regulado por las leyes y normas derivadas de la Constitución Política.

Estos mandatos buscan implementar, coordinar y orientar las acciones ciudadanas en el espacio de interacción y serían, en términos de Lotman<sup>387</sup>, parte de la gramática del espacio cultural que contienen lo que constituye para la teoría semiótica de las formas de vida, los elementos axiológicos de referencia que se materializan en las prácticas significantes de la vida cotidiana. Así pues, desde la perspectiva jurídica y como ya se demostró, todo ciudadano colombiano tiene prescrito un *deber-ser* que le condiciona como miembro activo de la comunidad y que lo insta por consecuencia al civismo y al desarrollo de prácticas ligadas a éste.

#### 2.5.3.1 La normativa

Sin embargo, lo prescrito legalmente, como hasta ahora se ha evidenciado dista de la realidad vivida en la escena práctica cotidiana, la gramática de la sociedad resta en un proceso virtualizado que como diría Lotman se desplaza a la periferia cultural y, por el contrario, las nuevas estrategias de movilidad e intercambio social fabrican regulaciones alternas del hacer ciudadano. De allí que para el informante duitamense la norma, la ley y los actores que la representan se configuren no como

---

<sup>387</sup> LOTMAN, Yuri. La semiosfera I. Semiótica de la cultura y del texto. Madrid: Cátedra, Frónesis y Universidad de Valencia, 1996.

mediadores de procesos constructivos sino como elementos obstaculizadores que impiden la consecución de acciones y estrategias motivadas por la conquista individualista del objeto valor.

De esta forma, para el informante, la ley, la norma y agente de tránsito son valorados como: *abusivos, desordenados, insensibles, oportunistas, enemigos, irresponsable, ineficientes, aprovechados, abusivos, excluyentes, deshonestos, insuficientes, represivos e injustos*. En ningún enunciado se encuentra alguna caracterización positiva, por el contrario, las expresiones frente a la autoridad manifiestan disforia no solo verbal sino gestual. En los relatos se encuentra que en el ciudadano se postulan dos situaciones que los conducen, por un lado, a valorar la norma desde la misma realidad cotidiana y por el otro, y en consecuencia del primero, a reconfigurar estrategias de actuación frente a ella.

En el primer caso la norma representa para el ciudadano un oponente más del mal hacer. No se concibe en esta un ayudante establecido para orientar, organizar y dirimir conflictos, sino que, por el contrario, se la ve como el enemigo, el elemento de sanción y punición que extorsiona, incluso se la percibe como la causa de problemas e inconvenientes en la movilidad, así lo manifiesta un taxista: “los agentes de tránsito, los azules o la policía, los tienen es como para hacer partes no más, no son una policía preventiva sino represiva, ya se ve que llegan diciendo, voy a llevarle el carro, a echarlo a la grúa, y no hay sistema educativo preventivo sino represivo”<sup>388</sup>.

La norma es entonces el elemento de punición y sanción al que hay que temer, esta no se debe cumplir por ética ciudadana y porque está concebida para el bienestar, el respeto y la protección de la vida sino por evitar la sanción, sobre todo si esta es económica, así lo expresa el mismo agente de tránsito, “yo siempre los invito, es más fácil pagar un servicio público, una carrera, otro conductor y no una multa; que, es más, este año los invito a que no tomen y manejen, ¿por qué? Porque este año subieron las multas, de cuatro, ocho, dieciseises, y hasta mejor

---

<sup>388</sup> Tx1.

dicho treinta dos y treinta y cuatro millones, eso no los tiene nadie para ir a pagarlos”<sup>389</sup>. En otras palabras, la norma se cumple para evitar la sanción pecuniaria, *no tomen porque este año subieron las multas*, no porque conducir en estado de embriagues pueda ocasionar accidentes e incluso la muerte, sino porque *nadie tiene dinero para pagar esas multas*.

Los ciudadanos ven en el agente de tránsito un servidor que no cumple sus funciones, “los problemas más comunes son los trancones porque como no hay agentes que regulen, que ayuden a dar vía, que ayuden a despejar, no se ve ninguno por la calle, los ve uno es por las afueras, pero en un trancón nunca se ve un agente de tránsito”<sup>390</sup>, y si cumple su labor esta es interpretada por los informantes como aquello que hacen para sancionar y castigar, “pues aquí al policía se le ve es como al enemigo que lo va a parar para hacerle un parte, si fuera ese civismo o el policía cumpliera con su deber bien, pues la gente diría aquí está el agente ayudando a dar vía, pero no, la gente no ve que los policías hagan algo, entonces la gente no colabora”<sup>391</sup>.

Esa desconfianza construida por parte de los ciudadanos en la norma y en sus representantes es causada por la corrupción<sup>392</sup>, la injusticia y el abuso de poder<sup>393</sup> que han sido constantes en la trayectoria de la sociedad colombiana y de las que en algún momento y por diversas circunstancias el ciudadano ha sido víctima. De allí que frases como “la ley es para los de ruana”<sup>394</sup>, “en este país las leyes y las

---

<sup>389</sup> Agente de tránsito 1. Agt1.

<sup>390</sup> Tx2.

<sup>391</sup> Tx1.

<sup>392</sup> “Porque aquí la aplicabilidad de las leyes no va tanto dirigida a quién sino cómo. Entonces ellos lo aplican dependiendo su beneficio y si no, les da igual. O por ejemplo en estas épocas decembrinas, ellos buscan es su tajada. Entonces, independientemente a ti te paran y por ejemplo tu no llevas el pase porque se te quedó, entonces de una, vamos a multarlo y tú con un billete de 20 mil ya lo solucionas y así es. A mí me pasó la vez pasad que me pararon y yo no llevaba el pase y me costó 20 mil, entonces no es el quién sino el cómo”. T6.

<sup>393</sup> EL TIEMPO. BOGOTÁ. 29 AGOSTO, 2008. Los conductores denuncian corrupción de agentes de tránsito y abusos de autoridad. [En línea]. [Citado 25/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4489619>>.

<sup>394</sup> EL ESPECTADOR. Bogotá. 15 febrero, 2017. La ley es para los de ruana. [En línea]. [Citado 25/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://www.elespectador.com/opinion/la-ley-es-para-los-de-ruana-columna-680101>>.

mujeres son para violarlas”<sup>395</sup> o “usted no sabe quién soy yo”<sup>396</sup>, sean referentes culturales en los que se manifiesta que el rico, el reconocido socialmente, quien tiene la autoridad<sup>397</sup> o incluso quien la representa<sup>398</sup> tienen el poder y los recursos para evadir situaciones legales mientras que el pobre o el ciudadano de a pie por su condición se ve obligado, contrario al otro privilegiado, a responder por sus actos.

Como consecuencia de esa situación, el ciudadano opta por tomar posturas y actitudes de auto justificación en las que pretende resarcir injusticias, propias o ajenas, en las que se ha visto vulnerado. En este proceso de auto compensación el sujeto simplemente actúa con una lógica egoísta y orgullosa que además opera a manera de bola de nieve siguiendo efecto de mimesis<sup>399</sup>. Por lo anterior es común escuchar frases tales como, “¿por qué yo sí tengo que hacerlo y el otro no?”, “yo no voy a ser el pendejo que sí espera que cambie el semáforo”, “de malas ellos, a mí eso no me afecta”, “¿si ellos lo hacen, por qué yo no puedo?”<sup>400</sup>. Como se lee, el ciudadano recurre a una aparente ocultación del mal hacer excusado por el hacer indebido del otro y opta por anteponer como excusa de sus propios actos los ajenos, “lo infractores siempre dicen, ¿pero mire, por qué me paró a mí?, ¿por qué no paró al otro que también hizo lo mismo?”<sup>401</sup>.

---

<sup>395</sup> Transeúnte 6.

<sup>396</sup> EL TIEMPO. Bogotá. 15 mayo, 2017. Tres casos para recordar el ‘usted no sabe quién soy yo’. [En línea]. [Citado 25/10/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/casos-de-usted-no-sabe-quien-soy-yo-en-colombia-88216>>.

<sup>397</sup> “La mayoría de gente de los conductores de Colombia utilizan eso, que yo soy capitán, que soy del ejército, no, eso hay que evitarse, usted es un conductor cualquiera y como ciudadano debe respetar las leyes y las normas.” Agt.1.

<sup>398</sup> “La mayoría de gente de los conductores de Colombia utilizan eso, que yo soy capitán, que soy del ejército, no, eso hay que evitarse, usted es un conductor y si una autoridad”. Agt.1.

\*<sup>399</sup> Actuación de imitación en la que se activa la mente mimética, el sujeto actúa copiando comportamientos y justifica en ello su hacer. El concepto de mente mimética fue desarrollado por Donald. Ver, DONALD, Merlin. *A mind so rare. The evolution of the human consciousness*. New York: Norton, 2001, hace que el sujeto actúe copiando el hacer del otro. Por eso resulta común que, tras una primera infracción percibida, se siga dicho comportamiento y además se justifique el hacer propio por el hacer primero del otro.

\*<sup>400</sup> Este tipo de frases es común escucharlas en la cotidianidad de la calle, fueron manifestadas por ciudadanos durante la etapa de observación, pero no se expresaron de forma directa en las entrevistas. Evidentemente un cambio de registro ocurría en el discurso de los informantes ante la presencia de la grabadora de audio.

<sup>401</sup> Agt1.

Así pues, ante la falta de credibilidad en las instituciones y en las autoridades<sup>402</sup> y movido por el egoísmo, el sujeto permanentemente actúa en contra de la norma y además construye estrategias que le permiten evadirla sin ser sancionado. De allí que emplee doble pito, uno simulando el de sirena para hacerse paso y otro para pasar el control policiaco<sup>403</sup>, que use el cinturón de seguridad como mero artilugio de apariencia, pero sin ninguna función real, que tengan varias licencias de conducción para evitar pagar multas, que recurran al soborno de funcionarios, incluso motivados por ellos, para evitar el pago de las infracciones, que utilicen aplicaciones móviles o intercomunicadores para tomar vías alternas y evadir los controles policiacos y muchas más.

El ciudadano opera entonces bajo una doble moral, ya es una constante, sobre todo en el caso de los conductores de vehículos motorizados, quienes sí deben pagar multas por infracciones, actuar por temor al cumplimiento de la norma y sólo cuando se está siendo vigilado, cuando se corre el riesgo de ser penalizado. Es decir, el correcto actuar ciudadano no responde en la forma de vida duitamense a una ética del buen obrar sino al temor a la infracción y a la sanción. Así lo manifiestan los mismos ciudadanos, “pues ahorita por lo que han puesto más normas y multas, ya han mejorado. Pero si no se les coloca ellos tampoco piensan en que no deben hablar por celular, por ejemplo... muchas cosas faltan, y eso es en buses y taxis; hay unos que cogen a toda vaina y desde que no los pesquen, no pasa nada”<sup>404</sup>. La misma autoridad conoce tal situación, “desafortunadamente si no está el agente, ellos tienen un apodo, si no está el *tombo*, si no está *el chupa*, entonces hagamos... si no ven la autoridad hacen lo que quieren”<sup>405</sup>.

---

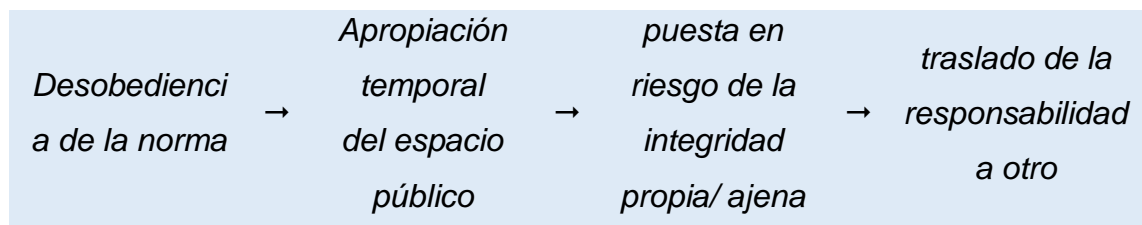
<sup>402</sup> “En el centro no encuentra un policía de tránsito que este controlando cómo debe pasar una vía vehículo de transporte urbano, o cosa parecida, están por fuera, pendientes de ver cómo juzgar un vehículo, pero para poder ponerle un comparendo respectivo, entonces falta también un poco más de compromiso y responsabilidad por parte de las autoridades”. T1.

<sup>403</sup> “Pero entonces sabe de qué me di cuenta, que tienen doble pito, cuando lo ven a uno como autoridad, echan el pito real, y cuando no echan la alarma”. Agt1.

<sup>404</sup> Usuario 1. U1.

<sup>405</sup> Agt1.

Como se ha visto, los actores sociales gestionan la escena práctica con un comportamiento iconizando o con una estrategia que consiste en la desobediencia de la norma de convivencia y el civismo con el fin de darse a la apropiación transitoria y privilegiada del espacio público, donde incluso se pone en riesgo de la integridad del otro<sup>406</sup> y la propia. Esto es seguido de una delegación discursiva de la responsabilidad en otro (en caso de que el yo que predica se reconoce como víctima del hacer de la alteridad) y se puede representar en el siguiente esquema estratégico:



Este modo de ser y actuar de la ciudadanía se ha configurado en la forma de vida de los ciudadanos como estrategias de hacer recurrentes y permanentes, decantándose en costumbre y estableciéndose como moda de la cotidianidad diaria. De acuerdo con los estados morales de Kohlberg, esta configuración del hacer del sujeto que actúa por egoísmo y miedo al castigo corresponde al nivel pre-convencional, nivel según el cual el individuo fundamenta su ser y hacer en los estadios 1, de obediencia y miedo al castigo y 2, de favorecimiento de los propios intereses<sup>407</sup>. En el nivel pre convencional, no se ha entendido, aún, que las normas sociales son convenciones para el buen funcionamiento de la sociedad.

<sup>406</sup> “Una vez una señora de edad avanzada estaba en el vehículo y no había donde sentarse y el conductor dio la vuelta en la curva y la dio tan fuerte, la vuelta, que la señora se salió del vehículo, quedó afuera tendida en el suelo y pues sí fue bastante fuerte el golpe de la señora”. Ct.6.

<sup>407</sup> GRIMALDO, Mirian. La teoría de L. Kohlberg, una explicación moral desde el constructivismo. En: Revista Cultura. 2007. Vol. 21, no. 21, p. 325-340. [En línea]. [Citado 25/10/17]. Disponible en Internet : <URL : [http://www.revistacultura.com.pe/revistas/RCU\\_21\\_1\\_la-teoria-de-l-kohlberg-una-explicacion-del-juicio-moral-desde-el-constructivismo.pdf](http://www.revistacultura.com.pe/revistas/RCU_21_1_la-teoria-de-l-kohlberg-una-explicacion-del-juicio-moral-desde-el-constructivismo.pdf)>.

### 2.5.3.2 *Del civismo al cinismo*

Pese a ser reconocida por los mismos duitamenes como la *capital cívica* y a existir un reconocimiento cognitivo básico del significado del civismo, existe un cierto vacío entre el proceso de actualización que conduce al sujeto del saber al hacer. Es decir, en los discursos los informantes actualizan una concepción de lo que consideran es “ser cívico”, tienen un saber, una competencia cognitiva que está asociada a acciones simples como saludar o dar indicaciones, “si, la gente es muy cívica, saluda y es amable”<sup>408</sup>; a no arrojar basura a las calles, “una persona cívica es la que no tira basura a la calle”<sup>409</sup>; y a cumplir las señales de tránsito, “civismo como respetar las señales de tránsito”<sup>410</sup>. Sin embargo, y no obstante se avizoran estas manifestaciones verbales, los sujetos no actualizan el simulacro que da paso del saber a la instauración del ser y el hacer, sino que, por el contrario, queda virtualizado y reconfigurado el sentido del ser ciudadano.

En los relatos el civismo es asociado al “tener cultura” y al “ser educado” y esto se traduce en generalidades como “ser amable”, “ayudar a los necesitados”, “ser atentos”, “ser humildes y sencillos”. Los comportamientos reguladores del interactuar entre ciudadanos son comprendidos como “ser tolerante”<sup>411</sup> y “tener paciencia” es decir, aceptar “humildemente” y con resignación el mal hacer del otro, “y sí, alguna vez un vehículo de ellos me golpeó los espejos y él nada, ni se disculpó ni nada, y pues yo, como todo, tener paciencia porque que hacemos”<sup>412</sup>. El informante ante la falta del otro demanda esas actitudes de civismo, “con los particulares si es problemático, si uno para a recoger un pasajero, los de atrás no se esperan, sino que se ponen bien bravos, se pegan al pito, no tiene paciencia”<sup>413</sup>, reclama paciencia y sanciona negativamente que el otro se moleste y pite, pero ante la misma situación e invirtiendo papeles dice, “la gente de los particulares va

---

<sup>408</sup> Ct2.

<sup>409</sup> Ct6.

<sup>410</sup> CtT2.

<sup>411</sup> “El civismo mejoraría en Duitama si tuvieramos más tolerancia, la gente no se aguanta nada.” T2.

<sup>412</sup> CtT1.

<sup>413</sup> CtH1.

a paso lento, y no, pues ellos como hacen lo que hacen pues a uno le toca utilizar el pito y sí, es molesto”<sup>414</sup>. Como se ve, y como ya se había expresado en las otras categorías, el sujeto toma una postura cínica, requiere actitudes cívicas para sí, pero no actúa en conformidad con ellas.

Para el informante el buen comportamiento resulta ser una consecuencia circunstancial y no una constante en el modo de ser ciudadano, incluso se justifica el mal hacer del otro por la situación particular desde la que se valora,

Pues ahí si, como dice uno, todo es la tolerancia, todo es el respeto y los valores, lógicamente que a veces cuando por decir algo los choferes tanto de busetas como de taxis, lógicamente que si van atrasados pues se ponen en las peleas y uno ve que no deja de haber el choque o el digamos el encontrón, el mal genio, como todas las personas, somos gente y tenemos nuestro genio y tenemos nuestras cosas, pues uno a veces ve y pues sí, hay personas que no toleran ni respetan a las demás.<sup>415</sup>

Como manifiesta el informante es *lógico* que las circunstancias conduzcan a *las peleas*, es decir, “la tolerancia, el respeto y los valores” son dejados de lado por una situación que justifica que así se haga, el buen comportamiento ciudadano depende de las situaciones y del carácter individual pues, *todos tenemos nuestro genio* y por ende hay que justificarse que se dé el *encontrón*.

Esa readaptación que conduce a la aceptación y justificación de comportamientos resulta ser una postura cínica,<sup>416</sup> en la que de forma descarada el sujeto no solo practica y recrea actitudes que van en contra del bienestar del otro, sino que además las defiende<sup>417</sup>. El informante termina por tomar una postura apática, *relajada*<sup>418</sup>, en la que por la repetición de la situación termina por ser insensibilizado y conducido a aceptar como *normales* las situaciones que antes eran problemáticas; como lo dice Fontanille, “el cinismo es una moral deportiva que

---

<sup>414</sup> CtH2.

<sup>415</sup> Ct1.

<sup>416</sup> “El cinismo aparece en principio, para el sentido común, como un comportamiento moral, como una manera de hacer y de expresarse en sociedad, que viola las buenas maneras y la moral establecida”. FONTANILLE. *Le cynisme du sensible au risible*. Op. Cit., p. 9.

<sup>417</sup> “Pues uno sabe que a ellos les toca cumplir unos tiempos o si no los sancionan, entonces pues les toca. Y, pues como todo, la mayoría son amables y como que tratan de tener paciencia con la gente. Pero hay tal cual que también vive estresado, me imagino por la cuestión de los tiempos”. Ct7.

<sup>418</sup> “Si no me afecta, no le pongo mayor atención, relajado.” CtT1.

comienza por los sufrimientos, un endurecimiento, una insensibilización. No solamente hay que reusar y minar, intelectual y humorísticamente, el universo de valores, sino que también hay que transformar en otro su cuerpo y su espíritu hacia los objetos de los que participa”<sup>419</sup>.

Como consecuencia de estos procesos de transformación cínica de validación del mal hacer, el respeto por el otro, la norma y el buen hacer terminan por ser denigrados y vilipendiados, mientras que, por el contrario, son alabados y exaltados los artulugios e inventivas creadas para burlar la norma, irrespetar al otro y lograr la apropiación temporal del espacio. Por eso es común escuchar en la cotidianidad que, quien respeta el pare o cede el paso es el *pendejo* y quien por el contrario acelera, se impone y gana es *el avisgado*; quien hace fila y espera el turno es *el bobo*, mientras que quien se salta los turnos y ahorra tiempo es *el vivo*; quien confía en la honestidad del otro y es engañado es además de culpable *el tonto porque dio papaya* y aún más, *pendejo* si además *no aprovechó la papaya que le dieron*; quien cumple con la ley y respeta la norma es *el lambón* y quien se la saltó, sin además ser sancionado es, *el duro, el chacho, el verraco*<sup>420</sup>. En sí, el cinismo termina por ser, parafraseando a Hannah Arendt, una banalización del mal hacer<sup>421</sup> y una loa a la barbarie.

De allí que en el discurrir de la vida cotidiana el cinismo haya alcanzado tal punto de enajenación del sujeto en el que no solo la dignidad humana es denigrada sino la vida misma es menospreciada, “y por ejemplo aquí se da que, una familia, que va con su hijo en brazos y pasa un vehículo y le salpica a usted, usted se pone y le lanza un madrazo y lo insulta y hasta puede agredirlo, y por qué no, se puede presentar hasta una tragedia, una reacción de una persona y si usted tiene un

---

<sup>419</sup> FONTANILLE. Le cynisme du sensible au risible. Op. Cit., p. 13.

<sup>\*420</sup> Todo este argot aquí recreado se da en la escena práctica a diario y no solo responde a lo acontecido en las tierras duitamenses, cualquier colombiano entiende, ha escuchado o incluso las emplea en su hacer cotidiano.

<sup>\*421</sup> En términos muy generales, Arendt emplea la frase “banalidad del mal” para referirse a la realización no reflexiva de actos, en donde el sujeto desvirtúa la consecuencia y el resultado de sus acciones o las de otros porque antepone a la dignidad humana prioridades que considera supremas e inquebrantables y que por ende justifican cualquier modo de ser y hacer. ARENDT, Hannah. Eichmann en Jerusalén. Un estudio sobre la banalidad del mal. Barcelona: Lumen, 2003.

arma”<sup>422</sup>. Como consecuencia de la pérdida del valor de la vida, las peleas<sup>423</sup>, las disputas<sup>424</sup>, los altercados, los insultos y hasta los accidentes viales que toman la vida de muchos son comunes en todo el territorio nacional<sup>425</sup>.

Esta multiplicidad de circunstancias tensivas y problemáticas de la escena práctica hacen que ante la ofensa el sujeto patémico se siente humillado y se vea en la necesidad de buscar una retribución para resarcir la frustración; el orgullo exacerbado no le permite medir consecuencias, se instaura en el la cólera y en este estado de exacerbación va tras la venganza. Dado que sólo conoce la violencia como única forma de gratificación, en este paroxismo de pasiones el sujeto es capaz de matar y hacerse matar.

Este despliegue pasional del cinismo, de acuerdo con Harkot de la Taille, se da a su vez como consecuencia de la vergüenza.

En fin, el análisis de la vergüenza y de sus variedades confirma el fundamento axiológico de las pasiones: es así que, y de manera más bien imprevisible, se ve a la vergüenza convertirse en cinismo, es decir, en un rechazo crítico y nihilista de todo sistema de valores; la “venganza”, entonces, se devuelve contra el destinador y contra el sistema de valores que él garantiza. Todo se sucede entonces como si, habiéndose experimentado interiormente el desmoronamiento de su propio valor, y, en consecuencia, de los valores de los que él está investido, el sujeto avergonzado proyecta sobre el mundo exterior la experiencia de este desmoronamiento.<sup>426</sup>

Sin embargo, en el caso de los sujetos orgullosos, debido la excesiva estima del yo, la vergüenza parece apaciguarse o no hacerse presente<sup>427</sup>, “eso hacen lo que

---

<sup>422</sup> T1.

<sup>423</sup> “Violenta pelea de buses en plena carreta de Cundinamarca. En el video se puede ver cómo el conductor de un bus cierra con su vehículo al otro. Los dos se bajan y se agreden, uno de ellos con machete en mano. Nadie intenta detener la pelea.” NOTICIAS RCN. [En línea]. [Citado 8/09/17]. Disponible en Internet : <URL : <http://www.noticiasrcn.com/cazanoiicias/violenta-pelea-conductores-buses-plena-carretera-cundinamarca-intolerancia>>.

<sup>424</sup> “Dos mujeres se pelean por el espacio de un parqueadero en Barranquilla. Fueron tantos los gritos e improperios, que las mujeres se bajaron de los vehículos y llegaron a la agresión física”. ALDÍA.CO. [En línea]. [Citado 8/09/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.aldia.co/video/dos-mujeres-se-pelean-por-el-espacio-de-un-parqueadero-en-barranquilla>>.

<sup>425</sup> “Conductor que le cerró el paso a motociclista para que no le rayara el carro fue asesinado”. [En línea]. NOTICIAS CARACOL. [Citado 8/09/17]. Disponible en Internet: <URL: <https://noticias.caracoltv.com/medellin/conductor-que-le-cerro-el-paso-motociclista-para-que-no-le-rayara-el-carro-fue-asesinado>>.

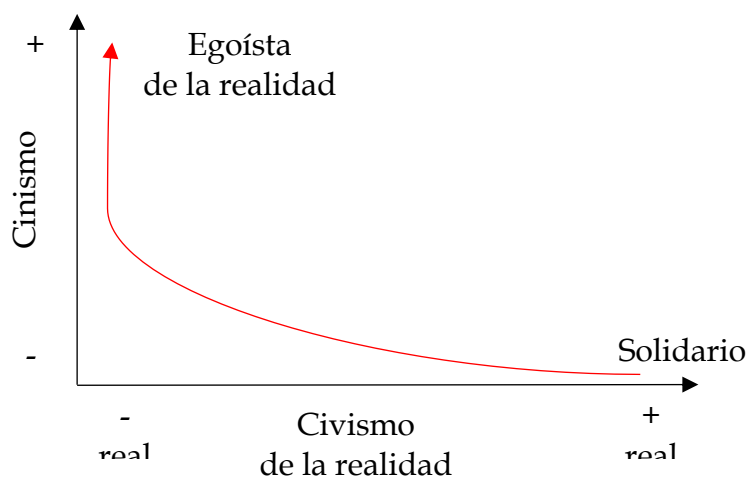
<sup>426</sup> HARKOT DE LA TAILLE. Op. Cit., p.2.

<sup>427</sup> “No sabría afirmar que todo cínico haya tenido experiencia de la vergüenza profunda antes de decidirse por el cinismo como método de vida. Pero se puede afirmar con seguridad que el cinismo es previsible ‘semióticamente’ como reacción a la vergüenza continua y profunda, y que consiste

hacen y ni siquiera pena les da...no les importa nada”<sup>428</sup>. Ante la falta propia o ajena no hay mayor manifestación de vergüenza, pero una vez el yo es el afectado por el cinismo del *otro*, ocurre el pivote pasional, eclosiona la cólera y como afirma Greimas<sup>429</sup>, esta se despliega una sucesión de [*frustración* → *descontento* → *agresividad*].

Todo lo anterior es posible expresarse en un esquema tensivo de ascendencia<sup>430</sup> (ver figura 15) en donde se relaciona el cinismo y el civismo. En la mira se da una intensificación del cinismo y con éste del orgullo, la cólera y la violencia ocasionada por una reducción en el civismo, es decir, en el cumplimiento de los deberes ciudadanos. De esta forma, los comportamientos menos cívicos, propios del sujeto egoísta dan un aumento del cinismo, mientras que el incremento de acciones cívicas disminuye al mínimo el cinismo y corresponde a comportamientos propios de sujetos solidarios.

Figura 15. Civismo vs. Cinismo, Esquema Tensivo.



Fuente: Elaboración propia.

---

además en una conducta eficaz con el fin de evitar las vergüenzas futuras. En lugar de matarse, el cínico mata a la cultura y se libera, antes de otra cosa, de la vergüenza”. Ibid. p. 37.

<sup>428</sup> T3.

<sup>429</sup> GREIMAS. Del sentido II. Op. Cit., p. 256.

<sup>430</sup> FONTANILLE. Semiótica del discurso. Op. Cit., p. 93.

## 2.6 DOS REGÍMENES DE CREENCIA

Los sistemas de creencias o los regímenes de creencia son las formas que encuentra el sujeto para dar sentido. Cada sujeto responde consciente o inconscientemente a los sentidos instaurados en una especie de, como diría Landowski coacción social, “entre programaciones de tipo causal y elecciones motivadas, o razonadas, se encuentran empíricamente conductas individuales y, en el plano colectivo, maneras de hacer, ritos y, de un modo general, todo tipo de conductas normadas o enmarcadas por el uso —el hábito, la costumbre, las reglas del “saber vivir” o, incluso, la moda”<sup>431</sup>. Cognitivamente y desde el análisis perceptivo de los tipos cognitivos y los contenidos nucleares<sup>432</sup> se hace posible, hasta cierto punto, explicar los regímenes de creencia, las estructuras mentales que conforman en el individuo, los procesos de razonamiento que ha construido y que activa de acuerdo con el entorno sociocultural en el que ha vivido. Pero, en el sujeto, dichos procesos de construcción de sentido no se limitan, como ya se ha visto, a procesos racionales sintéticos, sino que están atados inexorablemente a las situaciones sociales que lo auto determinan y a los dispositivos pasionales que lo atraviesan; de allí que el estudio del sentido y la significación no se pueda fragmentar y que análisis semiótico se enfoque en las partes que conforman un todo susceptible de fraccionar, pero imposible de fragmentar.

Como afirma Greimas y Landowski, “somos seres semióticos por naturaleza ‘condenados al sentido’”<sup>433</sup>; y ese sentido construido en el hacer de la vida cotidiana de una sociedad termina por ser el descriptor del universo semiótico bajo el cual emergen los significados particulares para cada individuo; determinados por elementos culturales, todo cuando se dice, se hace, se piensa e incluso se es, está establecido, se quiera y se sea consiente o no, por el universo semiótico en el cual

---

<sup>431</sup> Ibid. p. 158.

<sup>432</sup> ECO. Kant y el Ornitorrinco. Op. Cit., p. 164 y ss.

<sup>433</sup> LANDOWSKY. Tres regímenes de sentido. Op. Cit., p, 137.

se creció. El sujeto parece entonces socialmente programado<sup>434</sup> por unos sistemas de creencias cuya base y fundamento son las axiologías que moldean las formas de vida.

Con lo hasta acá descrito y evidenciado en los análisis respecto al modo de ser y hacer ciudadano, así como a su interacción intersubjetiva en el espacio de convivencia, resta comprender el sustrato que moviliza las axiologías que dan sentido al hacer y que han configurado el *ethos* cultural. En el análisis de los mismos enunciados se han identificado tres elementos interrelacionados que parecen anquilosar creencias y determinar los modos de ser y hacer, el *habitus*, la normalización y la falta de extrañamiento. El *habitus* conduce a la normalización y juntos se establecen como regímenes de creencia que aunados a una falta de extrañamiento que cuestione y ponga en juicio el ser y el hacer terminan por atrapa al sujeto y a la cultura ensimismándola y auto determinándola. Esto se puede esquematizar así: [*habitus* → *normalización* → ¿*extrañamiento*?].

En el discurso de los informantes duitamenses y en la escena práctica, como ya se evidenció, se despliegan de manera repetida y constante estrategias y situaciones que atentan contra la sana convivencia y la dignidad. Sin embargo, y pese a las manifestaciones de inconformismo ante la realidad<sup>435</sup>, en los relatos se expresan de forma paradójica y contradictoria aceptaciones y resignaciones que llevan al sujeto a reconfigurar la nueva y viciada realidad como lo “común”, “normal” y “corriente”<sup>436</sup>. Esta situación tiene una explicación de acuerdo con Klinkenberg,

---

<sup>434</sup> Ibid. p. 155.

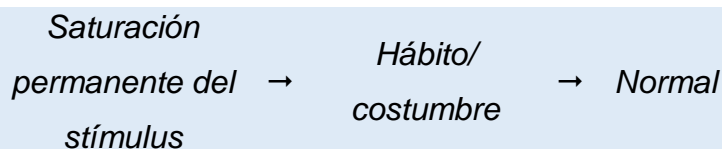
<sup>435</sup> “No somos cívicos. A nosotros nos interesa el entorno nuestro, de resto acá no hay solidaridad, no hay comunidad cívica, no hay ningún asomo de cultura por ninguna parte. Comenzando porque Duitama las basuras se sacan y se dejan ahí y esperar si pasa el carro o no pasa; los perros callejeros hacen de todo con la basura, el transporte es un caos en Duitama. Duitama solamente tienen dos calles, una para subir y una para bajar para los servicios de urbanos. Duitama no tiene vías de acceso y en este momento si usted revisa, las calles de Duitama parecen calles de herradura”. T5.

<sup>436</sup> “Normalmente sí, la agresión verbal eso no falta, normal. El del carro que uno le echa pito y le grita cosas y se pone furioso. Pero eso es normal”. CtH3. “Algunos pues exageran y otros pues lo normal, yo creo que es normal que piten, pero hay unos que de pronto en su impaciencia o en su afán de llegar a algún lugar cuando hay un trancón se pegan a ese pito y es desesperante, pero, de pronto se ve es en las horas pico, pero es normal”. Ct.6. “Alguien ve un semáforo en rojo y pasa porque simplemente porque le parece que eso es lo normal, lo justo y lo necesario para él”. PN1.

debido a la sobresaturación del stimulus<sup>437</sup>, es decir, la sobrecarga repetida y continua en la captación termina por afectar la mira, lo que puede causar al mismo tiempo, una especie de vacío perceptual que reconfigura los significados y por consecuencia, produce un efecto de desemantización en el sujeto<sup>438</sup>. Por su parte, Landowski afirma,

Distinguimos dos formas del sinsentido, una vinculada con lo continuo, sucesión monótona, “rutina” regida por la necesidad y que produce por exceso de cohesión lo “desemantizado” (la insignificancia y el hastío), la otra con lo discontinuo, sucesión caótica de “accidentes” regida por el azar, que produce por exceso de heterogeneidad lo “insensato” (en el placer o en el dolor), y dos modos de emergencia del sentido: lo no continuo, regido por elecciones no necesarias (la “fantasía”) y tendiente a lo “melódico”, y lo no discontinuo, encadenamiento regido por un orden no aleatorio (el “hábito”) tendiente a lo armónico.<sup>439</sup>

En los ciudadanos ocurre un doble proceso que los conlleva a configurar la realidad como aceptable y además a actuar en consonancia con ella; la saturación permanente del stimulus se convierte en hábito y el hábito en costumbre. Lo antes inaceptable pasa a resignificarse y la costumbre hace que esto se plantee ahora como *lo normal*. La gramática del quehacer en la vida cotidiana se reconfigura bajo estas ideas y se establece un nuevo sentido común, lo socialmente aceptado<sup>440</sup>. De allí, por ejemplo, que las prácticas violentas que pretenden sanear conflictos urbanos se conviertan incluso en espectáculo, que los ataques verbales o las insinuaciones agresivas no sean reconocidas como actos de violencia, que el incumplimiento de la norma sea una moda de movilidad y que el cínico pase a ser el nuevo héroe.



<sup>437</sup> KLINKENBERG, Jean-Marie. Manual de Semiótica General. Bogotá: Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, 2006. p. 98.

<sup>438</sup> “[El pito] Pues casi no lo usan, o sí, pero eso uno se acostumbra también. Ya no les pone cuidado.” Ct7.

<sup>439</sup> LANDOWSKY. Tres regímenes de sentido. Op. Cit., p, 140.

<sup>440</sup> LANDOWSKY. ¿A qué se refiere la palabra imaginario? Op. Cit., p. 92.

### 2.6.1 Del habitus a la normalización

Debido al *habitus*<sup>441</sup> se explica cómo la continuidad de las disposiciones reestructura las estructuras y predispone al sujeto a conformar nuevas estructuras estructurantes. En este punto, “las regularidades inherentes a una condición arbitraria (en el sentido de Saussure o de Mauss) tienen a aparecer como necesarias, incluso como naturales, por el hecho de que están en el principio de los esquemas de percepción y de apreciación a través de los cuales son aprendidas”<sup>442</sup>. Así pues, debido a la reacomodación y repetición de las estrategias empleadas a diario por los ciudadanos en la escena práctica para movilizarse, para relacionarse y para percibir al otro, el conjunto de esquemas cognitivos, sociales y pasionales que le permiten leer el mundo, interpretarlo y actuar se constituyen, instaurando de este modo en el sujeto estereotipos comunes que establecen y definen el modo de ser y hacer. De esto resulta que para los ciudadanos la costumbre sea buscar evadir la norma, reaccionar agresivamente, actuar de forma egoísta y ver permanentemente en el otro un oponente.

En los sujetos se han instaurado e incluso anquilosado este *ethos* y ello conduce por encadenamiento a dos situaciones. La primera, una reproducción mimética del mal hacer, que también puede ser comprendida desde la teoría de las ventanas rotas desarrollada por el psicólogo social Philippe Zimbardo,

La no reparación inmediata de un daño emite un mensaje a la sociedad: la impunidad se permite, pueden ir todos a saco. Si no se transmite el mensaje que da toda acción de respeto y cuidado hacia lo que tenemos, y dejamos que el deterioro, el abandono o la resignación ganen la partida, entonces la entropía, el desorden, el daño, el incivismo, el abuso, el *mobbing* o toda forma de

---

<sup>\*441</sup> Concepto desarrollado por Pierre Bourdieu, el *habitus* se define como el sistema de estructuras cognitivas, motivadoras, duraderas y transferibles; “estructuras estructuradas predispuestas para funcionar como estructuras estructurantes, es decir, como principios generadores y organizadores de prácticas y representaciones que pueden estar objetivamente adaptadas a su fin sin suponer la búsqueda consciente de fines y el dominio expreso de las operaciones necesarias para alcanzarlos. Objetivamente ‘reguladas’ y ‘regulares’ sin ser el producto de la obediencia a reglas, y, a la vez que todo esto, colectivamente orquestadas sin ser el producto de la acción organizadora de un director de orquesta”. BOURDIEU, Pierre. El sentido práctico. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2007. p. 85.

<sup>442</sup> Ibid. p. 87.

infamia y degradación tenderán a propagarse rápidamente. En conclusión, si queremos evitarlo, hay que arreglar la *ventana rota* cuanto antes.<sup>443</sup>

De suerte tal que, sólo basta un mal hacer no rectificado para que se produzca una reacción en cadena en la cual la repetición reafirmada conlleva a cambios de comportamiento y de pensamiento. Acciones y actitudes conscientes se instauran en el sujeto patémico, cognitivo y social; la repetición de las acciones, así como de las pasiones que éstas despiertan con el tiempo se vuelven incluso inconsciente en el individuo y en el colectivo<sup>444</sup>. Por ello se puede comprender que, ante cualquier proceso perceptivo, por ejemplo, un hacer de otro, se reaccione y se despierten las mismas pasiones instauradas en el individuo y ratificadas socialmente.

Debido entonces a la repetición de acciones y a la confirmación patémica individual y ratificada socialmente, por adhesión u omisión, es que se ocasionan y establecen los cambios de creencias. Así se da la segunda situación, la costumbre conduce a la final aceptación inconsciente del hacer, interpretado en este punto como el proceso normal de proceder; a esta situación dada en el individuo y en el colectivo se le puede acuñar el concepto de normalización desarrollado por Foucault en el texto *Vigilar y castigar*. Si bien Foucault empleó el concepto para explicar las tácticas empleadas por los organismos de poder para ejercer un control social, en donde se establecía una serie de premisas y comportamientos disciplinarios que clasificaban a los individuos en normales y anormales; dichas situaciones por repetición y propaganda se establecían como ideologías sociales hasta llegar a considerarse como lo “normal” y como lo natural<sup>445</sup>.

En este caso particular, se considera posible equiparar el término normalización, pues para los informantes, las reconfiguraciones de las situaciones cotidianas dadas en el espacio público terminan por ser consideradas como *normales* pese a

---

<sup>443</sup> EL PAIS. Octubre, 2004. La teoría de las ventanas rotas. [En línea]. [Citado 12/09/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.alexrovira.com/soluciones/articulo/la-teoria-de-las-ventanas-rotas>>.

<sup>\*444</sup> La idea por muchos años planteada y ratificada por el Northeastern University de Boston en Estados Unidos de Norteamérica confirma que el hombre es un animal de costumbres que sigue patrones de comportamiento. [En línea]. [Citado 10/09/17]. Estudio confirma que el hombre es un animal de costumbres. Disponible en Internet : <URL <https://www.elespectador.com/node/17935>>.

<sup>445</sup> FOUCAULT, Michel. *Vigilar y castigar*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2003.

estar en total discordancia con el respeto, la dignidad y la sana convivencia y darse de manera permanente y repetida. En adición, un cierto control social ejerce la posición que toma la ciudadanía que opta por privilegiar al incívico y condenar al cívico, el mal hacer permea a la comunidad que finalmente adopta los comportamientos y establece formas de vida.

Aunadas a estas dos situaciones que instauran creencias, se presenta el efecto de no extrañamiento<sup>446</sup>, esa posición de reflexión que toma el sujeto para mirar desde “afuera”, desde la distancia, su propia realidad, cuestionarla y verificarla antes de validarla. El extrañamiento es una ruptura de ese *continuum* en el que se cae por la cotidianidad y la rutina, es la pregunta sobre la permanencia, es el atisbo que la discontinuidad, la distancia, la fractura y la desgarradura que se hace a un suelo pensado y vivido desde la estabilidad de lo común<sup>447</sup>.

La posibilidad de ese extrañamiento es lo que permite la movilización y circulación de ideas en la cultura para propender por nuevos sentidos. Una forma de hacerlo es examinar la cultura del otro para comprender la propia, pues es en la posibilidad de ver en lo ajeno nuevas y diversas formas de ser y hacer, diversas formas de configurar sentidos y de percibir el mundo que se permite la comprensión de la diferencia y la reevaluación de lo propio y lo cotidiano. El extrañamiento posibilita reconocimiento<sup>448</sup> y la transformación del ciclo impuesto por el *habitus*. Así, como lo afirma Rosales,

...ante *lo extraño del otro* y en la oposición de él con lo conocido (*lo nuestro*), se manifiestan, de manera especular, las estrategias y operaciones de categorización y valoración del mundo propio, tal como lo expresa François Hartog (2001, p. 53 sq.) (sic). Pero en el “espejo invertido”,

---

<sup>\*446</sup> El extrañamiento también conocido como desautomatización o desfamiliarización es un concepto usado originalmente por los formalistas rusos, en especial empleado por el escritor y crítico ruso Víktor Shklovski. La palabra *ostranénie*, en ruso, se usó para referirse a la función del arte de crear un efecto de alienación en el observador con el fin de poner en perspectiva la visión habitual de la realidad y las costumbres determinadas socialmente. TODOROV, Tzvetan. En: Teoría de la literatura de los formalistas rusos. El arte como artificio. V. Shklovski. México: Siglo XXI, 1991. p. 55-70. [En línea]. [Citado 12/11/17]. Disponible en Internet: <URL: <http://www.catedramelon.com.ar/wp-content/uploads/2013/08/El-Arte-como-Artificio.pdf>>.

<sup>447</sup> DELGADO, César. Entre el extrañamiento y lo común. En torno a la noción de amistad en la hermenéutica de Gadamer. En: Folios. Segundo semestre 2013, nº 38, p. 3-14.

<sup>448</sup> “Si examinamos las leyes de la percepción vemos que una vez que las acciones son habituales, se transforman en automáticas”. SHKLOVSKI, Víktor. Citado por TODOROV. Teoría de la literatura de los formalistas rusos. El arte como artificio. V. Shklovski. Op. Cit., 63.

la cultura del otro funciona como modelo y referencia para valorar la propia cultura, lo que soporta una serie de procesos cognitivos y afectivos de los actores en la producción cultural.<sup>449</sup>

Para los informantes esta posibilidad de auto cuestionamiento y reflexión, de mirarse en la cultura del otro y de evaluar lo propio no ha sido una constante. En efecto los informantes que han visto culturas ajenas reconocen más fácilmente las problemáticas presentes en la escena práctica,

Con la fortuna que tuve de haber viajado y estar mucho tiempo fuera del país me di cuenta que es simplemente ver. Ver cómo hay que parar, como hay que frenar, que dar la vía, cómo no hay que estacionarse donde no se debe, cómo no se debe sacar la mano para parar en cualquier lugar, como hay que tratarse entre las dos partes. Creo que es ver simplemente un grupo de personas unidas haciendo lo mismo, eso contagia y eso contagia tanto a peatones como a conductores y el civismo completo se mejora.<sup>450</sup>

El informante manifiesta dos elementos a recalcar, el primero, reconocer que existen otras formas de ser y hacer en la ciudad y el segundo que, así como el mal hacer contagia, el buen hacer también produce efecto mimético.

De esta forma se evidencia que debido al hábito y la costumbre y a la no reflexión del sí, las prácticas recurrentes pueden instaurarse en el centro de la semiosfera que el individuo actualiza para dar sentido. Por ende, las prácticas culturales aquí analizadas, la conducción y la movilidad en el espacio público, no son otra cosa que la manifestación y evidencia de un país históricamente atravesado por el conflicto. La costumbre ha llevado a configurar en el *ethos* colombiano a la violencia, directa e indirecta, como una de las formas más comunes a las que se recurre para solucionar conflictos. En la inmediatez de la vida cotidiana y ante la necesidad de sobrevivir, el sujeto opta por imponer sus intereses, el egoísmo y el individualismo trascienden todas las esferas relacionales, el irrespeto por el otro y lo otro, incluyendo la norma, así como la estrategia de evasión de esta se instituyen como estructuras válidas y aceptadas para la consecución de objetivos individuales.

---

<sup>449</sup> ROSALES. Representación de la cultura de si y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. Op. Cit., p. 264.

<sup>450</sup> Ct8.

### 3. CONCLUSIONES

Es la tarea de la semiótica y en especial de la semiótica de la cultura y de las prácticas semióticas indagar sobre el sentido que las comunidades actualizan en el discurrir del día a día y en las interacciones de las prácticas del cara a cara. Investigar sobre el quehacer de la vida cotidiana ha sido también interés de otras disciplinas como la antropología y la sociología, al igual que la comprensión del funcionamiento de la relación del hombre urbano en el espacio es interés de la urbanística. Sin embargo, resulta ser la labor de la semiótica, una ciencia soportada en el apoyo interdisciplinar y organizada en un aparato metodológico riguroso y estructurado, la encargada de develar el sentido construido por el mismo hombre a sí mismo, a lo que percibe y a lo que configura cognitiva, social y pasionalmente, así como la búsqueda del reconocimiento de axiologías, identidades, valores e ideologías. Fue finalmente la semiótica entonces quien permitió comprender y dilucidar por qué se actúa como se actúa, qué razones construyen los individuos para establecer regímenes de creencia y qué axiologías se fundamentan en su sustrato ideológico para movilizar y modalizar el ser y hacer. De esta forma, la semiótica se posiciona como una herramienta valiosa que con el reconocimiento de estructuras profundas abre la posibilidad de producir cambios transformadores y sustanciales.

En la sociedad colombiana, las prácticas ligadas a la movilidad condensan parte del *ethos* cultural de lo que se es como país en tanto comunidad y de lo que el individuo configura de su rol como miembro de esta. En una sociedad históricamente marcada por la violencia, las relaciones e interacciones intersubjetivas que suceden en la calle resultan ser evidencia de las problemáticas que como país se atraviesan; circunstancias en apariencia superfluas como conducir un vehículo o transitar la calle reflejan profundos y arraigados sistemas de creencias en los que predomina el individualismo, el egoísmo, el orgullo, el

incivismo, la agresividad y la pretensión permanente de quebrantar y manipular la ley para beneficio personal.

La calle termina por ser el escenario de la lucha individual, el lugar donde se busca sobrevivir un país marcado por desigualdades, y por imponer intereses y necesidades particulares y de minorías. El espacio público se convierte en micro esferas que pretenden la creación de estrategias en las que prevalece el individualismo y la lucha de apropiaciones, donde se da un continuo no reconocimiento de la otredad y de la dignidad humana. Termina por ser el lugar en el cual de manera constante se actualizan valores utilitarios y en donde los valores éticos y estéticos restan virtualizados en ideales o anhelos de antaño. La proyección del espacio público como un espacio de intercambio para el crecimiento colectivo no se avizora, la ley y la norma concebida para mediar y sanear, al igual que la presencia del *otro*, son percibidos como elementos obstaculizadores de intereses personales sobre los que hay que sobreponerse a como dé lugar.

En un país donde se considera que la violencia es sólo aquella que se lleva a cabo con las armas, y en donde por fuerza de costumbre la muerte dejó de ser una noticia alarmante e inconcebible se hace inaplazable el reconocimiento de esas otras formas de violencia y de muerte. Violencias simbólicas y micro-violencias producidas con un gesto, un ademán, una palabra; muertes ocasionadas con el no reconocimiento del otro, con el irrespeto de su dignidad, con la banalización que se hace de la norma al no visualizarla como el lugar para el consenso, la justicia y la igualdad.

Cuán urgente se hace ese proceso de extrañamiento que posibilite la reconfiguración de sentidos y que permita la transformación de axiologías, creencias, hábitos y costumbres. El contrato de paz y de construcción de comunidades solidarias ya se inició con compromisos a gran escala sellados con una firma entre los que se han considerado por décadas principales protagonistas de violencias y conflictos. Ahora se hace indispensable reforzar esas intenciones de paz desde las prácticas cotidianas representadas en sencillos gestos de los ciudadanos de a pie; es allí donde se inician las resignificaciones, es en esos

escenarios donde se construye el civismo, se instauran creencias y se establecen nuevas formas de ser y de hacer, es decir nuevas formas de vida.

## BIBLIOGRAFIA

ARISTÓTELES. Política. Libro primero. De la sociedad civil. De la esclavitud. De la propiedad. Disponible en Internet : <URL : <https://www.marxists.org/espanol/tematica/cienpol/aristoteles/pol.pdf> >.

ARANGO, Gilberto. Salvemos el espacio Rur-urbano colombiano. Cuadernos de vivienda y urbanismo. Volumen 1, Nº 2, 394-409. 2008. Disponible en Internet: <URL: <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/5499>>.

ARENDDT, Hannah. Eichmann en Jerusalén. Un estudio sobre la banalidad del mal. Barcelona: Lumen, 2003.

BANCO MUNDIAL. Disponible en Internet: <URL: <https://datos.bancomundial.org/indicador/EN.POP.DNST> >.

BÁRCENA, Fernando. El oficio de la ciudadanía. Introducción a la educación política. Barcelona: Paidós, 1997.

BARBERO. Martín. Lo público: experiencia urbana y metáfora ciudadana. En: CIC. Cuadernos de Información y Comunicación. Agosto, 2008, vol.13 p. 213-226.

BARTHES, Roland. La aventura semiológica. Barcelona: Paidós, 1993.

BERTRAND, Denis. Elementos de narratividad. En : BERTRAND, Denis. *Précis de Semiotique Littéraire*. Paris: Nathan, 2000.

BIGOT, Margot. Apuntes de lingüística antropológica. Rosario: Universidad Nacional de Rosario. p. 75. Disponible en Internet : <URL : <http://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/1367>>.

BOURDIEU, Pierre. El sentido práctico. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2007.

CAMPS, Victoria y SALVADOR, Giner. Manual de civismo. Barcelona: Ariel, 1998.

CAMPS, Victoria. El sentido del civismo. En: Los monográficos de B.MM. Universidad Autónoma de Barcelona. Vol. 6, p. 15-21.

CÓDIGO NACIONAL DE POLICÍA Y CONVIVENCIA. Disponible en Internet: <URL: <https://www.policia.gov.co/sites/default/files/ley-1801-codigo-nacional-policia-convivencia.pdf>>.

CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. Ley 769 de agosto de 2002. Disponible en Internet: <URL: [http://www.transitoarauca.gov.co/data/archivos/galerias/3/codigo\\_nacional\\_de\\_transito\\_2015.pdf.pdf](http://www.transitoarauca.gov.co/data/archivos/galerias/3/codigo_nacional_de_transito_2015.pdf.pdf)>.

COHN, Gabriel. Civilización, ciudadanía y civismo: la teoría política ante los nuevos desafíos. En: filosofía política contemporánea. Controversias sobre civilización, imperio y ciudadanía. Buenos Aires: Clacso, 2003. p. 21. Disponible en Internet: <URL: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/teoria3/cohn.pdf>>.

CONGRESO DE COLOMBIA. Código Nacional de Policía y Convivencia.

COSNTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. Disponible en Internet: <URL : <http://www.corteconstitucional.gov.co/inicio/Constitucion%20politica%20de%20Colombia%20-%202015.pdf>>.

COURTÉS, Joseph. Análisis semiótico del discurso. Del enunciado a la enunciación. Madrid: Gredos, 1997.

CORTÉS, Yuly y OVALLE, Nubia. Factores de riesgo psicosociales de los conductores de la cooperativa Cootrahéroes LTDA. En la ciudad de Duitama. Tunja: Fundación Universitaria Juan de Castellanos. 2016.

DANE. Departamento administrativo Nacional de Estadística. Disponible en Internet : <URL : <http://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion>>.

DAZA, Humberto. Las sociedades modernas. En: Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales. Mayo, 2010. Vol. 16, no. 2, p. 61-83. Disponible en Internet: <URL: <http://www.redalyc.org/pdf/177/17731129004.pdf>>.

DAZA, Wady. La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana. Bogotá: 2008. Disponible en Internet: <URL: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis23.pdf>>.

DANGOND GIBSONE, Claudia, *et al.* Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo urbano. Bogotá, Vol. 16, No. 2, 485-514, julio-diciembre 2011. Disponible en Internet: <URL: <http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v16n2/v16n2a07.pdf>>.

DELEUZE, Gilles y GUATARI, Félix. Mil mesetas, capitalismo y esquizofrenia. Valencia: Pre-textos, 2002.

DELGADO, César. Entre el extrañamiento y lo común. En torno a la noción de amistad en la hermenéutica de Gadamer. En: Folios. Segundo semestre 2013, nº 38, p. 3-14.

DELGADO, Manuel. Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles. Barcelona: Editorial Anagramas, 2007.

DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA. (DRAE).

DÍAZ, Álvaro. Apuntes para comprender la ciudad: aproximaciones semióticas para la interpretación del espacio público. en: Revista en línea de la Universidad Nacional de Colombia, abril 22 de 2011. Disponible en Internet: <URL: <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/formayfuncion/article/view/38476/41488>>.

DONALD, Merlin. *A mind so rare. The evolution of the human consciousness*. New York: Norton, 2001.

DURAND, Gilbert. La imaginación simbólica. Buenos Aires: Amorrortu Editores, 1968.

ECO, Umberto. Lector in fábula. La cooperación interpretativa en el texto narrativo. Barcelona: Lumen, 1993.

ECO, Umberto. Kant y el ornitorrinco. Barcelona: Editorial Debolsillo, 2013.

EL COLOMBIANO. En Medellín transita un carro por cada 3 habitantes. Disponible en Internet : <URL:<http://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/en-medellin-transita-un-carro-por-cada-tres-habitantes-EB3232363>>.

EL COLOMBIANO. Disponible en Internet : <URL : <http://www.elcolombiano.com/antioquia/movilidad/colombia-es-el-segundo-pais-con-peor-trafico-segun-estudio-de-inrix-YX6000111>>.

ELIAS, Norbert. La sociedad de los individuos. Barcelona: Península, 1990.

EL ESPECTADOR. 14 diciembre de 2014. Disponible en Internet : <URL : <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/bogotanos-tardan-hasta-dos-horas-llegar-su-lugar-de-des-articulo-532350> >.

EL ESPECTADOR. Bogotá. 15 febrero, 2017. La ley es para los de ruana. Disponible en Internet: <URL: <https://www.elespectador.com/opinion/la-ley-es-para-los-de-ruana-columna-680101>>.

EL PAIS. Octubre, 2004. La teoría de las ventanas rotas. Disponible en Internet: <URL: <http://www.alexrovira.com/soluciones/articulo/la-teoria-de-las-ventanas-rotas>>.

EL TIEMPO. Bogotá. 29 AGOSTO, 2008. Los conductores denuncian corrupción de agentes de tránsito y abusos de autoridad. Disponible en Internet: <URL: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4489619>>.

EL TIEMPO. 14 de cada 100 colombianos viven en tugurios. 31 octubre de 2014. Archivo digital. Disponible en Internet : <URL : <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14769344>>.

EL TIEMPO. Bogotá. 18 febrero de 2016. Disponible en Internet : <URL : <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16501589>>.

EL TIEMPO. Bogotá. 15 mayo, 2017. Tres casos para recordar el 'usted no sabe quién soy yo'. Disponible en Internet: <URL:

<http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/casos-de-usted-no-sabe-quien-soy-yo-en-colombia-88216>>.

FARRÉ, Luis. Los valores estéticos en la filosofía aristotélica. Congreso Nacional de Filosofía. Universidad Nacional de Tucumán, Mendoza.

FRANCO, Francisco y PÉREZ, Luz. Producción de ciudad, cotidianidad y culturas populares: una revisión preliminar. En: Investigación y desarrollo vol. 16, Nº 1. Bogotá: 2008. Disponible en Internet: <URL: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S0121-32612008000100004&lng=en&nrm=iso&tlng=es](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0121-32612008000100004&lng=en&nrm=iso&tlng=es)>.

FIGUEROA, Oscar. Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina. En: Retrieved from Scielo, Chile. 2005. Disponible en Internet: <URL: <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v31n94/art03.pdf>>.

FONTANILLE. Prácticas Semióticas. Lima: Fondo editorial universidad de Lima, 2016.

FONTANILLE, Jacques. Semiótica de los textos y de los discursos. Método de Análisis. Tomado de : MUCCHIELLI, Alex (sous la direction). *Dictionnaire des méthodes qualitatives en sciences humaines*. 2e Ed., Paris: Armand Colin, 2004. Traducción de Horacio Rosales, Profesor de la Escuela de Idiomas de la Universidad Industrial de Santander, marzo 2007.

FONTANILLE, Jaques. Soma y Sema. Figuras semióticas del cuerpo. Lima: Fondo Editorial Universida de Lima. 2008.

FONTANILLE, Jacques. *Le cynisme. Du sensible au risible*. Universidad de Limoges. p. 9-26. Disponible en Internet: <URL: [https://www.unilim.fr/pages\\_perso/jacques.fontanille/textes-pdf/Acynisme.pdf](https://www.unilim.fr/pages_perso/jacques.fontanille/textes-pdf/Acynisme.pdf) >.

FOUCAULT, Michel. *Vigilar y castigar*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2003.

FRONDIZI, Risieri. *Introducción a la axiología*. México: Fondo de cultura económica, 1995.

FRICH, Bodil y ESPEJEL, Benjamín. *Semiótica ambiental, y gestión comunitaria*. Porto Alegre: Horizontes Antropológicos N° 25. 2006. p. 257-269. Disponible en Internet: <URL: <http://www.scielo.br/pdf/ha/v12n25/a13v1225>>.

GARRIDO, Luis. *Habermas y la teoría de la acción comunicativa*. En: *Razón y Palabra*. Primera revista electrónica en América latina especializada en comunicación. N° 75, febrero-abril 2011. Disponible en Internet: <URL: [http://www.razonypalabra.org.mx/N/N75/ultimas/38\\_Garrido\\_M75.pdf](http://www.razonypalabra.org.mx/N/N75/ultimas/38_Garrido_M75.pdf)>.

GEERTZ, Clifford. *El sentido común como sistema cultural*. En: *Conocimiento Local. Ensayos sobre la interpretación de las culturas*. Barcelona: Paidós, 1999. p. 93-116.

GREIMAS, Algridas Julius. *Semántica Estructural. Investigación metodológica*. Madrid: Gredos, 1971.

GREIMAS, Algridas Julius. *La historia: actantes, actores y figuras*. En: *Grupo de investigaciones narratológicas del seminario de semiótica de la universidad nacional*. Boletín 1. Diciembre, 1988.

GREIMAS, Algridas Julius. *Del sentido II*. Madrid: Gredos, 1989.

GREIMAS, A. J. y COURTES, L. Semiótica, diccionario razonado de la teoría del lenguaje. Madrid: Gredos, 1990.

GREIMAS, A. J. y FONTANILLE, J. Semiótica de las pasiones. De los estados de cosas a los estados de ánimo. Puebla: Siglo XXI Editores, 2002.

GRIMALDO, Mirian. La teoría de L. Kohlberg, una explicación moral desde el constructivismo. En: Revista Cultura. 2007. Vol. 21, no. 21, p. 325-340. Disponible en Internet : <URL : [http://www.revistacultura.com.pe/revistas/RCU\\_21\\_1\\_la-teoria-de-l-kohlberg-una-explicacion-del-juicio-moral-desde-el-constructivismo.pdf](http://www.revistacultura.com.pe/revistas/RCU_21_1_la-teoria-de-l-kohlberg-una-explicacion-del-juicio-moral-desde-el-constructivismo.pdf)>.

GÓNGORA, L. Hacia una semiótica del paisaje urbano. X seminario de Investigación Urbana y Regional. Bogotá, 2012. p. 2-18. Disponible en Internet : <URL : <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/issue/view/445/showToc>>.

HAMON, Philip. En: Texto e ideología: para una poética de la norma. La Habana: Criterios, abril de 1990. p. 23. Disponible en Internet : <URL : <http://www.criterios.es/pdf/hamontextideol.pdf>>.

HARKOT DE LA TAILLE, Elizabeth. Breve Examen semiótico de la vergüenza. p.7. En : *Nouveaux Actes Sémiotiques*. Disponible en Internet : <URL : <https://fr.scribd.com/document/163042393/HARKOT-Breve-Examen-Semiotico-de-La-Vergüenza>>.

HARVEY, David. El derecho a la ciudad. International Journal of Urban and Regional Research, 27, 939-931.2003. Disponible en Internet:<URL :[https://issuu.com/nataliayuliano/docs/harvey\\_david\\_-\\_el\\_derecho\\_a\\_la\\_ciud](https://issuu.com/nataliayuliano/docs/harvey_david_-_el_derecho_a_la_ciud)>.

HERRERA, Daniel. Husserl y el mundo de la vida. Disponible en Internet : <URL : <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3703031.pdf>>.

JIMÉNEZ, PEDRO. "El espacio: producto social y valor de uso": Henri Lefebvre. Praxis, conciencia y libertad. Abril 27 de 2017. Disponible en Internet:<URL : <https://marxismocritico.com/2017/04/27/el-espacio-producto-social-y-valor-de-uso/>>.

KLINKENBERG, Jean-Marie. Manual de Semiótica General. Bogotá: Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, 2006.

LANDOWSKI, Eric. La sociedad figurada. Ensayos de sociosemiótica. México: Fondo de Cultura Económica, 1993.

LANDOWSKY, Eric. Tres regímenes de sentido y de interacción. En: Tópicos del seminario. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Diciembre 2005, N° 14, p.137-179.

LANDOWSKI, Erik. Presencias del otro. Limas: Fondo Editorial Universidad de Lima, 2007.

LANDOWSKI. Eric. A qué se refiere la palabra 'imaginario'. En: Contratexto, mayo, 2009, n° 21, p. 83-107.

LEFEBVRE, Henry. Espacio y política. El derecho a la ciudad I y II. Barcelona: Ediciones península, 1976.

LOTMAN, Iuri. La Semiosfera I. Semiótica de la cultura y del texto. Madrid: Ediciones Cátedra, 1996.

LOTMAN. La semiosfera II. Semiótica de la cultura, del texto, de la conducta y del espacio. Madrid: Ediciones cátedra, 1998.

LEONE, Massimo. Cruzando calles: cosmos y caos en la semiótica urbana. En: Letra. Imagen. Sonido L.I.S. Ciudad mediatizada. Octubre 2015. Vol. 7, No. 14, p. 131-144.

LORUSSO, Anna Maria. Jacques Fontanille, *Formes de vie*, Liège, Presses Universitaires de Liège. En: *Actes Semiotiques*. Enero, 2017. No. 120. Disponible en Internet : <URL : <http://epublications.unilim.fr/revues/as/5699>>.

LOTMAN, Iuri. La semiosfera II. Semiótica de la cultura, del texto, de la conducta y del espacio. Madrid: Ediciones cátedra, 1998.

MALDONADO, Tomás. La noción de servicio público a partir de la concepción del Estado Social de Derecho. En: Actualidad Jurídica. Universidad del Norte. p. 54-62. Disponible en Internet : <URL : <https://www.uninorte.edu.co/documents/4368250/0/La+noción+servicio+publico+concepción+Estado+Social+de+derecho/2456ba68-9191-4662-885f-c4c1dda75ac4?version=1.1>>.

MERCER. Disponible en Internet : <URL : <https://www.mercer.es/sala-de-prensa/ranking-mundial-calidad-vida-2017.html>>.

MERLEAU-PONTY, Maurice. Fenomenología de la percepción. España: Industria Gráfica, S.A. 1994.

MOCKUS, Antanas, et al. Antípodas de la violencia. Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de (in)seguridad en América Latina. Washington: Fondo de Cultura económica. Banco Interamericano de desarrollo. 2012.

MÈLICH, Joan-Charles. Del extraño al cómplice. La educación en la vida cotidiana. Barcelona: Anthropos, 1994.

MÈLICH, Joan-Charles. Antropología simbólica y acción educativa. Barcelona: Ediciones Paidós, 1998.

NIETZSCHE, Federico. Humano, demasiado humano. México: Editores Mexicanos Unidos, 1986.

NIÑO, Douglas. Elementos de Semiótica Agentiva. Bogotá: Utadeo, 2015.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. Boletín 87 de 2009. RAMSDEN, Edmund. EL animal urbano: densidad de población y patología social en roedores y en el ser humano. Disponible en Internet : <URL : <http://www.who.int/bulletin/volumes/87/2/09-062836/es/>>.

PLAN DE DESARROLLO TERRITORIAL DE DUITAMA 2016-2019. Disponible en Internet : <URL : <http://www.duitama-boyaca.gov.co/index.shtml?apc=cdxx--1459409&x=2998929>>.

POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA. Disponible en Internet: <URL: <https://www.policia.gov.co/codigo-nacional-policia>>.

PLATÓN. Diálogos tomo II, Laques o del valor. Bogotá: Mono Ediciones, 1994.

RUNT. Registro Único Nacional de Tránsito. Disponible en Internet : <URL : <http://autolla.co/images/descargas/informe-sector-automotor-2016.pdf>>.

RESTREPO, Mariluz. Ser-signo-interpretante. Bogotá: Significantes de papel, 1993.

RICOEUR, Paul. Tiempo y narración I. Configuración del tiempo en el relato histórico.

Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2004.

RICOEUR, Paul. Historia y Narratividad. Barcelona: Paidós, 2009.

ROSALES CUEVA, José Horacio. Representación de la cultura de si y de la cultura del otro en el discurso educativo universitario en Colombia. Análisis Semiótico. Tesis doctoral en Ciencias del Lenguaje. Limoges, Francia. Universidad de Limoges. Facultad de Letras y de Ciencias Humanas. 2006.

ROSALES CUEVA, José Horacio y PARDO MARTÍNEZ, Orlando. El sistema axiológico del concepto de solidaridad en el orden jurídico colombiano. Comunicación. XII Congreso Internacional de Semiótica de la IASS, Nueva Universidad Búlgara, Sofía, del 16 al 20 de septiembre de 2014,

ROSALES CUEVA, José Horacio. Cuerpo y significación. En: Revista UIS-Humanidades, vol. 38, número 1, enero-junio de 2010, pp. 27-39. Disponible en Internet : <URL : <http://revistas.uis.edu.co/index.php/revistahumanidades/article/view/2223>>.

ROSALES CUEVA, José Horacio. Un modelo de análisis de prácticas culturales. El caso del cortometraje colombiano *Los retratos*, de Iván Gaona. En: Signo y Pensamiento. Junio 2016. vol. 35, no. 68, p. 102-117.

SANDOVAL, Carlos. Investigación Cualitativa. Bogotá: Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior, 1996.

SAUSSURE, Ferdinand. Curso de lingüística general. Buenos Aires: Editorial Losada, 1945.

SERRANO, Eduardo. Voces textuales y discursivas en Dolores de Soledad Acosta de Samper. [Disponible en Internet : <URL : <http://revistas.udistrital.edu.co/ojs/index.php/enunc/article/viewFile/3096/4456>>.

SILVA, Armando. Imaginarios Urbanos. Cultura y comunicación Urbana. Bogotá: Tercer mundo Editores. 1997.

TODOROV, Tzvetan. En: Teoría de la literatura de los formalistas rusos. El arte como artificio. V. Shklovski. México: Siglo XXI, 1991. p. 55-70. Disponible en Internet : <URL : <http://www.catedramelon.com.ar/wp-content/uploads/2013/08/El-Arte-como-Artificio.pdf>>.

TODOROV, Tzvetan. El miedo a los bárbaros. Más allá del choque de civilizaciones. Barcelona: Círculo de lectores S.A., 2008.

VARGAS, Diego. Comportamiento de muertes y lesiones por accidentes de transporte. Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Colombia, 2015. Disponible en Internet : <URL : <https://culturavial.files.wordpress.com/2012/12/8-accidentes-de-transporte-1-parte.pdf>>.

VOLLI, Ugo. Para una semiótica de la ciudad. Revista de la asociación italiana de estudios semiológicos, 2005. p.1029-1046.

WEBER, Max. Economía y sociedad. Esbozo de sociología comprensiva. Madrid: Fondo de Cultura económica, 1964.

ZABALETA, Raúl. Apuntes sobre semiología urbana y conformación de identidades en el espacio cochabambino. En: Punto Cero. Cochabamba, 2009. Año 14, N° 18, p. 71-82. Disponible en Internet: <URL: [http://www.cides.edu.bo/webcides/images/pdf/Ciudades\\_en\\_transformacion.pdf](http://www.cides.edu.bo/webcides/images/pdf/Ciudades_en_transformacion.pdf)>.

ZILBERBERG, Claude. Breviario de gramática tensiva. En: Escritos, Revista del Centro de Ciencias del Lenguaje. Enero-junio, 2003. No 27, p. 7- 43.

ZILBERBERG, C., y FONTANILLE, J. Tensión y Significación. Lima: Fondo de Desarrollo Editorial, 2004.

ZILBERBERG, Claude. Semiótica Tensiva. Lima: Universidad de Lima, 2007.

ZILBERBERG, Claude. ¿Para qué sirve la gramática tensiva? En: Contratexto. Enero, 2009. N° 17, p. 103-135. Disponible en Internet : <URL : <https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/contratexto/article/viewFile/796/768>>.

ZINNA, Alessandro. La inmanencia: línea de fuga semiótica. En: Tópicos del seminario. La inmanencia en cuestión I. Universidad de Toulouse, Francia. Junio, 2014. Vol. 16, N° 31. Disponible en Internet: <URL: <http://www.redalyc.org/pdf/594/59432088002.pdf>>.

## ANEXO A. TRANSCRIPCIÓN DE LAS ENTREVISTAS

Las siguientes entrevistas fueron realizadas entre el 26 de diciembre de 2016 y el 10 de enero de 2017 en la ciudad de Duitama.

*Comerciante 1. Ct1.*

Mujer 44 años, Bachiller, habitante del centro de la ciudad, estrato 3 medio bajo, usuario frecuente del servicio público de buses y conduce vehículo automotor. Ha vivido toda la vida en Duitama.

- ¿Con cuál nombre identifica a Duitama?

La Perla.

- ¿por algún motivo en particular?

No, ninguno.

- ¿Cuáles son las características de los duitamenses?

La amabilidad, pues como ser uno ciudadano, uno tiene su ciudad en el corazón.

- ¿y que significa que una ciudad esté bien y la gente viva bien?

Que se vea el trabajo, el respeto, como el orden digámoslo y que cada uno sienta que le pertenece y porque vive uno ahí y todo es bonito.

- ¿qué es civismo?

El civismo... pues... que digo... pues la forma en que viven las personas.

- ¿qué acciones considera que son cívicas?

Por decir algo como el progreso, que cada uno colabore con el progreso, uno ve que los barrios están creciendo, ahorita están haciendo mucho conjunto que no se veía antes, muchos conjuntos cerrados y esos apartamenticos.

- ¿algunas acciones que considere que hace la gente que estén mal?

Lo que uno ve siempre, uno ve que ha llegado mucha gente de fuera de Duitama y se ve lo que es la violencia. Ahorita por decir algo nosotros tenemos acá mucha gente que ha llegado desplazada de otros lugares y Duitama se ha vuelto muy peligrosa en las horas de la noche. Por decir, yo que vivo acá en el centro, ya discotks y bares eso ya han sacado un poco, pero los que hay uno se da cuenta

que hay mucho raterismo e intolerancia de la gente, no se saben comportar, pero es gente que ha llegado de otros sitios acá a la ciudad de Duitama porque es bonito para vivir.

- ¿Osea que las personas de Duitama son cívicas pero los que vienen de fuera no?

Exacto, si señora.

- ¿respecto al tránsito vehicular, cómo piensa que funciona el transporte en Duitama?

Pues, tenemos buen transporte porque tenemos 3 empresas y más la de los taxis y pues uno se da cuenta, osea yo que vivo acá en el paradero, por lo menos la tolerancia de los conductores, si pues eso tienen que tener sus inconvenientes, pero ellos se respetan y uno se da cuenta que el flujo y pues el transporte pues es bueno.

- ¿entonces considera que los conductores de servicio público son cívicos?

Sí, pero los de particular no. Eso, pues ahí si como dice uno todo es la tolerancia, todo es el respeto y los valores, lógicamente que a veces cuando por decir algo los choferes tanto de busetas como de taxis lógicamente que si van atrasados pues se ponen en las peleas y uno ve que no deja de haber el choque o el digamos el encontrón, el mal genio, como todas las personas, somos gente y tenemos nuestro genio y tenemos nuestras cosas pues uno a veces ve y pues sí hay personas que no toleran ni respetan a las demás.

- ¿el uso del pito es un factor que afecte?

Sí, eso sí, porque y sobretodo eso es de los particulares, que no se dan cuenta que la buseta, o el taxi o los semáforos y empiezan una pitason terrible y piensan que y eso se ve es en los que tiene carros de alta gama, que como son ellos y les ponen esos pitos que dan, exageran, sí, por notarse ellos, es eso. O a veces que hay un carrito que ya es de tiempito, que son viejitos y entonces como no andan entonces pues se lucen con el pito porque ellos tienen carros bonitos.

- ¿ha presenciado algún inconveniente entre conductores o entre peatones y conductores?

Si, cuando hubo un paro de los de la plaza de mercado le pegaron a un chofer, lo bajaron de la buseta y entre todos le pegaron, como a la una de la tarde, eso fue hace, como en mitad de año creo que fue.

- ¿y los peatones o la gente en general actúan de forma cívica en las calles?  
Si.

- ¿Entonces qué opina cuando uno ve a la gente en la calle que arroja basura?  
Pues esa gente se disgusta si uno les dice algo, por ejemplo, nosotros ahorita sabemos que la gente tiene sus mascotas y ya saben que los que tienen su mascota la gente debe andar con su bolsita para recoger lo que hace el perrito. A nosotros nos pasó aquí, uno vino, hicieron su necesidad el perro y nosotros llamamos la muchacha que recogiera y pues eso ya es conciencia del que tiene un animalito ya sabe que recoger sus cositas y pue la muchacha se puso brava y se disgustan y lo tratan a uno mal y lo insultan.

- ¿y cuando ha estado en otras ciudades ha visto que el comportamiento de la gente sea más cívico o diferente, o igual?

Pues ahí si le queda a uno como difícil porque cuando uno va a otra ciudad la visita por uno o dos días y no se detiene de pronto a mirar eso uno a analizar ese punto.

- ¿y si se pudiera proponer algo para mejorar a Duitama que piensa que se debería mejorar?

Yo estuve ahorita con el cuento de los vendedores ambulantes porque ese sí es un problema para Duitama, ese sí realmente lo llevamos sufriendo hace más o menos como algunos diez años que ya supuestamente los andenes los hicieron para que la gente pudiera transitar mejor pero lo que pasa es que los vendedores ambulantes se apropiaron de eso y ahora el Espacio Público ya no es espacio público sino es espacio para ellos y en eso si hay intolerancia, con ellos si tenemos ese inconveniente y pues ese si yo lo vivo todos los años y por temporada de diciembre aquí en el centro porque ellos se adueñan. Y fuimos y le hablamos a l señor alcalde y pues él dice que él no puede hacer nada y pues como nosotros pensábamos, él es la cabeza, es el principal, el que tiene que prohibir eso. Nos prometió supuestamente que este era el último año que iba permitir una cosa de esas, pues

hay que esperar a ver qué es lo que sucede, pero nosotros sí los comerciantes estuvimos pendientes de ese punto y eso sí es malo, eso sí es malo para Duitama. y pues lo otro que le comento pues uno ve, lo que le estoy diciendo hay gente de otro lado que vienen y ahorita esto se volvió muy inseguro, Duitama es muy insegura, pero por los que vienen de lejos porque nosotros sabíamos que sí, que en Duitama había gente de clase social baja, pues ahí si como decimos, delincuentes o no había, pero ahorita si es algo que se ve muy feo.

*Comerciante 2. Ct2.*

Hombre de 59 años, estrato 3 medio, usuario frecuente del transporte urbano. Ha vivido toda la vida en Duitama. Conduce vehículo automotor.

- ¿con cuál nombre reconoce a Duitama?

La Perla de Boyacá. Por los sitios turísticos, la alegría de la gente, es muy grato vivir aquí en Duitama.

- ¿cómo identifica a los duitamenses, cuáles características les atribuye?

Son personas alegres, amables, buenas personas en sí.

- ¿Qué es el civismo para usted?

Compartir con las demás personas. Ayudarle a la gente, a los barrios, colaborar con las personas más necesitadas. Y no son cívicos cuando les hacen daño a otras personas, no colaborar, ser uno parco en ciertas acciones, no darle interés a las cosas materiales.

- ¿los duitamenses son cívicos?

Uy, bastante, muy acogedoras, muy atentas.

- ¿qué personas considera que no son cívicos?

Las que le hacen daño a la sociedad, las que no colaboran con las demás personas.

- Respecto al funcionamiento del transporte vehicular en Duitama, ¿cómo piensa que opera?

Muy congestionado, hay una falta de vías para descongestionar la ciudad porque solo hay muy poquitas vías en las que está concentrado el transporte.

- ¿y respecto a los buses y los taxis, cómo ve el funcionamiento?

Muy bueno, bastante volumen de taxis y buses.

- ¿y el servicio que estas personas brindan es el adecuado, en cuanto a su comportamiento, son personas cívicas?

Si, encontramos personas muy amables, muy acogedoras, aún se bajan del vehículo y le colaboran con las maletas a las personas.

- ¿Cómo considera que es el uso del pito en Duitama?

Es normalito, no es exagerado, pitan cuando hay la necesidad, no hay problema con este.

- ¿Alguna vez ha presenciado o le han contado algún problema entre conductores de servicio público?

Es muy raro, casi nunca, no se presentan.

- ¿Qué considera que se debe mejorar en Duitama?

El aspecto de la movilidad vial por la congestión que se presenta, la falta de calles o carreras para la misma movilidad, eso es fundamental, hace mucha falta.

- Y respecto a los gobiernos municipales, ¿qué ve que han prometido, pero no cumplen?

Lo normal, prometen mucho y cumplen poco, no hay ningún alcalde que sobresalga en sus gestiones como tal, de que prometa y cumpla no.

- ¿ha viajado a alguna otra región del país donde vea que la gente actúa de forma más respetuosa, mas cívica, o es lo mismo?

Si, para destacar los antioqueños. He estado en Antioquia y la amabilidad del antioqueño sobresale a nivel nacional, es muy bueno la forma de ser del antioqueño.

### *Comerciante 3. ct3.*

Hombre de 67 años, estrato 3 medio, nivel educativo segundo primaria, visitante regular del centro y habitante de la zona centro. Usuario frecuente de buses de servicio público y conductor de vehículo particular. Ha habitado en Duitama los últimos 40 años.

- ¿Con qué otro nombre reconoce a Duitama?

La Perla de Boyacá. Ese nombre lo sacaron como desde 1970 que montaron la emisora de La Perla de Boyacá.

- ¿Cuáles considera las características de los duitamenses?

Se caracterizan, pues eso hay de todo, pero sí hay gente que es muy amable, y hay gente que no, que es muy deshonesto, pero la mayoría de la gente de Duitama sí, dan una información, que le piden algo así, una información y son muy amable para qué.

- ¿Cuándo una ciudad está bien, cuando tiene qué?

Un ciudadano se siente bien es cuando los servicios públicos están funcionando bien y que no estén tan costosos porque los servicios públicos acá en Duitama le colocaron los mismo precios que Bogotá y de todas las capitales entonces aquí por ejemplo lo que es el agua, la luz, el aseo, es mucho ser costoso, es hartito costoso, entonces los servicios públicos más o menos está funcionando bien, pero lo que es los servicios de aseo y las colas que hay que hacer en los bancos para pagar los recibos o para hacer un reclamo, las colas son una cosa impresionante.

- ¿Qué es el civismo para usted?

civismo es cuando una persona apoya a otra o ve a alguna que tiene una necesidad y le puede ayudar, por ejemplo, cuando llegan los desplazados, cuando llega la gente pobre, la gente que no tiene con qué comer, gente que necesitan de una información, de un trabajo y desde que haya trabajo y se les pueda dar trabajo eso más o menos puede ser un civismo.

- ¿Qué acciones no son cívicas en los duitamenses?

Acciones no cívicas pues no veo casi ninguna.

- ¿Y qué otro problema identifica?

Los perros, el desaseo de los perros por todas las calles, eso uno sale a la calle y uno solo encuentra abono de perro, como dice todo el mundo, las minas quiebra patas, resulta uno untado y no sabe cómo. Y el otro problema es que Duitama se está contaminado de los palomos, esos palomos, viera como vuelven las casas, las catedrales, es una contaminación impresionante.

- ¿Cómo funciona el tránsito vehicular?

Pues sí, más o menos está operando bien, lo que pasa es que hay mucho carro, muchos trancones, le rinde más a uno a pie que en carro para pasar el centro, por ejemplo, uno andas unas diez cuadras y el bus no alcanza sino andar dos cuadras.

- ¿Y cuando se hacen los trancones se genera algún altercado entre la gente? Pues hay veces la pitazón de los carros y el escándalo de los carros que no hay civismo porque lo que pasa es que en ese momento si hubiera un civismo sería una vaina de que la gente tuvieran un poquitico más de paciencia, pero todo el mundo anda, andamos alborotados, ¿por qué? Por la misma vaina de que uno tiene que salir hacer las vueltas rápido, si va a llegar a un banco tiene que hacer una fila de una hora o media hora como mínimo y si va a pagar un recibo, exactamente la misma cosa, entonces la gente anda como estresada por la sencilla razón de que hay muy poquitos los servicios que hay para los ciudadanos para no hagan cola para que puedan pagar las cosas, hasta para ir al supermercado hay que ir hacer cola para pagar. A veces pasa que, si no hay donde parquear y a veces uno no se va a demorar nada, pues se parquea hasta en doble línea, que le tengan paciencia a uno y lo esperen un momentico.

- ¿El servicio que brindan los buses de servicio público cómo es? Pue hay unas empresas por ejemplo los Cootrahéroes es una empresa muy buena, porque los conductores son bien arreglados, bien perfumados, bien bonitos, pero las otras empresas si dan es como tristeza más bien, eso no arreglan esos carros, no los barren, no los limpian y prestan el servicio ahí a medias.

- ¿Los conductores son amables con la gente? Si claro, eso sí más o menos, hay unos que sí y pues cuando no, lo mismo que estamos hablando, cuando hay veces que están una media hora esperando para pasar para hacer cola, se ponen de mal genio, entonces hay veces que también tiene sus encontrones con el ciudadano.

- ¿Alguna vez ha presenciado algún altercado entre conductores? Antes si, ahora ya eso es muy poquito las peleas entre taxistas y conductores, la guerra del centavo ya se está pasando un poco por la misma vaina de que mucho trancón la gente ya no pelea tanto porque que saca la gente con pelear por un

pasajero si tiene que esperarse un buen rato ahí, entonces eso ya es muy poquito de que se agarren o se digan groserías, ya es muy poco.

- ¿Ha viajado a otras ciudades donde vea que las cosas funcionen mejor?

Claro, por ejemplo, en Cusco, las calles son muy limpias, y aquí en Duitama lo único que ve uno son las calles rotas por 'tuiticas' partes, prácticamente no hay por donde cruzar el carro. Por ejemplo, en el Perú esas calles de cuatro carriles y eso es un desempeño el verraco, muy bonitas las vías bien señalizadas, y bien limpias, eso si debería ser una ciudad ejemplo para Colombia, y estamos hablando prácticamente de Colombia porque a todas las partes que yo he ido de Colombia eso es prácticamente lo mismo, no se ven sino solos huecos e impuestos que no faltas, eso si los impuestos que le cobran al ciudadano mejor dicho no alcanza uno a ganar la plata que los impuestos que le colocan a uno en las ciudades.

- ¿Y hay algún problema de basuras o de higiene?

Pues ahorita prácticamente no, porque los carros pasan a las 12 de la noche recogiendo las basuras y en la mañana amanece limpio, porque por la noche recogen y las escobitas madrugan a las 4 de la mañana a hacer aseo, entonces cuando uno sale a las 8 de la mañana ya están las calles limpias, pero el desaseo es el de los perros, que llegan y rompen esas bolsas de basura y hacen esos regueros por toda parte.

- ¿Qué aspectos debería mejorar Duitama?

Sería de que haya una ciudad donde haya una mano dura para todos los que comenten infracciones de una forma o de otra, por ejemplo, el raponeo que hay ahorita es terrible, ya sale uno, todo el mundo, es con miedo porque en cualquier momento llega el ladrón a atracarlo, a quitarle las cosas que lleve. Entonces debería haber un alcalde que fuera bien fuerte para controlar un poco esa delincuencia que hay porque eso aquí ha habido atracos y matan gente por robarle las cositas que tiene.

*Comerciante 4. ct4.*

Mujer, profesional de 47 años, estrato 3 medio, no conduce vehículo automotor, toda la vida ha vivido en Duitama. Usuario frecuente de buses. Copiloto de vehículo particular y motocicleta.

- ¿Con cuál nombre reconoce que es llamada Duitama?

La Perla de Boyacá, La ciudad Cívica. Porque en algún momento fue una ciudad cívica.

- ¿Qué es para usted el civismo?

Pues es una cualidad que se le define a una comunidad que practica como el buen trato al otro.

- ¿En qué acciones se reconoce a una persona cívica?

Cuando mantiene ordenado o limpio el frente de su casa, cuando sale a la calle y es respetuoso con la gente, cuando de pronto si es muy conocido con la gente puede hasta saludar a sus vecinos, incluso ... por ejemplo cuando yo era pequeña uno salía a la calle y uno le decía adiós a la gente.

- ¿En qué acciones reconoce que los duitamenses no son cívicos?

Pues últimamente con la cuestión de la gente con la gente que está llegando a Duitama con sus problemas de pedir, de ser mendigos, ya como que la gente de Duitama ya no cree en esta nueva gente que está llegando y que causa problemas.

- ¿Considera en general que los duitamenses son personas cívicas?

En general, pues como personas educadas, son las que respetan al otro, pero en sí, que ahorita sean tan cívicos como antes pues no por lo que ha habido un oleaje en los últimos 4 o 5 años de gente nueva, entonces como que ese civismo a veces como que practicarle da miedo.

- ¿Cómo describiría una ciudad en la que se dé una alta calidad de vida?

Duitama, y he conocido otras, pero por los mismos comentarios de la gente que llega, dicen que Duitama es una ciudad bonita para vivir. De hecho, viví un tiempo en otras localidades, pero siempre me gustó Duitama porque es como más ordenada y pues su cercanía tanto a la capital del departamento como a Bogotá la dejan bien ubicada.

- Respecto al funcionamiento del transporte vehicular en Duitama, ¿qué piensa?

Pues me parece que últimamente se ha un vuelto un negocio para las grúas recoger los carros, pero en cuanto al funcionamiento de colectivos si hay buenas rutas; lo que sí me gustaría es que los horarios de éstas rutas fueran más extendidos en la noche, peor de resto está bien en cuanto a taxis, buses, carros.

- ¿Cómo identifica el comportamiento de los conductores de servicio público? Bien, hay mucho joven y pienso que los han educado para tratar al cliente, hay una que otra queja, sobre todo de las personas adultas que de pronto esperan un poquito más de consideración con los ancianos, pero en sí, a mí me ha ido bien.

- ¿En algún momento ha presenciado alguna circunstancia particular o le han contado...?

Escuché precisamente esta mañana una señora en las noticias que decía que el conductor casi no la deja donde ella dijo y casi se cae y el conductor lo que le dijo fue, pues para eso está el seguro. Osea no se preocupan por las personas, sino que, tranquila que eso la auxiliará el seguro, pero, muchas cosas de esas se podrían evitar, pero en general, a mí me parece que son educados, algunos años atrás eran un poquito más groseros, ahorita no tanto.

- ¿Considera que el buen actuar, el actuar cívico de una persona depende del estrato socioeconómico, de su procedencia familiar, de su nivel educativo o de qué?

De su procedencia familiar, de la educación que recibieron en la casa.

- ¿Qué opina de los peatones en la vía?

Hasta que empezamos a tener carro nos dimos cuenta que a veces somos muy imprudentes como peatones, pero uno cuando es peatón no nota eso, pero si a veces la imprudencia viene más del peatón que del mismo conductor.

- ¿Qué opina del uso del pito en Duitama?

Pues desde que se haga con moderación y cuando es necesario no me fastidia, me fastidia las alarmas de los carros, pero igual.

- ¿Qué problemática identifica en este momento en la ciudad?

En este momento lo de la carrera 42 que ha habido ya muchos accidentes y pues el peligro. Accidentes porque según lo que dicen en noticias no hay señalización, creo que está mal planeada la entrada y salida de los buses al terminal, pues parece que ahorita es el problema más grande de la ciudad.

- ¿Cuándo ha tenido la oportunidad de viajar a otras ciudades a identificado otros comportamientos de la gente en el espacio público que se puedan comparar con los de Duitama?

Me gustó socorro porque existe el arreglo del reciclaje y lo hacen todas las personas, me gustaría que Duitama lo hiciera.

#### *Comerciante 5. Ct5.*

Hombre de 70 años estrato 3 medio bajo, con nivel educativo básico. No es usuario frecuente del servicio público ni conductor y toda la vida ha vivido en Duitama.

- ¿Con qué nombre ha escuchado que también es llamada Duitama?

La perla de Boyacá. Por el civismo que tenía, la belleza que era antes porque ahora ya no es nada.

- ¿Cómo era antes y ahora no es?

Antes era una paz, tranquila, una paz que uno dejaba las cosas por ahí y no se pedía, pero ahorita no se puede dejar nada.

- ¿Por qué ha cambiado esto en Duitama?

Por el crecimiento de la ciudad, lógico, todo el civismo se ha perdido por parte del que viene de afuera.

- ¿Cómo actúa una persona cívica?

Su modo de ser, por ser, su educación.

- ¿Cuándo no es cívica qué hace?

Simplemente pues ellos actúan como normal, a veces se salen de lo normal.

- ¿Cómo ve que funciona el tránsito vehicular en Duitama?

Está pesado en el centro porque hay mucho carro, mucha contaminación, y esos es problemático para todos. Eso es la contaminación tremenda.

- ¿Cómo laboran los conductores de servicio público, de buses y taxis?

Eso es como todo, unos trabajan bien, otros trabajan mal.

- ¿Ha tenido alguna vez algún problema con algún conductor?

No, hasta ahora no, pero eso si uno escucha que los pasajeros se quejan a ratos.

Se quejan que porque les cobran más que no los atienden bien.

- ¿Cómo ha identificado que es el uso del pito?

Eso sí, es molesto porque a cada instante suenan esos pitos y son fastidiosos.

Todos lo usan, porque todo carro tiene su pito.

- ¿la policía de tránsito actúa al respecto?

No, eso depende de los conductores.

- ¿ha estado en otra ciudad donde vea que la gente se comporta diferente?

Sí, pero eso es igual, en todo lado es igual

- ¿qué podríamos mejorar para volver a como estábamos antes?

Eso es difícil, para mejorar nos falta todo. Ahora ya ahorita estamos en una nueva era, una nueva época una nueva revolución. Y mejorar, eso todos no pensamos igual.

#### *Comerciante 6. Ct6.*

Mujer, 44 años, estrato 3 medio bajo, bachiller. Vivó la infancia fuera de Duitama, la adolescencia en Duitama, la primera parte de su edad adulta en otra ciudad del país y regresó hace 8 años. No conduce ningún tipo de vehículo automotor.

- ¿Con cuál otro nombre reconoce a Duitama?

La Perla de Boyacá y la Ciudad Cívica. Porque anteriormente había amor por la ciudad, se tenía un sentido de pertenencia entonces se cuidaba mucho la estética de la ciudad y se quería, se mantenía como una joyita. Y pues por el civismo, la gente se quería mucho, el boyacense por naturaleza es muy dado a ayudar y a colaborar, pero últimamente les cuesta mucho trabajo hacerlo porque hay mucha gente de diferentes partes y se sienten inseguros.

- ¿Por qué piensa que ha cambiado esta situación de lo que era antes y es ahora?

Yo creo que, tiene que ver con que Duitama es muy buen vivero, un lugar donde uno puede vivir, pasarla bien; económicamente no es muy costosa, entonces, mucha gente se ha venido de la costa, de Antioquia, de otras partes, entonces, ya no tienen ese amor por la ciudad porque no es de ellos y pues el boyacense se siente un poco retraído por eso y tiene desconfianza. Por eso ha cambiado algunas cosas en la ciudad.

- ¿Qué es para usted el civismo?

Es ese amor que le impulsaba a las personas a colaborar unos con otros. Todo el mundo era el vecino así viviera lejos, todas las personas “hola vecino, ¿cómo está? Buenas tardes, hasta luego vecino” todo el mundo se colaboraba, pero ahora, últimamente, ya le digo, la situación es diferente.

- ¿qué acciones ha identificado que ya no son cívicas?

Por ejemplo, antes una persona se caía y todo el mundo salía a ayudarla. Ahora alguien se cae y todos van a mirar si está viva o está muerta. Pero, nadie se preocupa por, ayudémosla a parar. Eso es algo de lo que he detectado que ya pasó de moda en esta ciudad.

- Respecto al funcionamiento del tránsito vehicular ¿cómo ve que funciona en Duitama?

Básicamente trataron de organizar de nuevo la ciudad con la situación del terminal, pero, si se descongestionó en sí lo que es la ciudad, pero, ahora hacia las afueras de la ciudad se ha congestionado bastante. Tiene problemas de movilidad bastante grandes.

- ¿Usa a menudo el servicio de transporte público?

Si, cuando puedo lo hago. Viajo cada ocho días y creo que es bueno, hay gente capacitada dentro de los vehículos manejándolos y tienen como respeto por el pasajero.

- ¿Esto en las empresas intermunicipales o en las de transporte urbano?

En el urbano.

- ¿Ha identificado en algún momento que los conductores de servicio público tengan algún comportamiento indebido con los pasajeros o con el peatón?

No, nunca he visto que sean altaneros, o groseros con ninguna de las personas que lleva dentro de su vehículo.

- ¿Y ha escuchado alguna anécdota que haya sucedido al respecto?

Pues realmente aquí vienen y le cuentan a uno muchas cosas. Una vez si me contaron que, una vez una señora de edad avanzada estaba en el vehículo y no había donde sentarse y el conductor dio la vuelta en la curva ya dio tan fuerte la vuelta que la señora se salió del vehículo, quedó afuera tendida en el suelo y pues sí fue bastante fuerte el golpe de la señora, pero el conductor obro en conformidad, se levantó, la ayudó a pararse, la llevó al hospital. Pero, si de pronto, si fue imprudencia de parte del conductor más que un mal desempeño de él.

- ¿Qué opina del desempeño de los peatones en el espacio público?

Es problemático, del peatón más que del conductor, entonces, si hay muchos problemas y las ciclas y las motocicletas se convierten en el peor enemigo del transporte aquí porque son muy imprudentes. Los ciclistas pasan justo cuando hay semáforo en rojo y los motociclistas lo mismo, y, la velocidad con la que manejan dentro de la ciudad es alarmante.

- ¿Cuál otro problema identifica en la ciudad?

La inseguridad, desafortunadamente con la llegada de tantas personas si hay inseguridad, ahí ya hay inseguridad. Y es triste porque antes usted podía andar por la ciudad sin tener la zozobra de ser atracado o que le raponaran algo o de que le hicieran alguna cosa. Últimamente ya no.

- ¿Qué considera que deberían mejorar los duitamenses para tener una mejor calidad de vida?

Pues yo no creo que sea algo de solamente los duitamense, todo el que esté viviendo acá en Duitama debe tener el amor por la ciudad y el deseo y sentido de pertenencia por esta tierra, que es la ciudad que nos está albergando a todos y debemos trabajar en pos de la seguridad y de nuestra propia seguridad; sea como peatones, como personas, ayudarnos más, colaborarnos más, porque si estamos más unidos va a ser mucho más difícil que la inseguridad prospere dentro de la ciudad.

- Usted que ha tenido la oportunidad de visitar y vivir en otras ciudades, ¿qué diferencias ha identificado respecto al comportamiento de las personas en el espacio público o de los conductores? ¿qué ha visto que sea diferente a lo que sucede en Duitama?

Bueno, por ejemplo, yo he estado en varias partes y se que el conductor aquí en Duitama respeta, a diferencia por ejemplo de Bogotá, a diferencia de algunos lugares en Santander o algunos lugares en el Tolima que son como bastante dura la gente, pero acá en sí, el conductor respeta, le falta un poco de conciencia al peatón, es la verdad y yo creo que nos hace falta el amor por la ciudad, porque últimamente es muy sencillo ir botando papeles, basura, dejar la ciudad desordenada, sucia y que antes no se veía, eso sí nos falta. Y de pronto si lo de la cuestión del reciclaje, porque, por ejemplo, en otras ciudades más pequeñas que estas, se ve que, por ejemplo, el día viernes pasan y recogen todo lo que son desechos orgánicos y el resto de semana todo lo que no es desechos orgánicos. Eso evita que haya tanto reguero de basura, bolsas rotas por los perros, comida picha en los andenes, eso sí le hace falta a esta ciudad.

- ¿Qué opina del uso que hacen los conductores respecto al pito?

Algunos pues exageran y otros pues lo normal, yo creo que es normal que piten, pero hay unos que de pronto en su impaciencia o en su afán de llegar a algún lugar cuando hay un trancón se pegan a ese pito y es desesperante, pero, de pronto se ve es en las horas pico.

- ¿Cuándo se refiere al amor por la ciudad, qué acciones deberían tener los ciudadanos para que manifiesten ese amor por la ciudad?

Cuidarla, cuidar andenes, cuidar el desecho de las basuras, cuidar los parques porque los parques están ahí para que nosotros los aprovechemos y los utilicemos, y desafortunadamente los dañan, dañan las matas, la basura se ve por todas partes, no hay ese amor por cuidar las cosas, entonces, desafortunadamente ahora hay hasta lugares que toca encerrar para que no dañen ese lugar y no se metan a hacer cosas que no son debidas.

- ¿Esto sucede en particular por algún sector de la ciudadanía?

Yo creo que es todos, todos han perdido el amor por esta hermosa ciudad y han perdido el deseo de hacer las cosas bien hechas porque se ha enfriado el amor y el civismo.

*Comerciante 7. Ct7.*

Mujer de 47 años, habitante del centro de la ciudad, estrato 3. Habita la ciudad hace 10 años con nivel educativo de bachillerato. Usuaria frecuente del servicio público de transporte, buses y taxis. No conduce ningún tipo de vehículo motorizado.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es reconocida Duitama?

La Perla de Boyacá, pero no tengo idea de porqué.

- ¿Qué características identifica como propias en los duitamense?

la amabilidad, es gente muy sociable, detallistas.

- ¿Qué características tendría para usted, una ciudad con una alta calidad de vida?

Sobre todo, la tranquilidad, que el comercio se mueva bien.

- ¿Qué es el civismo para usted?

Es algo que parecido a lo que le comentaba de las personas, la amabilidad, la tranquilidad.

- ¿Qué acciones son cívicas en los duitamense? ¿cómo se comporta?

Pues hay de todo, hay gente que le colabora a uno pero hay gente que no sirve para nada.

- ¿Cómo funciona el transporte vehicular en Duitama?

Bien, a mí me gusta, yo veo que funciona bien, solo por lo del terminal que lo sacaron del centro, pero el transporte urbano me parece bien.

- ¿Cómo ve que es el comportamiento de los conductores de servicio público?

Pues uno sabe que a ellos les toca cumplir unos tiempos o si no los sancionan, entonces pues les toca. Y, pues como todo, la mayoría son amables y como que tratan de tener paciencia con la gente. Pero hay tal cual que también vive estresado, me imagino por la cuestión de los tiempos

- ¿Todas las empresas de transporte público funcionan de la misma manera?
- ¿Identifica alguna diferencia entre el comportamiento de los conductores?

Pues todas son más o menos lo mismo en cuestión de tiempos, de trato a la gente, eso es igual.

- ¿En algún momento ha tenido o ha escuchado de altercado con conductores o entre peatones?

No, yo nunca he tenido ningún problema. Y nunca he escuchado de alguien que tenga problemas.

- ¿Los conductores en la ciudad se desenvuelven bien? ¿respetan las normas de tránsito?

Pues manejan bien, eso sí, pero las normas eso si a veces las rompen, y eso depende del afán de lleven, como les obligan a cumplir un tiempo deben estar en un lugar determinado con un tiempo, a tales horas en tal parte.

- Y el uso del pito, ¿cómo se da en Duitama?

Pues casi no lo usan, o sí, pero eso uno se acostumbra también. Ya no les pone cuidado.

- ¿Cómo es el comportamiento de los peatones en el espacio público?

No, eso sí es un desorden completo, aquí nadie respeta todo el mundo por la mitad de la calle, el carro tiene que orillarse, eso sí es un desastre.

- ¿Qué otro factor identifica como problemático?

La cuestión de los vehículos, de los parqueaderos, que parquean donde sea. No usan los parqueaderos sino las calles.

- ¿En otras ciudades ha visto que el comportamiento de la gente en la calle sea diferente?

Pues es igual que acá, en Tunja o en Arauca, que he vivido, eso es igual.

- ¿Y qué piensa que debería mejorar en Duitama?

El comportamiento de las personas, la educación de las personas, porque eso tanto el conductor como las personas que andan en la calle, es la educación que tienen.

- ¿En Duitama hay algún problema con los residuos de basura?

No, en el sector que yo vivo no hay ningún problema. Y la gente es consciente y si uno saca mucha basura ya le están cobrando, eso ayuda a educar.

- ¿Osea que la multa los hace ser conscientes?

Si claro, así, o aprenden o aprenden.

- ¿Cómo se desempeñan los policías de tránsito en la ciudad?

Eso están pendientes, antes se pasan. No dejan pasar ... y eso a no dejan parar cuando ya están encima de los carros cuando se parquean en los sitios prohibidos y como acá en Duitama casi todos los sitios son prohibidos.

### *Comerciante 8. Ct8.*

Hombre duitamense de 44 años que ha habitado la ciudad los últimos 38 años, de estrato 4, y con nivel educativo de bachiller. Se desempeñó por muchos años como ciclista representando al departamento y al país internacionalmente.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es reconocida Duitama?

Duitama es llamada La Perla de Boyacá. Pero no sé porque ni me puse a investigar, pero debe ser por la belleza, por su clima, por lo céntrica, creo. Pues yo creo que es por lo céntrica, sí, porque es como un punto de equilibrio entre los pueblos cercanos, San Rosa, Sogamoso, Paipa, Tunja. Sí, creo que es el lugar más agradable dentro de Boyacá para vivir.

- ¿Cuáles serían las características propias de los duitamenses?

Trabajadores, dedicados al transporte únicamente, eso es como en lo que más se enfoca Duitama.

- ¿Cómo ve que los foráneos visualizan a Duitama?

Como una ciudad muy tranquila, una ciudad emprendedora, amable, gentil, típica de Boyacá.

- ¿Cuáles consideraría que son las características óptimas de una ciudad para tener una buena calidad de vida?

Muchas, tiene la altura, el clima que no es ni frio ni el calor que sofoca. Es una ciudad que permite broncearse, aguantar frio, tiene su altimetría y topografía plana.

Con montañas, tiene cantidad de cosas verdes, páramos, ríos, zonas deportivas con lo cual es una ciudad llena de mucho futuro.

- ¿Qué es para usted el civismo?

Bueno, a Duitama le falta un poco, que la gente se sienta más orgullosa de su ciudad, la cuide más, la valore más; pienso que en ese punto sería importantísimo enfocarse.

- ¿Cuáles acciones puede identificar que la gente realiza y no son cívicas?

Como destruir las cosas, no dejar las cosas en su sitio, muy poca cultura. El gobierno invierte mucho dinero en educar peatones, tráfico, zonas escolares, zonas verdes y la gente a eso no le pone cuidado, por lo contrario, intenta destruir, intenta acabar. Creo que le falta eso.

- ¿Se podría decir entonces, que los duitamenses son poco cívicos?

Si, poco, poco.

- ¿Cómo funciona el servicio de transporte público?

Funcionaba bien hasta hace uno años, actualmente ya se está notando el caos que hay, creo que en el transporte público le hace falta mucha educación a las empresas, respecto a sus conductores, creo que ese es lo que poco a poco va atascando a una ciudad, cuando no hay cultura para digamos recoger y dejar pasajeros, hay muy poca educación en eso.

- ¿Cómo considera que es entonces el comportamiento de los conductores de servicio público, tanto de taxis como de busetas?

No es adecuado. Pienso que si las empresas se enfocan un poquito en ese punto de educarlos sería una ciudad pionera, pero será muy difícil.

- Y el peatón, ¿cómo se comporta el peatón?

Igual, de la misma manera que funciona el tráfico. Tenemos poca cultura, pasamos por donde podamos, siempre creemos que por ser peatones tenemos derecho a pasarnos por el espacio de los vehículos.

- ¿En algún momento ha escuchado o ha tenido algún inconveniente o altercado con un conductor de servicio público?

Sí, sí. En muchas ocasiones he tenido la experiencia de chocar con ellos de cierta manera en lo cual se nota que es gente que no tiene educación. Por ejemplo, me han golpeado el carro por estar estacionado en un costado descargando, no dan vía, lo cierran a uno cuando quieren; no, no es fácil de manejar con los conductores de servicio público.

- ¿Esas acciones son de alguna empresa en particular o es en general?

Eso es en general. La guerra del centavo da para ello por lo cual en las empresas falta una persona que capacite tanto a las empresas como a sus conductores para esto.

- ¿Cuál otro inconveniente identifica en Duitama?

Digamos que todo lo que son andenes, hay pocos andenes en las zonas escolares, hay muy poco espacio para los estudiantes por lo cual cuando salen de estudiar prácticamente tienen que tomar la vía principal para desplazarse hacia sus casas y eso corre un riesgo altísimo; creo que esa sería una de las cosas más importantes que le hace falta.

- Usted que ha tenido la oportunidad de viajar a otros países y conocer otras culturas ¿cómo podrías hacer una comparación entre la cultura, ese civismo que está presente en otras ciudades y que de pronto no vemos acá en Duitama?

De todas las formas lo veo y lo aplico constantemente cuando se maneja, cuando hay que frenar, cuando hay que darle la vía al peatón, cuando hay que esperar. Constantemente lo manejo en mi vida cotidiana y creo que nos llevan muchísima ventaja en cuanto a esto.

- De pronto si se hicieran campañas de educación, ¿se podría mejorar algo? Muchísimo. Pienso que es lo primordial, empezar por las empresas públicas de transporte y empresas privadas y empezar a fortalecer esa parte para que ellos le empiecen a enseñar a todos los conductores. Las escuelas de conducción también son un caos completo. Nos falta una persona que tenga un poco de conocimiento de lo que es el civismo y la educación en la ciudad.

- Normalmente la gente en Colombia está muy acostumbrada a actuar, como se dice porque tienen el policía al lado. ¿Usted piensa que acá en Duitama esto es una constatación, que la gente actúa por obligación de la ley?

Pues yo pienso que eso es pura educación. Con la fortuna que tuve de haber viajado y estar mucho tiempo fuera del país me di cuenta que es simplemente ver. Ver cómo hay que parar, como hay que frenar, que dar la vía, cómo no hay que estacionarse donde no se debe, cómo no se debe sacar la mano para parar en cualquier lugar, como hay que tratarse entre las dos partes. Creo que es ver simplemente un grupo de personas unidas haciendo lo mismo, eso contagia y eso contagia tanto a peatones como a conductores y el civismo completo se mejora.

- ¿Cómo es el desempeño de los policías de tránsito?

Como en todo lado, abuso de poder, creo que tienen el conocimiento de todas las leyes en cuanto a tránsito y demás, pero no las aplican. Son como dictadores en ese punto.

- ¿Cuál sería una propuesta para el gobierno municipal, para mejorar la ciudad?

Difícil porque el alcalde es una persona igual que los demás, no tiene esa visión ni esa cultura. Entonces, solo es una persona que tiene algo de poder pero que es una persona como cualquier otra que está cometiendo los mismos errores, con lo cual es tiempo perdido.

#### *Comerciante 9. Ct.9.*

Hombre de 56 años que ha habitado la ciudad durante los últimos 40 años. Vive y trabaja en el centro de la ciudad. Usuario frecuente del servicio de buses de servicio público. Nivel educativo bachiller.

- ¿Con cuáles otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

Se ha conocido y se caracterizaba por ser capital cívica. Porque antes había más civismo. Pero no sé quién le dio ese nombre.

- ¿Qué es para usted el civismo?

Es algo que se ha perdido, ha llegado más público y se ha perdido la realidad del civismo que tenía Duitama.

- ¿En qué acciones podía uno ver que los duitamenses eran cívicos?

pues en cosas como lo que era el aseo, la amabilidad. Hemos perdido esas partecitas. Ahora hay mucho desaseo, mucho problema. Problemas con las juventudes, porque eso se da para desorden. Cualquier evento que se haga es solo para desorden.

- ¿Se podría decir entonces que los duitamenses son poco cívicos?

Pues sí, en el momento creo que hemos perdido eso, bastante. Por ejemplo, los tradicionales desfiles de muñecos de año viejos dijeron que ya este año no lo hacían porque eso es para problemas de orden público. Antes esas actividades era lo que era la actividad, no otras cosas.

- ¿Hay algunas personas en particular que usted identifique que realizan esas acciones cívicas?

Pues es cierto porcentaje en general.

- ¿Cómo funciona el tránsito vehicular en Duitama?

Bastante congestionado porque faltan como vías. La movilidad debería ser más rápida. No hay vías alternas que estén como en buen estado para movilizarse.

- ¿Y cómo funciona el servicio público vehicular, buses y taxis?

Pues tiene buena frecuencia.

- Y en su actuar, ¿cómo se comportan?

La guerra del centavo, eso se mantiene entre todas las empresas.

- ¿Usted ha identificado, sobre todo en esta zona céntrica que el uso del pito sea un inconveniente?

Sí. Es bastante congestionado. Cuando se forman acá las caravanas y los trancones, eso es el que más pueda pitar duro. Y eso indispone, a uno y a la gente que entra a comprar.

- ¿Cómo ha visto que actúan los peatones en la vía pública?

Pues como mal, el peatón nunca utiliza la cebra, se pasa por cualquier lado.

- ¿Alguna vez ha presenciado algún incidente entre conductores o con los peatones?

Si se presentan. Eso es constante que se peguen las cerradas con los carros, eso es frecuente que se cierren unos con otros.

- ¿Qué otra cosa puede identificar que le falta a Duitama?

El problema es las vías. Ese es el principal, se deben arreglar las vías. Lo del terminal, porque afectó bastante que cambiaran el terminal, al comercio. Y se descongestionó esa parte de la 18, pero no más,

- ¿Cuándo ha viajado a otras ciudades ha visto que la gente se comporte diferente o es lo mismo?

Como diferente. La gente utiliza más las cebras, los puentes, se comporta diferente.

- ¿Cómo es la movilidad de los ciclistas y motociclistas?

Eso es a la mayor velocidad que puedan. Eso sí se pasan y se meten por donde sea.

- ¿Cuándo usted maneja su vehículo cómo lo hace?

Pues procura uno ser prudente, no vivir acelerado.

- Y cuando otro conductor lo cierra o lo afecta, ¿qué hace, como se siente?

Pues a uno le provoca como hacer lo mismo, pegarle la cerrada. Pero uno se siente afectado, va uno bien y llega otro y lo cierra pues no.

- ¿Además de las vías que le diría a la alcaldía que debería mejorar?

La seguridad. Y lo del terminal. Que debería haber un sector al que pudieran llegar los buses porque el comercio si se afecta bastante. Así que una alternativa más cercana. Porque los dejan entrar hasta un sector, pero no pueden bajar pasajeros. Deberían diseñar los paraderos de los buses.

*Agente de tránsito At. 1.*

Hombre de 54 años, habitante de Duitama de los últimos 50 años. Agente de tránsito de la ciudad de Duitama desde hace 15 años. Estrato 3 medio

- ¿Ha identificado alguna actitud recurrente en los conductores de Duitama?

Claro, el desacato a las normas de tránsito. El 99,9% desacatan las normas de tránsito. Se da en ambos sectores particulares y servicio público, pero se ve más constante en los conductores de servicio público. Especialmente en el colectivo y en el famoso taxi.

- ¿Dentro de las empresas de servicio público, alguna en particular o es general?

Pues hay una más tildadas, se puede llamar, una empresa que definitivamente no tiene control, pero ya se le está llamando contantemente la atención. Además, como hoy día los comparendos van con solidaridad a los gerentes y a los propietarios, entonces nosotros les estamos mandando copias a los gerentes para que ellos a las ves los pongan en cintura.

- ¿Usted con qué nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La Perla. Por la antigüedad, por aquellos años de la época que esto era una belleza, muy bueno, pues ahorita se ha perdido ese encanto, esa perla definitivamente.

- ¿Si nos referimos a esa perla que era antes Duitama y que ahora no es, qué hace que ahora sea esa ciudad que ya no es como la de antes?

Lo que pasa es que toda la ciudadanía cuida lo autóctono, lo principal, y como ahora acá ya vino mucha gente de otras partes de Colombia, entonces, es más, ente comillas se están metiendo los paisas, entonces eso hace que dañe la perla porque de corazón uno quiere su ciudad, y llega alguien y monta un nuevo dilema, un nuevo estilo de vida, entonces dejan la tradición que era. Por ejemplo, todos los 31 de diciembre se llevaba a cabo el Concurso Nacional de Muñecos de año viejo, y vaya que, por una resolución, una norma a nivel nacional, la aplicaron y no hubo, entonces eso era la perla de Boyacá.

- Normalmente Duitama también ha sido caracterizada en el ámbito regional por el civismo, se conoce en Boyacá como la ciudad cívica, ¿qué opina usted del civismo en Duitama?

La ciudad todavía se distingue un poco, aunque se están perdiendo los principios de civismo, anteriormente uno veía que un señor se subía a una buseta y así fuera joven se paraba y cedía el puesto, hoy en día eso es muy difícil, pero eso

básicamente, es como las costumbres, en los colegios, en las escuelas no se está enseñando eso, el civismo y eso hace que se pierda eso en las personas, en los ciudadanos, de los residentes.

- ¿En qué otras acciones usted identifica a los ciudadanos cuando no son cívicos, como agente de tránsito, en qué más ha visto que se dé?

Eso es normal, ahora como los niños ven mucha televisión, el civismo, viene inculcado desde casa, como ven tanta televisión ellos aprenden malas mañas entonces, quieren aplicarla. Insisto, yo siempre digo que antes uno cedía el puesto, cedía el cruce, uno respetaba al peatón, en fin, uno respetaba una cantidad de creencias muy bonitas que hoy día se están perdiendo. Yo siempre pido a los medios de comunicación, a ustedes por estas entrevistas, que difundamos cultura, el civismo, eso viene desde dentro de casa, de la formación de la casa un niño lo forman y en el colegio, simplemente le dan una guía, pero generalmente la formación viene de casa.

- Si hablamos precisamente de ese comportamiento del peatón en el espacio público, ¿Cómo ve que funcione en Duitama?

No, nosotros acá la semana pasada se acabó de terminar una campaña que iba dirigida al peatón, montamos un programa que se llama “Mimos” y los hicimos, pero no, hay una gente que definitivamente, pero entonces nosotros entrevistamos a las personas, disculpe usted de dónde es: no, yo vengo de otra ciudad. Ellos son los que tratan de dañar el civismo de los duitamenses, de los de acá, de nuestros residentes y que, en realidad, acá la mayoría de los peatones respetan, además que hoy estamos presentando un índice de accidentalidad grave, si lo vemos a nivel nacional estamos en un promedio de 8 o 9 muertos diarios, de los cuales Duitama la semana pasada aportó 2, inclusive ayer se acaba de morir una niña que fue de un accidente de tránsito. ¿Entonces eso se hace, para qué? Par que nosotros realicemos el índice, toda la ciudadanía, el alcalde, todos los demás pongamos un acento y nos dediquemos. En alguna ocasión nosotros teníamos un programa dedicado solo a peatones y ciclistas, desafortunadamente cada vez que se llega un gobierno, entonces esas pautas se pierden, pero eso debemos de inculcarlo a

través de nosotros, siempre tener, esa enseñanza del peatón, de culturizar. En alguna ocasión yo veía una entrevista en un medio de comunicación de Bogotá, increíblemente los que más cometían infracciones y los de mayor índice de muertos de peatones eran de acá, oriundos de Boyacá, no solo de Duitama sino de Boyacá, porque decían en esa entrevista que “se persignan y a correr se dijo”, entonces nosotros estamos evitando eso, enseñarles para que no sean víctimas de morbilidad o mortalidad.

- Sí, normalmente cuando he hablado con conductores, ellos han criticado mucho cómo se moviliza el peatón y dicen que, así como a ellos en las empresas los han capacitado para manejar transporte público y moverse en la ciudad, al peatón también debería hacerse esta labor.

Sí, pero si ellos analizan, es que una de las prioridades es el peatón, y el código nacional establece que así cometa la infracción el peatón, el conductor debe respetar esa norma, lo que pasa es que ellos no quieren aplicarla. Pero realmente, si nosotros vemos, cuál es el afán. Yo he hecho un análisis de las personas que van afanadas, en el siguiente semáforo uno ahí bien despacito lo alcanza, cuál era el afán. Entonces yo siempre critico al conductor que todas las veces le echa la culpa al peatón, no, realmente el peatón puede cometer la infracción, porque así lo establece la norma, y es una enseñanza que estamos llevando, que nosotros la secretaría de tránsito estamos llevando a los colegios, desde antes de diciembre, nosotros dejamos un programa de patrullas viales juveniles montadas, que quiere decir, que cuando se inicie el año escolar ya las patrullas salen, pero eso es muy difícil, cuando ven una autoridad los conductores respetan a estos niños, pero cuando no hay ninguna autoridad no los respetan, pero siempre es la disculpa. Esto es bueno para invitar a los conductores que sea imprudente el conductor se debe respetar.

- Si, normalmente desde la Constitución se considera que la vida de la persona está por encima de todo, es lo que prima, pero precisamente hablando con los conductores ellos dicen, no es que los peatones se le atraviesan a uno, se le botan al carro, incluso uno me dijo, es que ellos ya

no tienen miedo de los carros, osea lo que está primando es el carro sobre el peatón, entonces, normalmente yo he visto que acá en Duitama, efectivamente la gente tiene que tenerle miedo al carro, entonces así no esté pasando por una cebra, si intenta pasar por otro lado, nunca se cede el paso, por el contrario el carro pita, o si uno se atreve a decir algo, puede ser hasta agredido, ¿usted qué opina de estas situaciones?

Pues yo siempre le digo al ciudadano, como usted habló de la ley, la ley dice que prima, incluso el artículo primero del Código Nacional dice que lo primordial es la vida, y un peatón ante un vehículo, ¿qué prima? El peatón, entonces, yo siempre les inculco, conductores que es manejo defensivo, es evitar todo tipo de accidentes a pesar de los errores de los demás, entonces yo siempre voy preparado, es más, yo enseño que el manejo defensivo es un juego de ajedrez, uno tiene que ir pendiente en la segunda jugada. Yo tengo que ir analizando la posición de todo lo que se aparece en la vía, entonces si va un peatón, además yo les tengo miedo, desde que veo un estudiante yo siempre les tengo miedo, ¿por qué? Porque los niños van en son de juego, entonces el uno empuja al otro, y eso evita el accidente, pero eso si yo voy preparado, si yo no voy preparado, entonces después le echo la culpa que se me atravesó, que no, eso se llama manejo defensivo. Yo siempre culturizo, cómo culturizo pues enseñando, y cómo se enseña, desde las escuelitas, desde los colegios. Vuelvo e insisto, tengo un programa montado por la secretaría de tránsito, dónde llegamos a todos los colegios y les estamos enseñando, estamos educando para evitar sancionar más adelante. Entonces ese programa ha sido muy bueno, muy maravilloso, y sumercé ojalá lo difunda a los demás, es que no le echemos la culpa al peatón, tenemos que enseñarle. Además, por la sola norma dice que un viejito no puede ir solo, debe ir acompañado por alguien, entonces yo debo ir preparado a que, si un viejito va solo, en cualquier momento se va a caer y se me va a atravesar en la vía, entonces tengo que frenar. Además, tengo otro programa que se llama: No le eche pito, échele freno.

- Precisamente yo también he identificado y los duitamenses me han informado que en Duitama la cuestión del pito es algo que es muy particular que no se ve en otras ciudades, ¿qué opina del uso del pito?

Sí, sí, sí, incluso usted se da cuenta que la mayoría de servicio público, tipo taxi en vez del pito tiene la alarma, qué problema tan fastidioso. En alguna ocasión hice un plan operativo donde los paraba a todos ellos y les decía, hágame el favor y pite, y todo el que tuvo la alarma lo mandé a curso educativo, la primera los mando a curso educativo, la segunda los sanciono y tomé un listado; bastantes lo tomaron, lo asimilaron, pero entonces sabe de qué me di cuenta señorita, que tienen doble pito, cuando lo ven a uno como autoridad, echan el pito real, y cuando no echan la alarma, pero también algún día tenemos que llevarlos en cintura. Desafortunadamente estamos operando en una situación de que no podemos estar en todas las infracciones, que poco a poco las vamos a llevar, que la cultura ciudadana es que todo el mundo está parqueando en las vías públicas y entonces poco a poco, ha sido un trabajo intenso de nosotros, las autoridades, de llegarle al conductor y decirle, la vía es pública señor, son tan irresponsables digamos, que ya colocan conos, colocan canastas, sombrillas, adueñándose de su frente, que para solo clientes de ellos. Entonces nosotros les decimos, no señores y se les dio un oficio donde dice que el artículo, que está prohibido para sus clientes, pero eso no lo han tomado en serio. Pero insisto en que esto es bueno, que estamos llevando un programa muy bueno, muy excelente, para ver si algún día nos culturizamos, rescatamos la Perla y a ver si rescatamos el civismo en Duitama.

- Normalmente, los duitamenses nos movilizamos específicamente por la ley y así como se dice coloquialmente, si no vemos el policía parado al lado no lo hacemos, y eso es algo que culturalmente prima en los duitamenses.

Si, si, desafortunadamente si no está el agente, ellos tienen un apodo, si no está el tombo, si no está el chupa, entonces hagamos. No, pero yo realmente, hemos montado un artículo donde les colocamos unas calcomanías, le decimos, mire señor, usted es un infractor, preséntese dentro de los 3 días siguientes, inclusive en alguna ocasión hicimos una campaña, de que cualquier ciudadano podía grabar

la infracción, y que nosotros le colocábamos el comparendo, pero la ley dice que al no ser notificado dentro de los 3 días siguientes ya no, entonces eso se nos ha ido cayendo, pero que sí se formó un poquito los conductores, eso sí, tuvieron miedo , entonces, nuevamente llego a su pregunta, si no ven la autoridad hacen lo que quieran. Pero pues es toma de conciencia, yo creo que los muertos que se han reportado acá en Duitama últimamente, que si no toman conciencia definitivamente. Inclusive para nosotros, en un accidente de tránsito hay dos cosas, hacer más seguro en digamos, colocar las infracciones y segundo, hacer respetar las normas. A veces dicen, usted es tan duro, pero no, realmente nosotros salvamos vidas y si uno no aplica una sanción, cómo vamos a salvar una vida.

- Cuál podría identificar dentro de la movilidad que es el accidente más común en Duitama, qué tipo de accidentes, de pronto entre busetas, entre taxis, he escuchado también muchas quejas de las motos y de las bicicletas también, pero, ¿cuál es el accidente que es más típico?

Bueno el descuido del conductor, sea de tipo motocicleta o sea cualquier otro, realmente de la mayoría de estadística de accidentalidad es por mirar el celular y por hablar por celular, esa es una que ya, incluso nosotros vamos a montar un programa, de que el celular se evite, ni siquiera con manos libres, porque es que en caso de accidentes las causas probables, dicen es que, no es que iba hablando por celular, no es que iba contestar una llamada, es que iba contestar un mensaje, ahí es una de las causas más probables es esa precisamente, y los descuidos. El conductor de motocicleta es digamos, transita por la derecha, transita por la izquierda, transita en zigzag, transita por todos lados, esto es otro descuido fatal para los motociclistas, entonces también se llevó un programa especial para la época de octubre donde cogimos a más de doscientos motociclistas y los mandamos a un curso, les enseñamos, les dijimos y creo que como que se evitó un poquito, pero, sin embargo, le falta mucho por aprender a esta ciudad.

- Bueno, otra pregunta que siempre he querido hacerle a un agente de tránsito es que, normalmente, cuando ustedes detienen a un infractor, ¿las personas están a la defensiva inmediatamente o las personas reconocen su falta?

No, todo el mundo es el “pero”. Yo estoy tratando de escribir un libro y digo que las causas probables de todo el mundo de los accidentes y de las infracciones es el pero, pero mire y por qué me paró a mí, por qué no paró al otro, yo nunca he visto ningún infractor, ni un accidentado que diga la culpa fue mía, créeme que el 99 y algo por ciento es el pero, entonces he tratado en las conferencias que he dado en los colegios, en las empresas evitar ese pero, pues tomen la defensiva, además qué es manejo defensivo, es evitar los accidentes, no hay ningún pero; ah pero yo llevaba la vía, ¿quién lleva la vía? Nadie la lleva, absolutamente nadie la lleva, se respetará la prelación, más no la vía.

- ¿y normalmente, cuando esas personas responden así, en algún momento usted se ha sentido agredido por alguna persona?

Claro, yo durante los quince años que he tenido de experiencia como agente de tránsito pues sí, incluso hay en este momento un denuncia contra un ciudadano que me dio un golpe, eso está, y días anteriores me buscaban que conciliara, que arreglemos, y más que conciliar no lo hago por el orgullo, es que ustedes ben respetar a las autoridades. Entonces eso ha servido para qué, eso se dio publicidad, por medio de acá, entonces me volví famoso en el sentido que por fin hizo echar alguien a la cárcel, pues no, es que eso es orgullo, además deben respetar. Mire yo soy conductor y yo voy a nivel nacional a donde quiera, en vacaciones, y en mi vida, si me para un autoridad, independientemente, siempre soy orgulloso de que me paren, porque les digo, oiga venía cansado y gracias a ustedes ya descanso un poquito, segundo yo nunca me identifico quién soy, solo porto los documentos que son necesarios, me piden los documentos, con mucho gusto, cuando ya en último momento si es que me lo preguntan, oiga usted en qué trabaja, yo lo digo, de resto no, entonces la mayoría de gente de los conductores de Colombia utilizan eso, que yo soy capitán, que soy del ejército, no, eso hay que evitarse, usted es un conductor y si una autoridad de tránsito o policiva pide los documentos se debe, eso uno no debe pelear con las autoridades, por el contrario, debe sentirse orgulloso de que ellos nos protegen la vida, honra y bienes, entonces tenemos que ser orgullosos.

- Y en el momento que lo agredieron a usted ¿cómo se sintió?

No pues inmediatamente solicité apoyo policial, la policía actuó, bueno el tipo se nos escapó, fuimos hasta hicimos una persecución toda buena hasta que lo logramos, el mismo se encerró en una calle sin salida entonces se pudo identificar a tipo y fue cuando le coloqué la denuncia penal y ahí está en proceso. Pero pues insisto, ojalá nunca me volvieran a pegar, ojalá ni siquiera tuviera eso porque le dañan a uno la estima, el orgullo, todo, porque imagínese que todo ciudadano se burle de uno y no, eso es difícil.

- Claro, su profesión es una profesión difícil porque precisamente la gente no lo ve como esa autoridad que está ayudando a que el funcionamiento de una ciudad sea de manera óptima, sino que lo están viendo como un enemigo.

Si, y es que yo siempre digo, la culpa se la echan a uno como si yo, pero mire que estoy trabajando, y entonces pues este es mi trabajo, algunos tendrán el derecho a conducir, yo tengo el derecho a hacer cumplir las normas y cumplirlas. Y lo que pasa es que siempre una autoridad peca por acción, por extralimitación, o por omisión, osea por cualquier lado uno tiene que ser muy correcto en ese sentido.

n. Bueno, y si miramos en general Duitama, ¿qué otro problema podríamos identificar que haya sido problemático dentro de esta construcción de ciudadanía? Pues ahorita lo que más nos ha molestado es las reparaciones de las vías, hay un programa donde se va a re parchar o repavimentar unas vías y nos tiene muy, porque o nunca hacen el presupuesto real, o no sé qué pasa, pero, vamos a intervenir una avenida, y dicen vamos a pavimentarles desde glorieta a glorieta, por ejemplo, y resulta que ni siquiera pavimentan la mitad, y dejan esos tremendos huecos y aquí la ciudad cívica que llamamos, ¿sabe qué hicieron? Colocaron piedras, colocaron canecas y nos cerraron las vías porque no las arreglaron, y ese si es un problema fatal porque un vehículo escolar que siempre transita por ese lugar cerrada una vía es difícil recoger un niño, es difícil llegar a la casa, eso sí hemos tenido problema, gracias a Dios se presentó el alcalde, tuvieron cita con el señor gobernado, llegaron a un acuerdo, va haber otra solución, como otro re parcheo, como otra visión, etc. Y que supuestamente nos van a intervenir, ese es

uno de los problemas para nosotros como autoridades de tránsito que hemos tenido últimamente y ojalá esto se solucione rápido.

-¿Me gustaría preguntarle sobre el libro que está escribiendo?

Sí, estoy tratando, es que yo doy manejo defensivo en varias empresas entonces en cada una hago novedad, yo tomo algo, tomo una foto, tomo inquietudes, las preguntas y entonces las estoy plasmando poco a poco, entonces yo creo que eso va a ser algo que al final de mi carrera lo termine y lo de, ¿por qué? Porque yo manejo mucho el sistema de la educación, inclusive tuve una experiencia con una universidad de acá de Duitama donde solicitaban una enseñanza sobre el alcohol y le dije a la rectora de esa universidad, pero necesito un voluntario y me dijo no, mis niños no, mis estudiantes no, a pesar de que eran universitarios, pero le presto un profesor, y uno de los decanos se prestó, él se tomó uno aguardiente que le di, y le dije tómese el que quiera y salió positivo; eso fue maravilloso, una enseñanza que les dije, vea, con un solo trago salió positivo, entonces eso recopilé algo y dije, esto es lo que hay que enseñar, educar para evitar la sanción en esto del alcohol, y mire que en diciembre ya tuvimos menos inmovilizados o menos accidentes, o menos infractores, porque inculcamos mucho, eso a finales, a través de la televisión, de los programas acá internos dimos a conocer ese programa y además siempre los invito, es más fácil pagar un servicio público, una carrera, otro conductor y no una multa; que es más, este año no los invito a que tomen y manejen, porqué, porque este año subieron las multas, de cuatro, ocho, dieciseises, y hasta mejor dicho treinta dos y treinta y cuatro de millones, eso no los tiene nadie para ir a pagarlos.

Lastimosamente también aquí, todos esos programas que hay de formación de peatones y de conductores si sería bueno rescatarlos y sobretodo publicitarlos porque por ejemplo con todas las personas que yo he estado desarrollando las entrevistas de cualquier tipo de usuario o peatones o conductores, ninguno me ha dicho que esas campañas existan, eso indica que la ciudadanía desconoce ese tipo de campañas que se están adelantando en Duitama.

No, lo que pasa es que sí existen, sino que la disculpa siempre es de ellos , eso la mayoría, digamos si usted tiene un mal vecino así haga maravillas siempre va hablar mal de ese mal vecino, nosotros en Duitama sí hemos hecho campañas, la invito a que pregunte por el canal de televisión duitamense, por los medios de comunicación, que nosotros sí hemos hecho las campañas, la invito a que vaya a todos los colegios, públicos inclusive los privados a las universidades que sí he llegado a través de las campañas y a las empresas. En a alguna ocasión un señor nos dijo, yo estaba dando una conferencia a unos sesenta conductores, es que ustedes son los malos y le dije no, espere le hago la pregunta, alcen la mano el que yo le haya hecho un comparendo, alzaron como tres, alcen la mano los que le he perdonado, alzaron como cincuenta, entonces sí hemos hecho campaña, lo que pasa es que ellos no lo admiten y no lo asimilan, además, nadie lo asimila cuando tengan que pagar multas, o cuando se vean involucrados en un accidente, eso son lo asimilan, solamente la estadística, sí hemos reducido los accidentes, sí hemos reducido los muertos acá en Duitama, eso se ve a través de la estadística, pero ellos no lo asimilan.

*Policía Nacional. PN1.*

Hombre de 35 años perteneciente a la Policía Nacional. Oriundo de Santa Rosa de Viterbo, pero ha vivido en Duitama los últimos 2 años. Conduce vehículo particular y moto.

¿Cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La Perla de Boyacá. Creo que es porque tiene un clima agradable, la gente es muy bonita, amable, cordial. La ciudad se presta para diferentes eventos artísticos y culturales. Por ende, es muy reconocida a nivel nacional e internacional por su gran acogimiento.

- Si pudiera hablar de una ciudad con una alta calidad de vida ¿qué características le daría?

Para mí Duitama sería como un porcentaje del 100%. La ciudad tiene muy buenas condiciones. Para mí, en mi caso, se me ha brindado tanto sanitarias como

ambientales, de igual forma podemos observar en su entorno muy buenos humedales y biodiversidad.

- ¿Qué es para usted el civismo?

El civismo. Muy bien, esa es una cosa muy importante y que de cierta forma los entes territoriales han tratado de rescatar. Toda vez que las personas hemos y han estado perdiendo esa característica que nosotros como seres humanos y como habitantes de esta ciudad al dejar, por ejemplo, las basuras e lugares y en horarios no autorizados, al presentar riñas constantes, al no tener la tolerancia que se necesita para convivir en paz en convivencia con nuestros vecinos. Se ha estado rescatando por parte de la institución, con planes y programas con el fin de que se recupere esa ética y ese civismo para que obviamente la ciudad vuelva a florecer en ese ambiente de paz y tranquilidad.

- ¿Anteriormente se daban estas situaciones problemáticas que describe?

No se daban. O se daban, pero no en la misma forma o la misma manera creciente que hoy en día se han presentado. Lo que pasa es que el ciudadano de a pie no se cuenta o no tiene muy bien presente de qué forma, de qué manera se da, pero, si se ha incrementado y por eso se están trabajando campañas con la policía nacional y la policía cívica juvenil.

- ¿La policía entonces tiene varias campañas para educación?

Si claro, tenemos el programa de Segurito, que inclusive maneja la campaña cívica con la policía cívica juvenil que son niños, hijos de uniformados y personas que se quieran vincular. Los carabineritos también, personal que, con sus juegos, con sus rondas con sus reuniones, por decirlo de esa forma, ha hecho en los parques eventos muy importantes.

- ¿Qué tipo de educación promueven esas campañas en la ciudadanía?

Constructivista, obviamente constructivista. Tendiendo que el ciudadano vuelva a interiorizar esos valores, esa ética para que volvamos y vuelvan a ser ejemplo para los nacionales y los extranjeros.

- ¿Los duitamenses podrían calificarse como personas cívicas?

Cívicas, sí. Nosotros como boyacenses somos muy cívicos. Lo que pasa es que hay personas que todavía no entienden, todavía viven en una cultura un poco irracional, por decirlo de esa forma. O no se quieren adaptar más bien a los cambios. Pero, en definitiva, Duitama es muy cívica.

- ¿Hay algún sector de la población e particular que se niega a ese civismo, que se comporte inadecuadamente?

Hay poblaciones difíciles, pero no quieren decir que no sean cívicos un poquito difícil por su idiosincrasia, pero de igual forma mantienen su civismo.

- Refiriéndonos al transporte de servicio público de Duitama, cómo funciona, ¿cómo es la movilidad?

Pues por ahora es fácil de cierta forma, porque pues es una ciudad pequeña y en la cual uno se puede incluso hasta a pie desplazar sin ninguna dificultad. Buen transporte me parece.

- ¿Cómo es el comportamiento de los conductores de buses y de taxis?

Pues en mi experiencia es bueno, uno que otro conductor que amanece de mal genio, pero eso no quiere decir que eso se repita para todos. O todos tengan la misma costumbre de tratar mal al ciudadano. De ninguna forma, me parece muy buen servicio.

- ¿Cómo es la movilidad de los carros particulares?

Bien. Es una ciudad que por su infraestructura no tiene calles demasiado anchas para permitir que los carros se estén sobrepasándose, entonces creo que bien.

- Sin embargo, yo he escuchado de varios conductores y de la ciudadanía en general que los carros particulares se estacionan en las zonas prohibidas y se genera caos.

Sí, eso es verdad pues teniendo en cuenta el aumento del flujo vehicular y pues que hoy en día para ciertas personas es fácil acceder a un vehículo. Pero, de igual forma se tiene control.

- ¿Cómo ve el uso del pito, es un inconveniente para la ciudadanía?

Pues a mí no me parece, no he tenido esa queja ni esa problemática.

- ¿En algún momento ha escuchado o presenciado una riña entre conductores?

Si, de vez en cuando se presenta. Eso no es ajeno a los oídos de la población duitamense o de nosotros como uniformados. Se presenta, pero es muy rara vez.

- ¿Cómo es el desempeño de los peatones en el uso del espacio público?

Me parece que hace falta obviamente ese civismo. Lo que estábamos comentando, que se ha estado perdiendo. Alguien ve un semáforo en rojo y pasa porque simplemente porque le parece que eso es lo normal, lo justo y lo necesario para él. Hace falta más ese respeto yo creo que teniendo en cuenta la entrada o la vigencia del nuevo código de policía para el 2017 se va a observar que la gente va a tener que recapacitar y tener conciencia de que las señales se tiene que respetar para que obviamente no se vayan a generar pérdidas de vidas como se ha generado por no respeta una señal de tránsito o un semáforo.

- Como lo que sucedió ayer en la tarde, el trágico accidente de los motociclistas contra la buseta.

Pues sí, un hecho muy lamentable desafortunadamente. No se sabe cómo es en sí la situación. Desafortunadamente también hace falta que el gobierno local tome cartas en el asunto y coloque señalización debidamente, en esos puntos donde se registran varios accidentes.

- ¿Piensa que en ese papel de formación de la ciudadanía se hace necesaria la presencia de la ley para la actuación correcta o si no está presente van a continuar con esas acciones indebidas, o por el contrario piensa que no es necesaria la multa o la sanción?

Pues desafortunadamente en Colombia tenemos un pensamiento muy diferente al de los países desarrollados, necesitamos aquí que la ley esté presente y que nos estén presionando para poder hacer las cosas bien o hacerlas mejor. Entonces por eso, se optó por implementar el nuevo código nacional de policía porque ya vienen con multas que van a exigir que la población o el ciudadano se comporte o reciba la sanción pecuniaria pues que afecta el bolsillo ¿no? Así tendrán que pensarlo de mejor forma.

- ¿Cuándo ha visitado otras ciudades el comportamiento de la gente en el espacio público es el mismo o es diferente?

No, yo creo que los colombianos somos tercos por naturaleza, no sé por qué todavía mantenemos esa perspectiva, ese pensamiento. Eso se da en todo municipio en cualquier ciudad de Colombia. Aunque obviamente hay gente que, en sus pueblos, gracias a las juntas de acción comunal, sus reuniones, participaciones ciudadanas pues ha mejorado sus ciudades y han hecho de ellas que se conviva mucho mejor.

m. ¿en Duitama la ciudadanía todavía tiene ese respeto por la autoridad? Porque yo he escuchado que gente del común que por ejemplo le dice a otro, recoja lo de su perro, y pues la persona se indigna, se molesta, pero me imagino que si es el caso que es la autoridad quien se lo pide entonces las circunstancias cambian. ¿Si es así o cómo lo ve usted?

Lo importante aquí es que es la forma, porque muchas veces el tono con el que se piden las cosas eso molesta, pero si, en general, aquel ciudadano que comete el error, que ve que esta con la infracción se arrepiente y cambia su idea, su parecer.

#### *Transeúnte. T1.*

Hombre de 50 años, habita la ciudad de Duitama hace más de 35 años, oriundo del Nariño, estrato 3 medio, locutor de prensa, director del programa radial civismos en acción.

- ¿Qué finalidad tiene el programa civismo en acción?

El programa busca difundir la cultura y mantener o rescatar el civismo que muchas veces se pierde y en este momento en Duitama tratamos de rescatarlo.

- Cuando hablamos de esa cultura, ese civismo que usted dice que se está perdiendo, ¿a qué se nos referimos con civismo?

Estamos hablando de que se ha perdido el respeto, el respeto por las personas, se ha perdido el respeto que existía antes entre la propia comunidad, aquí había un trabajo conjunto, las juntas de acción comunal participaban directamente para trabajar por Duitama, porque una junta de acción comunal es realmente la que

maneja un sector, la que maneja un barrio, y en Duitama tenemos más de 35 juntas que son las que tenemos en los diferentes sectores, y en alguna época, eran las que dialogaban, hablaban, se trabajaban integralmente y esto se ha ido perdiendo, ya las juntas de acción comunal las están denominando acá como un factor político, que un factor de servicio a la propia comunidad.

- ¿Entonces antes la situación en Duitama en cuanto al civismo era diferente? Era diferente, era mejor porque había más civismo que en este momento.

- ¿En qué acciones usted me puede decir por ejemplo que los duitamenses son menos cívicos?

Menos cívicos en el trato y en la conservación de lo nuestro, estamos perdiendo ese cariño por nuestros valores culturales, por nuestras tradiciones artísticas, ya no nos interesan, ver una ciudad limpia, se está perdiendo esa cultura por ver una calle aseada, por el respeto hacia las personas, por saber utilizar hasta un medio de transporte.

- ¿Eso se ve en la ciudadanía en general o hay algunas personas particulares que realicen esas acciones?

Digamos que desafortunadamente en la ciudadanía en general, Duitama ha perdido lo que la identificaba como la capital cívica de Boyacá, y a través de nuestro espacio radial, el cual denominamos civismo en acción, nuestro eslogan es para que la gente hable, para que la gente opine, en la cual tengan su punto de vista y aporten cómo rescatar lo nuestro, que trabajemos contra la delincuencia, contra los malos funcionarios, que trabajemos contra las malas administraciones, pero de una forma de diálogo, de aporte y de realizaciones positivas, que tengamos un control, ejercer un control sobre la misma autoridad, que administra acá el municipio.

- ¿En el programa radial normalmente cuando se comunican con usted cuál es la queja más común de la gente?

La gente denuncia de que se olvidaron de sus obras, de que, en un barrio, en un sector está una calle sin pavimento, de que tienen problemas por falta de acueducto, de que llevan 3,4,5 días sin tener servicio de agua, de que tiene ocho días sin tener el servicio de luz, que acuden ante los funcionarios pero que no les

prestan la colaboración ni el servicio adecuado, eso es civismo, el servicio de la gente para la gente.

- ¿Además de éste programa en Duitama de civismo en acción, usted conoce de pronto por parte de la alcaldía o algún otro ente gubernamental, otro programa que procure recuperar ese civismo?

Culturama, Culturama es un ente artístico que busca de alguna manera rescatar el nivel artístico de la ciudad de Duitama, motivando a los jóvenes, a los niños a la lectura, enseñándonos a valorar el teatro, la música, nuestros compositores, nuestros intérpretes; tenemos grandes valores pero no podemos motivarlos, en los colegios falta un poquito más de cultura, por parte de las mismas instituciones educativas que aprendamos y que enseñemos al niño a respetar a los mayores, que enseñemos al joven que si va en un transporte urbano, que si va un adulto de edad avanzada, le cedan la silla, estamos acostumbrados a que se ha perdido ese respeto que antes con el vecino usted le decía buenos días, o un hasta luego, que nada cuesta, y eso es lo que queremos que vuelva a Duitama, recuperar lo que se ha perdido.

- Normalmente la gente con la que he podido hablar se ha quejado recurrentemente respecto a las vías en Duitama, que ha sido algo repetido y es la malla vial.

En este momento en Duitama estamos iniciando con un proceso político que ha terminado y ha cumplido un año, pero si usted se pone a analizar, el balance que presenta la actual administración es negativa, en todo sentido, se incrementó la inseguridad, todas las vías de la ciudad de Duitama están totalmente deterioradas. No se cumplió con un proyecto de que en Duitama éramos uno de los planes de desarrollo de los mejores de Colombia, sí lo tenemos el plan de desarrollo, pero no lo hemos ejecutado, no lo hemos puesto en práctica, una cosa es ser el mejor pero otra cosa es ejecutarlo, las acciones. Acá en Duitama el poder politiquero está acabando con las realizaciones, sólo son promesas, pero nada de realidades. Duitama está en el aspecto de la malla vial, está acabada, la Plaza de los Libertadores que es nuestra sala principal para poder mostrar a un visitante, a un

turista, usted le da una vuelta, un recorrido, está destrozada, adoquines, baldosines, escaleras, no tenemos respeto ni siquiera con la imagen que identifica a la plaza de los libertadores que es la estatua del libertador Simón Bolívar, está deteriorada, acabada, no tiene limpieza, nada, eso es falta de cultura cívica y también debe partir por parte de la propia administración municipal.

- ¿Si pudiéramos hablar de una ciudad idónea donde la calidad de vida para los ciudadanos fuera óptima, qué características identificaría usted en esta ciudad?

Pues yo pienso que la mejor característica en la que una ciudad pueda desarrollarse es que se ejecute precisamente ese respeto, que haya entendimiento entre la misma comunidad, si hablamos nosotros de las juntas de acción comunal, yo siempre insisto que son el pilar fundamental para el desarrollo de una ciudad, que quienes están ejerciendo el poder político sean más realistas, que no engañen a la gente, que lleguen hasta donde ellos pueden realizar, que haya diálogo, que las autoridades presten el mejor servicio, que a la gente se le brinde una protección en el aspecto de la seguridad, donde hay seguridad la gente puede vivir tranquilamente y aquí desafortunadamente no tenemos ese aspecto.

- Si tocamos un poco el tema de la movilidad, ¿cómo funciona la movilidad en Duitama?

Desastrosa, porque no hay un orden, aquí cualquiera transita por donde quiere, pero no hay un desarrollo, no hay una estrategia, una demarcación, todo se hace improvisadamente, falta ese plan de desarrollo integrarlo en el aspecto de la movilidad vehicular, el transporte, el tránsito, no hay orden en ese sentido.

- Específicamente el transporte de servicio público de buses y taxis en Duitama ¿cómo lo ha visto usted?

Mal, mal porque el tránsito en es este momento no tiene control, pero también a ellos se les sale de las manos porque no hay vías, y este plan lo debe organizar en este caso la secretaría de tránsito, que debe darle una viabilidad y el orden y la organización que merece la ciudad.

- ¿Cómo podría identificar las acciones del conductor de servicio público, ¿cómo se desempeñan ellos en su labor con el peatón, con la misma persona que transporta?

Pues lo hemos perdido, hemos perdido el respeto porque el conductor es el mejor maestro que debe tener una ciudad, es el mejor guía, no debe ser simplemente un conductor, es el guía, las empresas de transporte deben estar encargadas en capacitar a sus conductores, que usted llegue y utilice el transporte público y el conductor sea amable, tenga respeto, que si usted le pregunta en que ciudad estamos le diga, estamos en Duitama, tiene tantos habitantes, estamos con sitios turístico importantes que tiene aquí nuestra región, que sepa expresarse y tenga respeto por quien utiliza el servicio de transporte. Hay conductores que no tienen esa cultura y hacen lo contrario, son irrespetuosos con la gente que va a utilizar el servicio, pero eso depende también de las empresas.

- Si hablamos del peatón, ¿cómo se desplaza el peatón en el espacio público?

No hay respeto, porque el peatón no respeta la semaforización, el peatón no respeta los pares, no respeta donde puede ubicarse para utilizar el transporte urbano, aquí las señales no funcionan, eso es de parte y parte, ahí, ahí es donde yo le digo que hace falta la educación y la cultura nuestra.

- Si hablamos entonces del papel que desempeñan los policías de tránsito, ¿usted piensa que de pronto ellos deberían mejorar este papel o que es necesario que la gente reciba algún tipo de castigo para que pueda mejorar sus acciones o la gente podría mejorar eso sin necesidad de tener esa ley que esté imponiéndole hacer las cosas?

La gente puede aprender sin necesidad de una normatividad que están aplicando ellos, con el comparendo no se soluciona nada, con sacar una grúa a levantar 3 o 4 carros no se soluciona nada porque lo único que se soluciona son los intereses personalizados de quienes contratan los servicios de la grúa, y para ellos entre as carros levante pues mucho mejor, pero no, no están cumpliendo la función adecuada las personas encargadas de la policía de tránsito, tanto la policía nacional

que es la que tiene el contrato con el municipio como los agentes de tránsito que actúan aquí a nivel de la ciudad, porque usted normalmente en la ciudad, en el centro no encuentra un policía de tránsito que este controlando cómo debe pasar una vía vehículo de transporte urbano, o cosa parecida, están por fuera, pendientes de ver cómo juzgar un vehículo pero para poder ponerle un comparendo respectivo, entonces falta también un poco más de compromiso y responsabilidad por parte de ellas.

- Cuando he hablado con los conductores, ellos han manifestado que la movilidad del carro particular puede ser un inconveniente para ellos.

Afecta, afecta en parte, precisamente porque no ha habido ese control, acá cualquiera transita por donde quiera, el carril que quiera utilizar; en este momento, la época de diciembre, la época de fiestas tiene que haber un control para el transporte público, que ellos son los que trabajan, los vehículos ya privados, los vehículos particulares, sería bueno que no trabajen en el centro de la ciudad (el transporte público) que no estén circulando, dejar a quienes realmente requieren esas vías para poderse transportar.

- ¿Cuándo la gente lo contacta en la emisora y le cuenta o de pronto usted mismo ha visto algún inconveniente que suceda entre los conductores de servicio público, peatones, conductores de servicio particular, ha visto o ha escuchado alguna anécdota particular, porque por ejemplo supimos que hace dos días del accidente terrible que sucedió en la 42 con la buseta y el motociclista, pero de pronto usted recuerda alguna anécdota particular al respecto?

Aquí desafortunadamente se han presentado esta serie de accidentes, de circunstancias que son lamentables para la ciudad porque esa vía de la 42 donde ha sucedido no sólo este accidente reciente, muchos accidentes se debe a la mala señalización, a la improvisación que se hizo de ubicar una nueva terminal de transportes sin tener antes el debido funcionamiento vehicular, se improvisó demasiado y esas son las consecuencias cuando se improvisa en una obra y en un plan de desarrollo. Porque lo primero, antes de finalizar la obra de la terminal, habría

que haberse definido cuál iba a ser la normatividad del tránsito para poder ingresar, para poder los vehículos transportarse, sin que vayan a ocasionar las tragedias que han sucedido últimamente.

- ¿Cuál otro factor ve o ha escuchado en el cuál considera que necesita mejorar Duitama?

Yo creo que Duitama necesita mejorar con sus dirigentes, con unos buenos dirigentes hay una buena ciudad.

Ahora respecto a la movilidad vehicular, la ciudad no es una ciudad para uno siempre utilizar el vehículo de transporte, yo de mi trabajo a mi casa camino, 30', hasta por salud lo hago. Que saco yo con utilizar vehículo a 10' que estoy de mi casa al trabajo, si sé que esos diez minutos que camino me van a representar salud.

- Cuando usted va caminado por las calles, ha visto usted por ejemplo cuando va a cruzar el semáforo, ¿no le ha pasado algún inconveniente con un vehículo?

Claro, claro que sí, es que los vehículos al peatón no lo respetan, ellos cuando cogen una curva, salen de una esquina, van a dar una vuelta a una manzana o una curva, no ven si hay peatones cruzando, no respetan mucho los semáforos. Y si no hay cebra el vehículo con más veras pasa, si ven el peatón o hay cebra o señalización no paran, el peatón les tiene miedo.

- ¿Cómo ha visto el problema del pito?

El pito lo que hace es alocar más al peatón, por el ruido, uno va tranquilo y de pronto esas cornetas de una buseta, o el mismo control de los gases de los vehículos es una contaminación alta y no hay control de eso. Y con todo eso uno se estresa.

- Cuando, por ejemplo, a mí me ha pasado hasta montando bicicleta, ve que de pronto usted va a pasar y el vehículo no frena, ¿usted cómo se siente?

Incómodo, uno no sabe cómo reaccionar. Lo que pasa es que muchas veces, es uno el que tiene que controlarse, pero hay personas que no lo pueden hacer, hay personas que reaccionan y le dicen al conductor, de una vez le mandan su madrazo. O si usted está tranquilo en un andén y por alguna circunstancia está lloviendo, Duitama está llena de huecos, y hay vehículos que no respetan, que

pasan por un hueco y salpican a todos los que estén ahí al frente. Osea el peatón es el que lleva del bulto.

- ¿Pero nunca le ha pasado algo así que tenga que reaccionar con un impropio?

Sí, claro, me he sentido agredido y amenazado, porque es que el conductor no tiene respeto por la vida del peatón.

- Me causa mucha curiosidad porque lo mismo ocurre en Bucaramanga, entonces uno de peatón va y el vehículo si no ve la cebra le da lo mismo, y si ve la cebra, medio se detiene, pero las calles están hechas de tal manera que en unas calles hay cebras y en otras no, de manera tal que le da la excusa al vehículo de decirle al peatón, ahí no hay cebra, que pena, entonces yo no freno, y pues uno se siente como usted dice, así como agredido.

Y se pueden presentar circunstancias, porque es que uno puede controlar su comportamiento, pero hay personas que no lo pueden hacer. Y por ejemplo aquí se da que, una familia, que va con su hijo en brazos y pasa un vehículo y le salpica a usted, usted se pone y le lanza un madrazo y lo insulta y hasta puede agredirlo, y por qué no, se puede presentar hasta una tragedia, una reacción de una persona y usted tiene un arma.

- Eso nos da a pensar que somos como aliguito reaccionistas, reaccionarios, como violentos, ¿qué tan violento cree usted que es tanto el conductor como el peatón?

En una escala de 1 a 10, yo creo que el conductor es un 8 de violento contra el peatón. Porque el peatón de pronto está utilizando su vía, pero el otro viene atravesado, de pronto viene con la guerra del centavo con otra buseta y a él no le importa que va por delante sino seguir.

- ¿Y en la escala de violencia por ejemplo entre conductores con motocicletas?

Entre los conductores yo creo que están sobre el 5 o 6, entre ellos se agreden. Cuando un motociclista lo cierra un vehículo lo primero que hace es reaccionar el

de la moto, oiga qué le pasa y el otro le responde pues para qué se mete por ahí y comienza ese tironeo entre los dos.

- ¿Usted cree que las normas de tránsito los excusan para volverse así violentos?

Sí, no se saben aplicar las normas, aunque el tránsito las regula. El de la buseta, el del bus urbano está en la obligación de respetar una señalización, si usted va en un trayecto urbano hay un paradero de bus, utilice el paradero. Hay pasajeros que en media vía dicen, ay me quedo aquí, y el de la buseta le dice, si hay cultura le dice, acá en el paradero señora, qué pena. Pero si usted está en la mitad de la cuadra y le hace la parada, el conductor de la buseta le para, lo recibe. Pero si hubiera normas le diría, hay un paradero.

- Y con los accidentes de tránsito, por ejemplo, se pasó el semáforo en rojo, entonces yo no tengo la culpa del accidente, la tiene el otro.

Esta tragedia que sucedió allí en la 42, la de la motocicleta, el muchacho tenía que llevar una velocidad mínima de 30, ahí está claramente demarcado 30 km/h. El de la buseta, prohibido hacer ese giro, él no podía, está reflejado al frente de donde él tomó la curva que no podía hacer ese giro y a él eso ese aviso no le importó nada.

- Pero entonces el de la motocicleta no redujo la velocidad entonces.

El de la motocicleta venía en su vía, estaba infringiendo la velocidad sí, en ese caso, quién tuvo toda la responsabilidad, puede haber sido un factor humano, lo que sea, fue el de la buseta.

- Pero, no le ha pasado que los vehículos por el hecho de decir, yo llevo la vía no frenan si quiera.

Si, aprovechan, no frenan. El de la motocicleta de pronto alcanzó a ver que estaba la buseta o tal vez no la vio, pero no se dio cuenta de que ahí había una salida, que uno hasta por prevención bájele un poquito, pero la velocidad que llevaba según las cámaras que lo enfocaban antes venía como a 80 km/h.

- Y generalmente cuando ocurren esos accidentes la pregunta de las personas es quién tuvo la culpa.

Y ahí son factores que uno no puede acusar directamente, pueden ser factores humanos, pero cada uno se lo achaca al que le conviene y según la norma. Yo ayer pasaba por la secretaría de tránsito y me decían, nosotros no sabemos qué hacer, en este caso nos ponen a nosotros sin saber qué decidir, estamos cumpliendo nosotros con la norma como tránsito, está la señalización, está la demarcación, el uno no podía ir a esa velocidad y el otro no podía hacer ese giro ahí.

- Digamos un caso hipotético en una calle de acá, digamos que viene un peatón y no hay una cebra en la esquina, y hay un vehículo haciendo el pare y viene el otro chuzado y viene el peatón y otro no lo ve y lo arrolla, lo tropieza y le pega. En una zona residencial viene chuzado, pero como no hay cebra él dice, yo no tengo la culpa, yo no lo vi, no había demarcación, no había cebra, el otro carro estaba mal parqueado a menos de cinco metros de la esquina.

Ahí lleva las de ganar el infractor porque no estaba la señalización, la demarcación y esa es la justificación que él tiene para no ser responsable. Entonces ahí está primando más la señalización que la vida del peatón. Porque a él no le importó el peatón, él no está pensando yo soy responsable de la persona que quedó lesionada, él lo primero que busca es salvarse él.

- Entonces hay una incoherencia porque le estamos dando prioridad a una señal por encima de una vida.

Pero eso es lo que pasa, y se ve, porque lo primero que hace un abogado cuando lo contrata, por ejemplo, en esa infracción, el abogado se va a basar en eso, en la norma, por conveniencia. Cosa que no debería ser así, primero está el valor de la vida humana.

- La pregunta es también, cuando ocurren ese tipo de accidentes, de situaciones, digamos que son menores, ¿cuál es la reacción del conductor, lo primero que hace es bajarse a mirar qué?

Ellos e bajan y dicen, pero yo que culpa tuve, mire yo venía bien, mire cómo me quedó el carro, mire qué el señor se golpeó de frente y yo recién había cambiado

el bómper, cómo es posible que me dejó el carro así, y no se dan cuenta que está por allá tirada la persona.

- Y quienes se chutan la pelota, ¿los conductores de bus a los taxis o las motos?

Ahí hay es un trío de busetas, taxis y motos.

- Y en cuanto al peatón, ¿qué tan educado es el peatón acá en Duitama?

No hay cultura del peatón porque acá estamos acostumbrados a pasarnos los semáforos en rojo, está la señal roja y usted ve que viene n carro a cincuenta metros, el peatón corre, pero no espera que venga la señalización a verde o amarillo. Y la gente extranjera que ha venido y ha visto eso se llevan un mal concepto.

- Cuando usted ha viajado a otras ciudades, ¿ha visto que estas acciones son recurrentes o son diferentes?

No, yo creo que es diferente porque hay más orden fuera que acá, por ejemplo, en Paipa, Sogamoso, pero acá en Duitama el problema es que no hay vías, ve uno el centro de la ciudad y eso es un problema vehicular grave, y en este momento las calles que se pueden utilizar están destrozadas, vías cerradas. Hoy cuando estamos en vísperas de fin de año, cuando más la gente tiene que transportarse, se les dio por pintar señalizaciones en las calles. Y eso significa que están improvisando, y que hace el que tiene que transportarse y tiene una vía cerrada, tiene que salir por otro lado y congestionar toda una calle o una carrera y eso genera disgustos, malestar en el peatón, malestar en quien viene de pronto de otra ciudad con su vehículo, y dice mire yo que voy a volver allá, mira para salir de una calle de 5' me gasté 20', esa es Duitama.

### *Transeúnte 2*

Mujer de 35 años, estrato 4. Visitante no frecuente del centro de la ciudad. Nivel educativo profesional. No es usuaria frecuente del servicio de buses ni de vehículos motorizados.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La Perla de Boyacá. Pero no sé por qué. Me corchó.

- ¿Cuáles considera que son las características propias de los duitamenses?

Somos personas muy honestas, muy sencillas y cívicas.

- ¿Qué características positivas y negativas tiene para usted Duitama?

Más buenas. Que somos muy solidarios, personas muy íntegras.

- ¿Qué es el civismo para usted?

¿Civismo? Ser solidarios con todas las personas.

- ¿Algunas acciones en particular podría identificar como cívicas?

El respeto, la ayuda.

- ¿Cuáles acciones no serían cívicas?

No sé. Ni idea.

- ¿Los duitamenses son personas cívicas?

Si claro, somos cívicos.

- Durante el tiempo que ha vivido en Duitama, ¿usted ha visto que la forma de ser de la gente se mantiene en el tiempo?

En mí concepto me parece que sí.

- ¿En qué lugares ha visto que la gente actúa de una manera que no es la adecuada acá en Duitama?

De pronto en el servicio en algunas empresas.

- ¿Cómo ve que está funcionando el tránsito vehicular en Duitama?

Pues yo comparo a Duitama con otras ciudades y acá se respeta el servicio de tránsito.

- ¿Considera que el servicio de buses y taxis es adecuado?

Sí. Bien.

- ¿Por qué piensa que la gente realiza acciones incorrectas?

De pronto por la falta de tolerancia de algunas personas.

- ¿Recuerda alguna anécdota particular referente a conductores?

Si, en un colectivo. Un señor se subió borracho y como a las tres cuerdas pidió bajar y no pagó. Entonces el conductor siguió andando y el señor si más se cae. Finalmente, no le pagó y lo dejó bajar. Pero fue muy grosero.

- ¿Considera que los conductores son cívicos?

Algunos. Son más cívicos los de servicio particular. No los juzgo a todos porque todos no son iguales.

- ¿Qué piensa que deberían hacer los duitamenses para mejorar el civismo?

Tener más tolerancia.

### *Transeúnte 3*

Mujer de 27 años, profesional universitaria de estrato 3 que ha vivido la mitad de su vida en Bélgica. Ha laborado en Duitama los últimos 2 años, habita en Paipa y es usuaria cotidiana del servicio de buses, visita a diario la ciudad y no conduce vehículo motorizado.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es conocida Duitama?

La perla de Boyacá. Pero realmente no tengo idea de porqué.

- ¿Cuáles serían las características particulares que podrías dar de los duitamenses?

Activos, con negocios y que mueven dinero.

- ¿Qué características tiene una ciudad con lo que usted considera es una alta calidad de vida?

Una ciudad con una alta calidad de vida ofrece espacios deportivos, espacios ambientales, espacios culturales y sobre todo que su organización política y todo lo administrativo sea coherente y sirva y trabaje para la ciudad.

- ¿Qué es el civismo?

Civismo creería que tiene que ver con administración de la ciudad, todo lo que tiene que ver con creación de espacios y el uso de esos espacios. También, la organización de la sociedad y de la comunidad dentro de esta ciudad.

- ¿qué acciones identifica como cívicas?

Encuentros culturales, encuentros administrativos, no sé, creación de pautas de convivencia.

- En Duitama, ¿ha identificado acciones cívicas?

Si he visto varios encuentros, pero no los he visto a profundidad.

- Respecto al comportamiento de los ciudadanos, ¿cómo ha visto que se desenvuelven ellos en la ciudad?

Creo que no es coherente la organización de la ciudad con la organización de la ciudadanía y uno de los aspectos que es menos coherente es su mecanismo de transporte.

- ¿Piensa que los duitamenses son personas cívicas?

Si, en grandes rasgos las personas respetan a los demás.

- Respecto al funcionamiento del tránsito vehicular en Duitama y el transporte urbano, ¿cómo ve que funciona?

Totalmente desorganizado y no es coherente con el movimiento económico de la ciudad ya que las busetas municipales terminan sus servicios tipo 8:30 de la noche y puesto que el terminal de transporte queda retirado es imposible llegar a pie. Se sabe muchos trabajos terminan a las 9 o 10 incluso 11 de la noche y la única solución de movimiento son los taxis que generan para el usuario el triple de costo. Con el cambio que le hicieron a la ciudad del traslado del terminal, hubiesen tenido que organizar las rutas para tanto como ampliar la cobertura de tiempo como de espacio de movilidad de transportes públicos.

- ¿Usted podría decir que los conductores de servicio público son personas cívicas?

Creería que sí. Comparten información de la ciudad y tratan de crear un ambiente de respeto y convivencia.

- ¿Cómo es la movilidad en la ciudad de los conductores de vehículo particular?

Pues al menos en el centro de la ciudad está organizada con sus semáforos y todo eso, pero...

- Respecto a los peatones, ¿cómo es su comportamiento en la ciudad?

Si, obvio, no respetan ni utilizan puentes ni cebras ni nada. No siguen esas normas.

- Los comportamientos de civismo en una persona ¿de qué dependen, de su estrato socioeconómico, su nivel educativo, la educación familiar?

Pues no necesariamente depende de eso. Muchos delitos los hacen personas con una situación socioeconómica estable o favorable, por lo que no creo que ese sea una cuestión de eso. Lo que sí veo es una diferencia por ejemplo con esas personas que viven en el campo porque obviamente no están y no viven en la ciudad entonces de pronto no conocen muchas normas.

- ¿Considera que el uso del pito en Duitama es un problema?

Me parece que aún no. Está empezando, pero aún no lo cogen de costumbre.

- ¿En algún momento ha tenido alguna anécdota particular con un conductor de bus o taxi o ha escuchado de alguna?

No, acá en Duitama no.

- ¿Cómo ha visto que funciona el servicio de transporte en otras ciudades y cómo funciona el civismo en otros lugares?

En otras ciudades lo que pasa es que existen servicios públicos entonces existe un tranvía, un metro un bus, un se puede mover en todos con una misma tarjeta, se homogeniza toda esa circulación. Mientras que acá solo hay una opción que es la buseta, la buseta uno tiene que pagarla cada vez que haga un cambio o sea que si tienen que coger 3 busetas tiene que pagar 3 veces. Otra cosa es que los horarios no son favorables en lo absoluto, la rutas tampoco son favorables. La ciudad ha crecido, pero con ella no ha crecido su organización ni su administración, entonces no es coherente una cosa con otra.

- ¿Cómo es comportamiento de los usuarios en esas otras ciudades y acá?

Si, si. Allá hay una concepción de lo público que acá no tenemos lo público, lo que es para todos no lo respetamos como mucho entonces se trata es de emigrar o de que se utilicen a las personas que no tienen su carro. Entonces sí, no está bien administrado.

- ¿Cuál sería una solución para Duitama respecto al comportamiento de los ciudadanos?
- Eso sería tan difícil porque es toda una cultura del uso de los servicios públicos. De pronto una jornada gratuita, una jornada de reconocimiento de las rutas de Duitama podría servir.

#### *Transeúnte 4*

Hombre pensionado de 62 años, estrato 3 con educación de básica primaria. Habita la ciudad hace 42 años. conductor de vehículo particular.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La Perla de Boyacá. Pero no tengo idea del porqué.

- ¿Cuáles piensa que son las características propias de los duitamenses? Eso que los diferencia del resto del país.

Pues que los boyacenses somos muy buenos para atender al turista.

- ¿Cuáles son las características que tiene una ciudad que se conozca como un buen vivero?

Pues acá por su comercio, los atractivos turísticos.

- ¿Qué es el civismo para usted? ¿Cuáles acciones considera que son cívicas?

El mantener la ciudad limpia.

- Respecto al tránsito vehicular, ¿cómo función en Duitama?

Esta regular. Por falta de semáforos. Las vías están llenas de huecos y hay algunos inconvenientes por esto.

- ¿Cómo funcionan los buses de servicio público y los taxis en la ciudad?

Eso sí es bueno. Hasta el momento que yo sepa son buenos los servicios.

- ¿Ha escuchado altercados generados por el tránsito?

Bueno, son acciones que no faltan. Eso no falta altercados. Muchas veces por impudencias, pero en general el transporte urbano es bueno.

- ¿Cómo se desplazan en la vía los peatones?

Bueno, en eso si falta un poco de educación. Por la imprudencia.

#### *Transeúnte 5*

Hombre de 62 años, habita la ciudad hace 48 años. Estrato 4, con nivel educativo universitario con especialización. Visitante diario del centro de la ciudad. Conduce vehículo particular y utiliza el servicio público.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

Duitama se llamó, en una época, la Perla de Boyacá, ahora es la mal llamada Perla de Boyacá. Porque de civismo no tiene absolutamente nada, dicen que es la ciudad cívica de Boyacá y de Colombia, pero eso es mentira.

- ¿Qué es civismo?

Civismo es parte de la cultura de una ciudad, de un pueblo, de un barrio, de un gremio y lamentablemente a Duitama se le olvidó eso. A las autoridades se les pasó por alto hace muchos años que hay que hacer las campañas educativas desde el preescolar hasta el grado once en los colegios y seguirla implementado. Eso se ha perdido desde que el ministerio de educación abolió la cátedra de civismo, cívica y urbanidad de Carreño.

- ¿En esa cátedra que se le enseñaba a la gente?

Cómo comportarse dentro de una comunidad, dentro de una ciudad, cómo ir por los andenes, cómo respetar a los mayores, qué hacer cuando se va a un restaurante, cómo sentarse a la mesa, cómo ayudar a las personas de la tercera edad, cómo respetar a los mayores en edad, dignidad y gobierno.

- ¿Entonces si Duitama es la mal llamada ciudad cívica, son los duitamense personas cívicas?

No somos cívicos. A nosotros nos interesa el entorno nuestro, de resto acá no hay solidaridad, no hay comunidad cívica, no hay ningún asomo de cultura por ninguna parte. Comenzando porque que Duitama las basuras se sacan y se dejan ahí y esperar si pasa el carro o no pasa; los perros callejeros hacen de todo con la basura, el transporte es un caos en Duitama. Duitama solamente tienen dos calles, una para subir y una para bajar para los servicios de urbanos. Duitama no tiene vías de acceso y en este momento si usted revisa, las calles de Duitama parecen calles de herradura.

- ¿Cómo ve entonces que funciona el tránsito?

Duitama es un caos vehicular. Tienen que aplicar pico y placa porque todo el mundo, ya hay sectores como la glorieta de San José, la del Cementerio ola avenida de las américas como la vía de la universidad, como la vía l colegio Seminario o la vía al bario Boyacá, que es imposible a las horas pico como las 7:30 u 8 de la

mañana, 12 del día y 6 de la tarde es un caos vehicular. Uno de la gruta al nuevo Terminal gasta perfectamente 45' cuando normalmente deben ser 10'.

- ¿El servicio de transporte público de buses y taxis cómo lo ve?

Duitama es una ciudad demasiado saturada por el parque automotor, sobretodo el taxi. Duitama tiene más de 4000 taxis. En buses urbanos ni se diga y usted ve que los señores de los buses andan con horarios, les ponen determinado tiempo para hacer el recorrido y ellos andan es afanados. Ayer hubo un accidente gravísimo en higueras porque precisamente ellos viven es preocupados, afanados. Y la imprudencia de las motos, en Duitama hay perfectamente entre 8mil y 10 mil motos.

- ¿Son los conductores de servicio público cívicos?

Nos falta educación, móntese en un bus urbano o váyase detrás de un bus urbano, verá las cantidades de infracciones que comenten en una sola cuadra, recogen y dejan pasajeros en donde quieran, para ellos no hay zonas demarcadas, no hay paraderos, no hay nada.

- ¿Cómo se desplaza el peatón?

El peatón peor, como no hay puentes peatonales, hay 2 puentes peatonales en la ciudad, no hay más, entonces la cantidad de accidentes que pueden ocurrir porque no somos cívicos, nosotros pretendemos ganarles a los carros y si usted va en un carro particular tiene que echarle pito y alertar a la ciudadanía para que se suba al andén.

- ¿Qué opina del uso del pito?

No, nosotros por eso los europeos y los americanos nos llevan una ventaja de más de mil años porque vemos que cambió el semáforo e inmediatamente usted escucha perfectamente 30 o 40 carros pitando ya porque hay que pasar.

- ¿En algún momento ha tenido algún altercado con algún conductor o...?

todos los días ve uno, es decir, aquí mi señora, me dice no alegue, no pelee, no diga nada, pero qué se hace. A la gente hay que informarle y enseñarle y eso es parte de la cultura ciudadana que debe venir de los colegios, de las escuelas, de los preescolares, de los grados de transición. Si usted le enseña a un niño a

respetar y a conocer las señales de tránsito. Por eso dice el adagio: “educad al niño y no tendréis que corregir al hombre”.

- ¿Qué otro inconveniente podríamos identificar en Duitama?

En Duitama, los vendedores ambulantes. Todo el mundo tiene derecho al trabajo, pero, y supuestamente Duitama, es la ciudad de Colombia que tiene más desplazados; aquí hay más de 10 mil desplazados. Entonces todo el mundo se viene para Boyacá porque aparecen desplazados de Duitama, viven en Duitama y son de Duitama y perfectamente las autoridades les creen, nunca se inscriben en una unidad nacional de víctimas ni nada de esas cosas. Van a una personería y, o soy desplazado, entonces espera que el gobierno les dé absolutamente todo.

- ¿Cuándo ha tenido la oportunidad de viajar a otras ciudades, cómo ha visto el comportamiento de la ciudadanía y del servicio de transporte en otros lados?

Por ejemplo, una ciudad donde hay una organización más o menos es Cali, Medellín. Usted se sube al metro de Medellín y al metro de Medellín que lleva más de 22 años no le han hecho ningún rayón porque todo el mundo cuida y tienen sentido de pertenencia a Medellín y en todas las estaciones dice: “señor no arroje basura, no raye, no pinte, no haga eso, cuide lo suyo.” Y usted ve que el metro de Medellín se extendió por todas las ciudades, Envigado, La Estrella y está funcionando perfecto.

- ¿Estos comportamientos que podríamos llamar no cívicos, dependen de un estrato socioeconómico, del nivel educativo?

No, para nada porque todo niño que vaya a la escuela o al colegio puede culturizarse y puede ser educado todos los días. Y es cuestión de gastar en cualquier área, en matemáticas, en educación física, en español, en inglés 2 o 3 minutos haciéndole conocer y recalcándole a los niños a los estudiantes de todos los grados que hay que respetar las señales de tránsito, que hay que ser cívicos, que hay que recoger la basura: “oiga marranito se le cayó el papelito”.

- Si pudiéramos hablar de una ciudad con una alta calidad de vida, ¿qué características tendría esa ciudad?

Primero una ciudad donde la gente tenga un gran sentido de pertenencia a su comunidad, a su barrio. Segundo unos servicios públicos excepcionales. Duitama paga el agua más costosa del mundo. Yo vivo en Duitama hace 47 años y hace 47 años están salvando al río Surba a punta de conferencias y de foros y de seminarios y así no se salva el río Surba. El río Surba se salva limitando en 3 o 4 años el acceso al personal. Quisiera que fuera el primero de enero y viera todo el desorden que deja Duitama entera alrededor del río Surba. También hay que arborizarlo con especies nativas no con pinos, ni eucaliptos, no acacias porque esos secan y las fuentes hídricas se agotan. El río Surba hay que quitarle toda la cantidad de viciosos que llegan los fines de semana a instalar carpas y fumar marihuana y tomar chicha que la venden allá. Yo siempre he criticado constructivamente al alcalde y a todos los alcaldes y les digo, vivo hace 47 años y están gastando plata y dinero y esa plata que se gasta en los foros es bastante dinero se puede utilizar arborizando y en campañas de reforestación con especies nativas, 500 m a la derecha y 500 m a la izquierda del nacimiento del río Surba en el páramo en la cordillera hasta su desembocadura en el Chicamocha.

- Muchas personas piensan que las actitudes de no civismo vienen de las personas que han llegado a la ciudad que del mismo duitamense. ¿qué opina de eso?

Si. Yo no soy duitamense, pero es como si lo fuera porque vivo hace 47 años acá, yo nací en Susacón, son susaconense de nacimiento y quiero a mi tierra como a mi mamá, pero, realmente los duitamenses no tienen el sentido de pertenencia a su ciudad. Aquí nos reunimos para festejar el aniversario de Duitama el 27 de julio, pero nos olvidamos que Duitama tiene muchísimos inconvenientes de tipo social, de tipo económico, de infraestructura, de servicios, etc. Etc.

#### *Transeúnte 6. T6.*

Hombre profesional de 24 años. Oriundo de Duitama, vive en la ciudad de Bucaramanga, pero visita con regularidad la ciudad. Conduce vehículo particular.

- ¿Cómo ha escuchado que es llamada la ciudad de Duitama?

Como la Perla de Boyacá o la ciudad Cívica de Colombia. Porque, bueno en primaria me enseñaron que era por la amabilidad de su gente y la cordialidad, por el respeto por las normas cívicas que tenían y por la ciudad.

- ¿Qué es para usted el civismo?

Para mí el civismo es como saber interpretar cómo tú tienes que actuar frente a las cosas, es decir cómo ser un buen peatón, un buen conductor, saber llevar las normas y leyes que rigen en la ciudad.

- ¿En Duitama consideras que las personas son cívicas o poco cívicas?

Yo creo que la gente no es cívica, pues para mí. Por el desconocimiento de qué es el civismo y la falta de educación.

- ¿Qué acciones identificas que son frecuentes en ese actuar no cívico de la gente?

Acá hay un refrán muy común y es que “las leyes y las mujeres son para violarlas”, entonces como, por ejemplo, dar giros donde no se deben dar, pasarse un semáforo en rojo, cruzar por donde no se debe cruzar, no usar la cebra, parquear sobre la cebra, cosas así.

- Si idealizaras una ciudad que fuera óptima para vivir ¿qué características tendría esta ciudad?

Cultura ciudadana y refiriéndome en cuanto a características físicas, pues que sea, bueno para mi Duitama es un lugar perfecto, lo que pasa es que las calles últimamente están vueltas nada. Entonces en cuanto a físico me parece que el lugar es excelente, tiene una infraestructura muy buena, falta como más empresa, pero del resto, la cordialidad de la gente es increíble, la amabilidad. Pero, falta como más educación, falta fortalecer en la educación desde pequeños, educar en cultura a la gente.

- ¿Los duitamenses serían cívicos o poco cívicos?

Poco cultos, lo que lleva a ser poco cívicos.

- ¿Qué se podría hacer para mejorar esto?

Educar, todo viene desde la educación. Una buena forma de educar es desde el ejemplo. Campañas de educación, campañas de sensibilización.

- ¿Cómo funciona el tránsito vehicular en Duitama?

En este momento pésimo. Por el estado de las vías y por ejemplo con el accidente que pasó ayer. También por la educación de la gente, la gente acá es muy a tranca y mochas con actitudes de, de malas, de malas. La envidia es uno de los grandes problemas de Boyacá.

- ¿Cómo piensas que es la labor de los conductores de servicio público de buses y taxis?

Yo creo que les falta educación y eso no es solo en Duitama sino a nivel nacional. Porque tú te pones a ver y son personas de estratos medios con poca educación, llegan a esos trabajos por que toca, entonces cuando tú llegas a un trabajo porque toca porque no te has educado lo suficiente, o no has vivido lo suficiente, o no has conocido lo suficiente entonces un nivel de desarraigo que te ha impuesto la propia sociedad, entonces el trato cómo va a ser, muy igual al de una persona de tu entorno, entonces hace falta más educación. Y todo el mundo tiene que ser educado, para que haya cultura en un país y en un lugar tiene que haber educación, tiene que haber un ejemplo; porque todo se aprende desde el ejemplo, tu a un niño le enseñas desde el ejemplo.

- ¿En algún momento has presenciado o has tenido algún altercado con conductores o con peatones?

Siempre, en todo momento tú ves eso. Hasta uno tiende a no tolerar ciertas faltas de cultura en la gente, desde arrojar en un papel en la calle que tú sabes que está mal, hasta parquear en un lugar indebido. Entonces tú, al conocer las normas dices, pero, por qué lo hace si y tratas de enseñarle a la persona, pero la persona de una vez toma la cosa por el lado malo.

- ¿Cuándo has viajado a otras ciudades has identificado que la gente actúa diferente en el espacio público?

Si, obvio. Cuando estuve por ejemplo en Panamá, tú te das cuenta, y eso que estamos tan cercanos, no es lejos, que la gente tiene un nivel de cultura más grande, tiene un nivel de pertenencia por lo suyo. Entonces que pasa, cuando tú quieres lo tuyo, tú lo cuidas y esperas que los demás lo hagan de la misma forma

y luchas como porque haya cierta cordialidad y cierta pertenencia igual al que tú le das a las cosas.

- ¿Tú, te considerarías una persona cívica?

No, me falta. Por lo que te digo, siempre todos vamos a tener un nivel de arraigo a nuestra tierra y aunque tú te eduques y trates de mejorar cada día siempre van haber falencias y siempre habrá el disgusto por algo, tanto del que conoce y es culto y se las da de culto y dice que no, yo conozco, entonces al ver tú que alguien ignora lo que tú conoces, vas a tener como el mal genio para actuar y decir, ah no que falta de cultura, que falta de no sé qué. Falta más civismo y amabilidad en cuanto al trato.

- ¿Qué opinas del uso del pito en Duitama, es problemático?

Lo que pasa es que eso no es solamente en Duitama, es en todo el país. Entonces el que pita dice, no, es que si lo tengo es para algo y el que lo está escuchando dice, no, apáguelo o es que lo compró, o es nuevo. También el uso del pito debe ser para emergencia, y aquí se usa porque sí, por si las moscas.

- ¿Cómo ves que funciona la policía de tránsito?

Yo pienso que a las fuerzas armadas también les falta educación. Porque aquí la aplicabilidad de las leyes no va tanto dirigida a quién sino cómo. Entonces ellos lo aplican dependiendo su beneficio y si no, les da igual. O por ejemplo en estas épocas decembrinas, ellos buscan es su tajada. Entonces, independientemente a ti te paran y por ejemplo tu no llevas el pase porque se te quedó, entonces de una, vamos a multarlo y tú con un billete de 20 mil ya lo solucionas y así es. A mí me pasó la vez pasad que me pararon y yo no llevaba el pase y me costó 20 mil, entonces no es el quién sino el cómo.

- ¿Entonces en general en toda la sociedad hay una falta de educación?

Sí, en toda la sociedad hay una falta de educación y pues la fundamentación de los valores está mal enfocada hoy. Porque deberían ser enfocada hacia el ejemplo. Porque, por ejemplo, en mi caso uno veía en el colegio que le daban materias como ética y religió o materias que uno dice que no, para qué. Y ahora que tú te das cuenta que has salido, que has viajado, que has vivido, que has leído, te das cuenta que

la pedagogía con la que se ha hecho no está bien enfocada, porque a un niño se le enseña con el ejemplo, si tú enseñas con la teoría no van a aprender, van a saber que es un concepto, pero no lo van a interpretar. Entonces, para mí, la mejor enseñanza es el ejemplo, la práctica.

- ¿Si pudieras intervenir en el gobierno, qué propondrías?

Más educación. Yo propondría más campañas de educación tanto ambiental, como educación cívica, hacia la cultura ciudadana. Falta mucha educación, bastante educación. Una persona que está educada va a saber cómo actuar y como hacer en un momento, en un incidente. Mientras que una persona que tiene el desconocimiento va actuar como se le venga.

- ¿Piensas que el nivel socioeconómico o la proveniencia familiar influyen en el actuar de las personas?

Si y no, dependiendo de la mentalidad de la persona porque no todas las personas piensan igual. Hay personas que tú las ves y el nivel socioeconómico no es muy bueno pero su nivel educativo es mucho mejor que el de una persona de estrato cinco o seis, todo depende del nivel educativo.

- ¿Cuál otro inconveniente has identificado en Duitama?

La envidia. No, pero del resto, a mí me parece que en general... es complicado porque la gente es difícil de manejar en Duitama. Para mí un sitio que sea ejemplo para mí, Medellín. Nos llevan años luz en cultura. La gente todos son muy amables, la amabilidad, las normas. Es como si se pensara más en la comunidad que en la individualidad. Por ejemplo, acá a Duitama llega un paisa y monta un negocio de arepas y si hay otro paisa dice, venga vamos a comer al negocio de arepas de este paisano que puso su negocio de arepas. En Duitama hay, por ejemplo, un boyacense que se va para Medellín, y monta su negocio de arepas o ve que el paisa tiene su negocio de arepas y ve que le está yendo bien y dice no, yo voy a montar otro negocio de arepas al lado, para hacerle la competencia para que a mí también me vaya bien. Entonces acá la gente es muy por su lado y no en comunidad.

*Transeúnte 7. T7.*

Mujer de 42 años, estrato 2, nivel educativo básico. Ha habitado Duitama toda su vida, trabaja como empleada de un almacén en el centro de la ciudad. No conduce ningún tipo de vehículo y usa a diario el servicio de transporte público.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

Ciudad cívica. Porque supuestamente dicen que es la más limpia de Boyacá, pero eso era en unas épocas porque ya no. Eso ahora en todo lado encuentra uno encuentra basura. Sale y desorden. Y también la gente era o éramos más ordenados, hoy en día ya no les importa la limpieza ni nada.

- ¿Y es toda la gente en general?

Hay unos más que otros. Por ejemplo, a veces sacan la basura a una hora, la basura ha pasado y a los 5 minutos sacan la basura otra vez así vean el carro que pasa, no les interesa que ya ha pasado el carro. Entonces ese actuar cívico ya no existe.

- ¿Cómo funciona la movilidad en Duitama?

Mucho tráfico. Muchos trancones, muchas competencias de empresas, la guerra del centavo. No les importa ya sino pelear una empresa con las otras. No les importa si llevan los pasajeros bien sino ganarle a la competencia.

- ¿Cómo funcionan los taxis?

Algunos bien, algunos otros no.

- ¿Cómo se movilizan los carros particulares en la ciudad?

Eso sí es como caiga. No les importa si el semáforo está en rojo o si esta en verde; estacionar donde sea y eso si es la mayoría. Eso generan mucho trancón, mucho tráfico, mucho desorden. Y después echen pito hasta donde...

- ¿Qué pasa si alguien le dice: no pite?

Eso antes le sacan a uno la madre.

- ¿Le ha pasado?

Sí, me ha pasado.

- ¿Y cómo se ha sentido cuando la gente le responde así?

Dejarlos. Pero mal, me he sentido mal, pero uno ya no se pone a, no vale la pena uno pelear con la gente.

- ¿Los policías de tránsito no hacen nada para mejorar el tráfico?

No que, antes eso hacen más desorden que. Porque a ellos le conviene a veces más sacar parte. Pero no sé. Hay algunos carros que sí y hay algunos otros que no, no sé si es que tienen algún acuerdo. Por ejemplo, acá en Duitama les sacan mucho parte a los carros que viene de Paipa, porque acá viene mucha clientela de Paipa y a esos son los más que les tiran rayo.

- ¿Cómo le ha ido cuando se moviliza en los buses?

Pues ya he tenido como miedo de utilizar el transporte porque me ha pasado ya, que he tenido problemas y maltratos. Por ejemplo, la semana pasada me subí en una buseta, la 995, y me cerraron la puerta. Tenía la ruta 1, no 6. (silencio por quebrantamiento de la voz indicando llanto).

- ¿Pero le cerraron la puerta cuando se estaba subiendo?

Si, el conductor iba hablando por teléfono por el manos libres y fue por un señor que iba ahí y le gritó, pero eso no les importa nada. A pesar de que dicen que les han prohibido el teléfono, pero siempre van con los audífonos y ellos no escuchan si uno les dice, déjeme aquí o algo. Ellos van hablando es con esos aparatos y no escuchan, me ha pasado ya varias veces.

- ¿Y eso que le ha pasado es con todas las empresas?

Pues trato de, por ejemplo, a veces he utilizado más la Tundama porque ahí son como más cuidadosos. Por ejemplo, uno les dice, déjeme aquí y esperan, eso a los otros eso no les importa nada y eso me ha pasado varias veces. Y eso ahora me ha tocado utilizar mucho la buseta por lo que he estado enferma de la cadera y me prohibieron caminar, entonces por eso es que tengo tanto miedo de subir al bus.

- ¿Cómo ha visto que caminan los peatones en la ciudad, son buenos peatones?

No, eso somos muy desordenados, porque no esperamos, pasamos donde sea, mejor dicho. Hay mucho desorden.

- Los de los buses dicen que ellos reciben capacitaciones de cómo tratar al pasajero y...

Pero quién sabe en donde porque eso no se ve, no se ve. Por ejemplo, a veces la gente dice, pero hay mire señor no lleva animales, lleva es personas humanas. Y eso les importa es pasar a la otra buseta y ya.

- ¿Y qué pasa si se le dice algo al conductor?

Eso responde y se pone bravo.

- ¿Cómo se siente cuando le pasan o ve que pasan todas esas cosas?

Pues uno se siente mal por no poder hacer nada, impotente, no puede hacer nada. Por ejemplo, un día venía viajando en una buseta de la Tundama, y una señora le dijo aquí en el terminal que la dejara y el señor todo grosero le dijo, es que aquí no, vieja no sé dónde, no es paradero. Y sí es paradero porque ahí hay letrero. Y no la dejó ahí sino hasta 2 cuadras más allá. Y la trató mal.

- La señora, ¿qué hizo?

La señora se bajó donde la dejó y le dijo, pues señor, yo toda la vida he viajado y ahí es paradero, pero si no me quiere dejar. La señora no le respondió grosera ni nada, pero el del bus sí, para que, eso la trató.

- Entonces, ¿los duitamenses poco de civismo?

No, poco. Esos conductores poco. Sobre todo, los conductores son tenaz.

- ¿Qué opina de los vendedores ambulantes?

Eso sí, es mucho desorden. Ocupan todo el andén, no dejan pasar. Ya Duitama por ejemplo está invadida de todos esos ambulantes, ya no hay por dónde. Y la gente no puede decir nada porque esos son groseros y nadie los ha podido sacar de ahí prácticamente.

- ¿Por qué cree que la gente actúa así, groseros y responden mal?

Pues porque ellos no están acostumbrados a pagar un impuesto como las demás personas que les toca pagar un impuesto, una administración o lo que sea. Eso a ellos no les importa porque donde sea hacen su puesto y de ahí nadie los saca.

- Y cuando los conductores actúan así, ¿por qué lo hacen, por ganar el pasajero?

Exactamente, por ganar el pasajero, pero a veces ya ni ganar el pasajero sino pasar al otro y ya, por la guerra con el otro, por no dejarlo pasar y ya, por la envidia, no es más.

- ¿Cuándo ha viajado a otras ciudades, ha visto que la gente se comporta igual o es diferente?

No, es diferente. En otras ciudades es como diferente, porque por ejemplo en Paipa hay mucha educación, esas calles como todas limpias, no es lo mismo. Uno va a Santa Rosa, y son unos pueblitos así, ordenados.

- ¿Cómo podría mejorar eso en Duitama?

Con una buena administración, pero nunca la va haber porque esos todos son iguales que no cambian, prometen una cosa y suben al mando y ya después se les olvida.

- ¿Cuál es otro problema frecuente en Duitama?

Pues en unos barrios hace falta el servicio de agua, de acueducto y no hay solución de nada. También, hay muchos perros callejeros, eso va uno por ejemplo para el lado del Simón Bolívar y eso si no cuenta 50 o 60 perros es poco y el desaseo de los perros.

- ¿Y han hecho algo para solucionar eso de los perros?

Una vez hicieron eso que los recogían, pero eso duró como una semana y después se les olvidó. Eso todo vuelve a lo mismo.

- ¿Cómo es la movilidad de las motos?

Uy eso si es un caos. A ellos no les importa sino pasar y hacer trancón, causar accidentes, no les interesa más nada.

- ¿Cuándo se cambió el terminal de acá del centro de la ciudad fue diferente la movilidad, mejoró o empeoró?

No, antes más tráfico. Porque la gente ya se siente más libre de estar acá en la ciudad entonces entran más y ha y más tráfico que cuando estaba el terminal. Mas carros particulares, más motos.

Y todas las calles están terribles.

- ¿El comportamiento de los conductores de servicio urbano y municipal es diferente?

No, eso todos son igual, unos con otros.

- ¿Cuándo se moviliza en el centro, procura ser un buen peatón?

Pues yo procuro, por la salud, por la vida de uno mismo hay que cuidarse y dar ejemplo.

- ¿En algún momento ha tenido algún problema siendo peatón o ha visto algo?

Si, accidentes, por no esperar que cambie el semáforo se pasa la gente y no espera y pasa el accidente.

#### *Transeúnte 8. T8.*

Mujer de 71 años, estrato 4. No habita la ciudad, pero la visita mensualmente.

- ¿Cómo ha escuchado que llaman a Duitama?

La Perla de Boyacá. Porque es una ciudad muy acogedora y buena para vivir.

- ¿Qué características ve en los duitamenses?

Son amables, muy tranquilos y reservados.

- ¿Qué es el civismo?

Es el compartir con los ciudadanos.

- ¿Piensa que los duitamenses son cívicos?

Pienso que sí. Los auténtico sí. Ya hay mucho extranjero que no pero los duitamenses sí. Eso ha cambiado con el tiempo.

- ¿Qué acciones identifica como cívicas en una persona?

Son cívicos cuando cuidan el medio ambiente, cuando tiene buenas relaciones con los vecinos, cuando se saben comportar en los diferentes sitios de la ciudad, deportivos y culturales.

- ¿Cómo ve que funciona el transporte en la ciudad y la movilidad?

El transporte es muy bueno, hay diferentes posibilidades, pero la movilidad si no está acorde con la afluencia del tráfico.

- ¿Qué opina particularmente del servicio de transporte de buses y taxis, cómo funcionan y cómo ve el comportamiento de los conductores?

Bien. Son atentos, normal. Nunca he escuchado tampoco nada. Bien.

- ¿Qué piensa usted que debería mejorar en Duitama?

Mejorar, yo creo que lo del transporte, de los desplazamientos, crear más vías.

- ¿Cómo ve que se moviliza el peatón en la ciudad?

No somos buenos peatones. Porque no cumplimos con las reglas de tránsito, nos atravesamos por donde podamos.

- ¿En la ciudad donde usted vive es diferente o se mantienen los comportamientos?

Pues en Bogotá, en algunas partes hay buen comportamiento, no todas, pero depende del sitio el ciudadano se comporta.

*Conductor Tundama 1. CtT1.*

Hombre de 37 años, duitamense, bachiller, conductor de servicio público desde hace 5 años, estrato socioeconómico 3 medio.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La Perla, me imagino que es porque es una ciudad como la más amañadora de Boyacá.

- ¿Cuáles son las características que usted considera propias de los duitamenses?

La hospitalidad y lo generosos que somos.

- ¿Cuáles considera que son las características de una buena ciudad para vivir?

Primero pues la presentación como tal en su aseo, en el estado de sus vías, lo mismo la hospitalidad de su gente.

- ¿Qué es para usted el civismo?

El civismo es ser tolerante, que por el hecho de que una persona, supongamos en nuestro caso de conductores, si otra persona nos cierra de pronto con intensión o sin intensión no es que vayamos a hacerle la misma o peor, no, pues ser tolerante y aguantar, de pronto no se la persona tiene un mal día o que se yo, y a cualquiera nos puede pasar.

- ¿Considera que los duitamenses son cívicos?

En su gran mayoría sí, claro.

- ¿De pronto ha identificado personas que no respeten la ciudad, el espacio público?

Si, por ejemplo, la mayoría de vendedores ambulantes, tenemos ese problema en Duitama.

- ¿Cómo funciona el tránsito en Duitama?

Pues mal por el hecho de que no tenemos vías, por ese simple hecho y es a menudo complicado movilizarse.

- ¿Los carros particulares también son un inconveniente?

Pues no tanto porque yo pienso que si las vías estuvieran en un buen estado la movilidad sería más rápida, agilizaría, pero es que por ejemplo un carro pequeño, o uno como propietario ve un hueco, no lo va a estropear por el hecho de darle paso al de atrás, uno pasa con cuidado y ahí es donde se va poniendo lento el tráfico.

- Particularmente en su empresa o en las otras empresas, ¿usted ve que los conductores son personas que se preocupan por la ciudad y por el trato con los ciudadanos?

No todos, verdaderamente no todos, pues en la empresa a nosotros como tal nos dan sensibilización del trato hacia los pasajeros, del buen uso de la máquina, pero como en todas partes a unos les entra por un oído y les sale por el otro. La empresa Tundama nos ofrece esas capacitaciones.

- ¿Usted considera que el trato con las otras personas tiene alguna influencia por su estrato socioeconómico, su procedencia o su educación?

Sí claro. Por ejemplo, acá en el servicio que nosotros prestamos hay gente que o *habemos* (sic) gente que de pronto discriminamos porque vemos una persona mal vestida y nos saca la mano no la recogemos porque pensamos que de pronto no nos va a pagar o muchas cosas así, pero obvio no son todos.

- ¿De pronto algún momento ha tenido algún inconveniente o un altercado con otro conductor de bus o taxi?

Sí claro. Pues nosotros más que todo la competencia es con la Héroes, y si alguna vez un vehículo de ellos me golpeó los espejos y él nada, ni se disculpó ni nada. Y pues yo, como todo, tener paciencia porque que hacemos.

- ¿Y con los pasajeros ha tenido inconvenientes?

Si claro porque en este trabajo es como en todo y hay pasajeros que se suben de mal genio y de pronto van de afán hacia algún lado y pues acá a uno nos toca cumplir una ruta y unos tiempos, y ellos piensan que esto es igual que un servicio de un amarillito, de un taxi y no es igual, a nosotros nos toca cumplir unas rutas, unos tiempos entonces ahí es donde viene el inconveniente con ellos.

- Y los peatones, ¿cómo se moviliza la gente en la ciudad?

Eso es como delicado, los carros tienen que tenerle miedo a la gente, ya la gente no le tiene miedo a los carros ahora. La gente es muy imprudente, todos somos imprudentes pero los peatones ya no respetan, ellos no les ven peligro a los carros, a uno le toca tenerles miedo a los peatones ahora. Ellos no les tienen miedo a los carros ahora. No, y mucha moto, las motos son muy imprudentes, no todo vuelo y digo.

- ¿En la ciudad el uso del pito es un factor que sea problemático?

Sí claro, cuando uno les pita le sacan a uno la mano y le hacen la señal de échelo por encima.

- ¿Entonces en general si podríamos decir que los duitamenses actuamos de manera cívica o necesitamos mejorar?

Pues yo pienso que necesitamos hacer concientización y sensibilización tanto de los usuarios del transporte como de los peatones porque acá por ejemplo a nosotros la policía nos acosa porque recogemos pasajeros fuera de los paraderos, pero si usted va y mira la gente no se espera en el paradero, a lo largo de la cuadra hay gente regada y si usted no los recoge ahí ellos no caminan cinco metros. Y los policías en lugar de decirles a ellos, hagan el favor y muévanse hacia los paraderos nos cogen es a nosotros, a los transportadores y nuestro parte y nos afecta. Pues sí, uno está irrumpiendo una ley, una norma, pero también ellos deberían

concientizarse que al peatón hay que sensibilizarlo, enseñarlo a que usen los paraderos.

- Y, ¿cómo opera el policía de tránsito en Duitama?

Algunas veces cumplen sus funciones, algunas otra no, como todo.

- ¿Ha viajado usted a otro lugar fuera y ha identificado que el comportamiento de los ciudadanos sea diferente en la calle?

Pues si he viajado, pero eso en casi todas partes es lo mismo. Bueno en Medellín si es diferente, la gente tiene cultura, porque allá la gente si utiliza los paraderos y saben cómo son las cosas, yo no sé porque, pero Medellín es una ciudad muy organizada. Y yo creo que eso es la formación que le dan a la gente, a todos no nos forman igual y nadie sabe en el momento cómo es el que está sentado acá o el que está sentado allá.

- ¿Qué debería ser lo que debe mejorar Duitama?

Primero que todo la vía porque acá no hay vías sino trochas y lo otro culturizar a la gente, pero eso con la gente grande ya el que está esta, eso lo deben hacer en los colegios, porque por lo menos a esta hora pico en los colegios usted va subiendo y los muchachos no le tienen miedo al carro, eso antes se empujan y a ver échelo por encima y por toda la mitad de la calle y usted le echa pito y lo mismo, dicen, ¿lo va a echar por encima? Y ahí es donde ocurren los accidentes porque en cualquier momento mal medido uno le pega a un muchacho de esos y ahí estuvo el inconveniente, y que ¿qué paso? No que el de la buseta iba rápido.

### *Conductor Tundama 2. CtT2.*

Hombre de 48 años habitante de la ciudad de Duitama, bachiller. Conductor de buseta de servicio público, estrato 3.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La perla de Boyacá y la ciudad Cívica. La Perla porque pienso que es una ciudad muy tradicional, por los árboles y por otras tradiciones que ha traído y muchas circunstancias buenas que ha tenido Duitama.

- ¿Qué características les daría a los duitamenses que los identifique?

Los duitamenses somos personas muy sencillas, muy tranquilos, una ciudad muy tranquila, muy llena de paz, es un remanso de paz Duitama.

- ¿Qué entiende por civismo?

Civismo es la educación, los actos morales que tenemos en Duitama. Civismo como respetar las señales de tránsito, respetar al peatón, respetar las vías peatonales, la educación, ante todo, actos como esos.

- ¿Los duitamenses son personas cívicas?

Sí, somos personas cívicas.

- ¿Cómo funciona el tránsito vehicular en Duitama?

El tránsito vehicular en Duitama es un flujo muy bueno, pero el problema es que nuestros gobernantes no nos han colaborado con las vías que tiene Duitama, porque Duitama tiene buenas vías para transitar en el tránsito y en el transporte de Duitama.

- ¿Cotidianamente con las otras empresas ustedes tienen inconvenientes?

Nosotros casi no, nosotros somos más bien como educados, los transportadores de Duitama los que manejamos el servicio urbano tratamos de respetar, además las empresas y las entidades, la empresa con la que yo trabajo siempre ha tratado de darnos una buena educación. Además de eso nosotros tenemos que estar yendo cada 3 meses a cursos de señalización, de cómo tratar al pasajero, cómo portarnos en las vías, que hacer en caso de un accidente de tránsito, qué hacer en caso de que se nos encienda una buseta a nosotros; la empresa se encarga de darnos mucha educación a nosotros.

- ¿Eso lo hacen en todas las empresas?

Sí, que yo sepa acá en Duitama la mayoría de las empresas estamos en este momento educándonos. Es más, en este momento, la empresa este año terminó de educar como unos 40 compañeros que terminó de darles el bachillerato.

- ¿Cómo ve la movilidad de los carros particulares?

Muy indisciplinados. El carro que no es de acá de Duitama llega y arma mucha indisciplinación. Se cuadran muy mal, se estacionan donde quieren, no respetan las señales de tránsito, no respetan los paraderos. Aparte de eso el ruido auditivo de

los pitos porque ellos no esperan sino siempre pegados al pito y no se dan cuenta que a veces es por respeto, porque acá se tiene cuidado con el pasajero, con el peatón.

- ¿Cómo es el comportamiento de los peatones en el espacio público?

Hay peatones que son muy imprudentes, muy imprudentes. Pero, de todas maneras, yo creo que nosotros mismos nos hemos encargado de educar el peatón y el peatón se da cuenta que nosotros guardamos un respeto hacia ellos.

- ¿Pero ese respeto es por parte de todas las empresas, porque me han comentado de incidentes, o es propio de la Tundama?

Pues respecto de los accidentes, creo yo, que es como falta de prudencia, falta de, eso la gente se confía y piensa que Duitama sigue siendo el mismo pueblito que era hace unos tiempos y no, Duitama es una ciudad ya desarrollada y la gente no tiene cuidado con eso. La gente piensa que sigue siendo el mismo pueblito que conocieron. No, Duitama ya es una ciudad desarrollada tanto a nivel de tránsito.

- ¿Qué problema identifica usted en Duitama?

Creo que el desempleo. Las obras que están abandonadas, lo que ha quedado del municipio, por ejemplo, el terminal acá de transportes, eso deberían utilizarlo para cosas buenas; como por decir algo, para armar un san Andresito, los vendedores ambulantes. Tenemos problemas con los vendedores ambulantes, los vendedores de carretas, en las calles, que están cuadrados en las esquinas y a veces nos vemos imposibilitados de transitar nosotros los conductores de servicio público.

- ¿Ha tenido algún inconveniente, o ha visto de sus compañeros, algún inconveniente con peatones o con otros conductores?

Sí. Yo he tenido inconvenientes. Tuve hace aproximadamente hace 6 años un inconveniente en la trinidad, sector urbano donde una transeúnte se me metió por detrás del vehículo y tuvimos un accidente de tránsito. Eso no deja de pasar, de todas maneras, los inconvenientes de tránsito en Duitama no dejan de pasar.

- ¿Cómo se ve la guerra del centavo acá en Duitama?

La guerra del centavo no es como, no la veo tan difícil, porque de todas maneras para las tres empresas hay entrada económica y no hay, osea, ninguna dificultad

ni ninguna desventaja. Creo que estamos en igualdad de condiciones, el servicio de transporte en Duitama es muy excelente y es muy bueno.

- ¿Cómo piensa que podría mejorarse la movilidad?

Yo creo que le falta un poquito más de entrada a la secretaría de tránsito. Porque hay sitios que están muy abandonados, hay sitios que falta mucha señalización, falta mucha información por parte de la secretaría de tránsito, cómo, dónde se pueden orillar, dónde se pueden parquear, creo que hace mucha falta eso, sobre todo en las carreras 18-17-16 tenemos muchas dificultades porque los carros particulares se parquean en sitios prohibidos.

- ¿Cuándo ha viajado a otras ciudades cómo ha visto el comportamiento de la gente?

Yo he viajado. Estuve en Medellín, me parece muy excelente Medellín, muy educada Medellín. Porque en Medellín, allá, el peatón respeta las cebras, lo que es el motociclista sabe cuál es su derecha y cuál es su izquierda. Lo mismo los carros particulares y los servicios urbanos, saben cuáles son sus carriles. Yo duré casi 18 días con un senador de la república en una gira nacional, haciendo campaña para gobernadores, alcaldes, asambleas, diputados y por eso me di cuenta que Medellín es una ciudad muy educada. Entonces lo que nos falta es más educación, más información por parte de la secretaría de tránsito. Yo pienso que al respecto de los motociclistas, los motociclistas acá en Duitama son muy mal educados, muy mal, creo que en el país no ha habido una empresa o una entidad que se encargue de que les de educación a los motociclistas, no hay ninguna entidad. Yo pienso que sí, nosotros los servicios públicos estamos siendo educados, porque yo me he dado cuenta de que sí nos están educando. A los motociclistas, yo le pregunto, a los motociclistas quién los educa, quién los educa a los motociclistas.

- Ellos deben hacer un curso de conducción como todo el mundo para acceder a su licencia. ¿No?

Pero desafortunadamente en Colombia hay errores, que pasa, que a todo el mundo le dan pase. La secretaría de tránsito lo único que necesitan es la plata, no necesitan nada más. Porque si la secretaría de tránsito en vez de tener todas esas

escuelas y todo eso tuviera una pista y cogiera a los conductores y los pusiera ellos mismos a prueba sería una legalidad porque uno aprende señales de tránsito, aprende a respetar, osea cuando le toca, cuando no le toca y entonces todo eso, todo eso, yo pienso que la secretaría de tránsito debía de tomar esa información respecto a eso.

- ¿Cómo es la labor de los policías de tránsito en Duitama?

Como muy deficiente la policía de tránsito, ellos no aparecen sino no más como a las horas pico, muy ... hasta este año que más o menos llegó la policía, unos del tránsito que están por parte de la policía nacional, no policía de tránsito sino policía nacional de carreteras. Ellos más o menos han tratado de organizar la ciudad. Este año se ha visto, ha habido como movimiento por parte de ellos, ellos si le colaboran a uno, uno llama y ellos le colaboran rápido a uno.

- ¿Por lo que usted ha visto la gente actúa más porque la ley le impone o por cuenta propia?

Hay gente que actúa por cuenta propia, hay gente que sí, como que ya miden el peligro, uno como que mide el peligro y actúan por cuenta propia. Pero es como muy mermado, osea no, no, no es como muy de aquí. Por eso te digo, falta como más educación de la policía, de la secretaría de tránsito, la secretaría de tránsito se centre como un poquito más en nosotros y analicen muchas situaciones de educar desde el peatón en adelante. Porque es que la educación, muchas veces la gente dice, es que tenía que ser conductor de servicio público urbano para ser tan gamín, uno escucha cuando le gritan, uno escucha cosas y uno se da cuenta de la falta como de cultura, aunque la empresa de transportes Tundama se ha encargado de, a nosotros, de darnos una educación, en este nivel, en este sentido de pertenencia.

- ¿Hay algún problema con el uso del pito en Duitama?

Es un problema, porque eso es un problema auditivo, porque el pito es una situación no, hay gente que lo estresa y se estresa, inclusive uno manejando en el carro que otra persona se le pegue al pito a uno lo estresa, automáticamente lo estresa y lo desestabiliza a uno, si, porque eso lo incomoda a uno. Eso está generando problemas en la comunidad.

*Conductor Héroes 1. CtH1.*

Hombre de 31 años, bachiller, estrato 2. Toda la vida ha vivido en la ciudad, ha sido conductor de servicio público los últimos 12 años.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es reconocida Duitama?

La Perla de Boyacá. Por la cultura, me imagino, la cultura de la gente. Me refiero, creo que, a los estudios de la gente, la educación que han adquirido.

- ¿Cuál es la característica propia de los duitamenses?

Las personas son muy formales, muy cívicas.

- ¿Qué es el civismo?

El civismo es... no sé. Es cuando la gente es como muy amables, como muy educados.

- ¿En qué acciones identificas que la gente nada de civismo?

Gente grosera, mal educada.

- ¿El comportamiento de los usuarios y de los transeúntes es cívico o no cívico?

La gran mayoría sí, son cívicos.

- ¿Cuáles personas puedes identificar que no son cívicos?

De pronto...no, no sé.

- ¿Qué opina del tránsito vehicular en Duitama?

Congestión, a veces hay congestión, en estas épocas navideñas sobretodo, súper congestionado. Pero normalmente no, en otras épocas solo en las horas pico, de resto normal.

- ¿Cómo ve el servicio de transporte, es bueno? ¿en qué cree que debe mejorar?

El servicio está bien. De pronto la guerra del centavo que nunca se ha de acabar con las demás empresas. Pero no, de resto normal, bien.

- ¿Con las otras empresas o con el servicio de taxis ha tenido algún inconveniente en particular?

Sí, siempre. He tenido unos inconvenientes con la Tundama, de pronto porque yo vengo de allá, me caracterizan y me han hecho la guerra. Me han dado problemas.

- ¿y con los conductores de servicio particular, algún problema? ¿cómo son al volante?

Con los de particular, bien. Están bien capacitados, la mayoría sí respeta las señales de tránsito.

- ¿Qué debería mejorar de la ciudad?

Las vías, las carreteras, están como deterioradas, y no se hace nada, y llevan mucho tiempo así. No ponen cuidado a las vías.

se necesite pues sí, pero de resto no.

- ¿Cómo es la movilidad en las horas pico? Teniendo en cuenta el horario de circulación que ustedes deben cumplir.

Siempre en las horas picos, al medio día, hay mucha congestión y es necesario utilizar el pito.

- ¿Todas las empresas tienen el mismo tipo de control de circulación?

No, la Héroes es más controlada, pero creo que todas las empresas tienen un control.

- ¿Cómo se manejan las otras empresas?

Pues la Héroes es mucho más organizada que las demás empresas.

- ¿En algún momento ha protagonizado o presenciado alguna circunstancia en la que los conductores se peleen, o se discuta con peatones o usuarios?

Si, incluso a mí me pasó y el señor se bajó a agredirme. Un conductor de la Tundama. Pues o creo que no es tolerante. El señor pertenece a la junta directiva de la Transtundama, y no sé qué pasó, pero el señor se bajó a agredirme, me trató mal verbalmente y pues yo le pasé su informe. Él pensaba que porque era de la junta podía faltarme al respeto o que yo iba a reaccionar de la misma manera y no.

- ¿Ha conocido alguna otra ciudad en la que reconozca que el transporte funciona diferente, mejor, bien, mal?

He tenido el privilegio de viajar a Medellín y me pareció el transporte y la cultura de la gente, espectacular. No vi la ciudad sucia, los papeles van en la cesta de la basura, la gente es muy amable, son muy cordiales con los visitantes.

- ¿Cómo son los duitamenses con los visitantes?

Pues yo he visto que son como, no son tan amables, somos como más, osea, pensamos en nosotros mismos y en nosotros mismos y ya, los demás casi no nos interesan.

- ¿Cuándo algún pasajero que está de mal genio busca disputa, qué hace?

Pues me controlo y lo trato de controlar a él. Si ya no es posible, y no me afecta, no le pongo mayor atención, relajado. Pero no he tenido ningún problema grave, gracias a Dios. Con los particulares si es problemático, si uno para a recoger un pasajero, los de atrás no se esperan, sino que se ponen bien bravos, se pegan al pito, no tiene paciencia.

- ¿Los pasajeros normalmente de qué se quejan?

Pues se quejan de las vías, qué porqué por acá, que por qué tan despacio, por qué tan rápido, mejor dicho, se quejan de todo. Sí, realmente se quejan de todo.

### *Conductor Héroes 2. CtH2*

Hombre de 33 años, estrato 2, bachiller. Toda la vida ha vivido en Duitama. Conductor de servicio público hace 3 años.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La Perla de Boyacá. Porque es una ciudad hermosa, limpia. La gente es muy culta, creo que por eso.

- ¿Cuáles son las características típicas de un duitamense?

por su nobleza, su sencillez y su humildad.

- ¿Qué características tiene para usted una ciudad que sea buena para vivir?

Pues Duitama. Por ser una ciudad bonita, hermosa, por la gente.

- ¿Respecto a los servicios que ofrece, a la movilidad?

No, pues en cuanto a los servicios, normal, no, pues normal.

- ¿Para usted qué es el civismo?

¿Civismo? Civismo... pues, la cultura, no sé.

- ¿y acciones, actitudes que considere cívicas?

No sé. Ni idea.

- por ejemplo, si alguien arroja un papel al piso, ¿eso es cívico o no cívico?

No, no cívico.

- Por ejemplo, si usted está conduciendo su carro y alguien lo cierra, ¿eso es cívico?

Pues no cívica sería eso. La gente de pronto no tiene la cultura. Pues yo que soy conductor de vehículo de transporte público me he dado cuenta de que, empezando por nosotros y la gente de otros vehículos somos muy imprudentes y nadie respeta eso.

- ¿Eso se da solamente en el servicio público?

no, en el particular también, yo creo que eso es todos.

- ¿Los peatones?

El peatón también, el peatón no respeta las cebras, los andenes, los semáforos.

- ¿Los ciclistas y los motociclistas?

También. Pues por parte de nosotros, pues nosotros tratamos de respetar los pares en los semáforos, pero hay partes en el centro en la que por ejemplo el semáforo está en verde y uno pues va a cruzar, pero la gente no respeta eso, se pasa. Entonces de parte y parte es eso, tanto de conductores como del peatón, del ciclista, el de la moto.

- ¿Cómo es el funcionamiento del tránsito vehicular en Duitama?

Mal. Porque hay mucho vehículo. A parte de que hay mucho vehículo, osea, me refiero a que no hay control, no hay control de la cantidad de vehículos que hay y los trancones, creo que el tránsito, los agentes de tránsito no hay colaboración de ellos para hacer más satisfactorio la circulación en las vías.

- ¿Alguna vez ha tenido un incidente con otro conductor o peatón?

Pues de mi parte no. Pero, de parte de compañeros si he visto. Por decir, uno por el afán de pasar, por los trancones, uno maneja un tiempo, de pronto por eso, del afán de uno, del acelere, digamos, por ejemplo, una vez un compañero tuvo un accidente por eso, por el afán de llegar a pasar rápido, se chocó con otro carro, y no fue grave, pero, por los afanes nos pasa eso.

- ¿De las empresas de transporte de pasajeros, cuál considera que funciona mejor y se preocupa más por la ciudadanía?

Pues, no es porque yo trabaje acá, pero yo digo que Cootrahéroes. Y aparte de esta ninguna otra funciona igual. Pues de mi parte, yo creo que la empresa Cootrahéroes es la única empresa de transporte público de Duitama que está certificada, esta muy ordenada y hace las cosas como deben ser.

- ¿Cómo funciona el servicio de taxi?

Funcionan bien, de manera adecuada.

- ¿Qué opina al respecto del uso del pito?

Pues la verdad, es fastidioso. El uso del pito es fastidioso para cualquier persona. Hasta para mí. Pero la verdad, yo como conductor, pues digo que me toca utilizarlo, por qué, por los trancones. Por ejemplo, hay gente que, gente de vehículos particulares que toman las vías como si fueran vías turísticas, que solo van a paso lento, lento, lento y teniendo vía ellos para andar de pronto un poquito más rápido. Y no, pues ellos como hacen lo que hacen pues a uno le toca utilizar el pito, y pues uno utiliza el pito. Pero si me parece muy fastidioso el pito.

- ¿Cómo considera que podría mejorarse el tránsito en Duitama?

Pues yo creo que, por parte de los agentes de tránsito, estar más constantes en eso, en los trancones. Por decir que dejar pasar en un lado, en el otro. Que a veces los semáforos se dañan, y los agentes de tránsito no están ahí, entonces se complican las vías porque nadie respeta la vía que va o la calle o la carrera.

- Es decir que si no está el control del agente es muy difícil que la gente se movilice adecuadamente.

Exactamente, porque nadie respeta, osea, entre nosotros mismos nadie va a respetar eso. Entre nosotros vamos a tratar es de pasar, y a salir del trancón. No nos importa si el otro viene o el otro va. Y es porque no hay un control de un agente de tránsito que este controlando eso.

- ¿Algún otro problema en Duitama?

Las calles. Las calles de Duitama son vueltas una nada. Todas, no creo que haya una vía que no esté, por ahí la circunvalar, pero del resto, todas.

- ¿Ha viajado a algún lugar donde vea que la gente actúe diferente, más ordenada, más cívica?

Pues no he viajado, pero me han contado de una ciudad, pero de lo que me han contado varios amigos que han ido a esa ciudad, Medellín. Me han contado que es una ciudad ordenada, aseada, nunca va uno a ver una calle con basura, llena de bolsas de basura, como se ven en otro lado. La gente es muy culta, muy ordenados, muy decentes, saludan. Y aparte de eso, que la estructura es muy bonita, pues eso es lo que me han contado.

- ¿Qué le falta a Duitama para que sea como Medellín?

Pues empezando por nosotros mismos. Osea, nosotros mismos somos los que nos encargamos de ver a una ciudad bonita, donde la gente vea, que chévere. Sí, yo creo que nosotros mismos somos los que nos debemos encargar de eso.

- ¿Ha tenido inconvenientes o altercados con usuarios?

Sí, pero nada grave. Por ejemplo, la verdad, la ciudad está llena de muchos huecos. La gente pues, el usuario se sube normal. Si, a veces se suben de mal genio [los usuarios de busetas] y dicen una cosa y otra, se quejan y echan vaina y pues uno más bien se queda callado para evitar problemas. Nosotros a veces vamos muy rápido, nos toca ir rápido, coge uno un hueco y pues buseta brinca, salta, la gente de atrás se incomoda por eso. Porque el salto de la buseta o esto, entonces la gente le dice a uno que con cuidado que no sé qué, que esto, que no lleva animales, bueno, eso. Pues eso es lo que he tenido de inconvenientes, no es nada de gravedad.

#### *Conductor héroes 4*

Hombre de 33 años, ha vivido en Duitama y ha trabajado como conductor los últimos 15 años. Nivel educativo, básica primaria. Estrato 2.

- ¿Con cuál otro nombre ha identificado que es llamada Duitama?

La Perla. Ciudad cívica dicen. Pero no sé por qué, no me he puesto en la tarea.

- ¿Cuáles considera que son las características propias de los duitamenses?

No, ninguna, igual aquí o en otro lado.

- ¿Qué características tiene para usted una ciudad que considere buena para vivir?

Buenos parques, buenas calles, ante todo, porque eso es lo principal y no, ante todo la seguridad.

- ¿Para usted qué es el civismo o qué acciones identifica cívicas?

No sé.

- Por ejemplo, ¿si alguien arroja un papel eso es cívico?

No, por supuesto que no. Cómo se le ocurre, eso es falta de cultura.

- ¿Entonces cuáles acciones considera que son faltas de cultura?

No utilizar los recipientes para los residuos. Falta de cultura ciudadana, empezando por usar un paradero.

- ¿Debido a qué cree usted que la gente, por ejemplo, no usa los paraderos o no respeta los lugares asignados?

Lo que falta es eso, cultura ciudadana, digamos como policía cívica que esté diciéndole a la gente, ayudando a controlarlos.

- ¿Cómo funciona el tránsito vehicular en Duitama?

En hora pico terrible. Mucho carro pequeño. Demasiado carro particular.

- ¿Cómo actúa la gente en esos momentos, por ejemplo, en un trancón?

Con tranquilidad, la mayoría, con paciencia por lo menos los conductores.

- ¿Cómo ve el uso del pito?

Es problemático, en las horas pico.

- ¿cómo funcionan las otras empresas de transporte urbano?

Si, normal. Igual, normal, no hay ninguna diferencia. Opera igual que cualquier empresa. Pero a nivel interno Cootrahéroes es mejor porque hay mucho control, tenemos mucha decencia, dicho por la misma gente. Y sí, la empresa nos capacita frecuentemente.

- ¿En alguna ocasión ha tenido algún problema con otro conductor o un usuario o de alguien que la haya tenido?

No, para nada. Para mí todos son mis amigos. Y con los pasajeros tampoco, siempre hay los que les gusta que uno vaya rápido o vaya despacio y pues toca entenderlos. Pero problemas no.

- ¿Cómo afecta el problema de la malla vial a los duitamenses?

Pues inclusive el comercio se ve afectado. Y cuando se cambió el terminal empezó a fluir más suave el tráfico en el centro.

- ¿Cuál consideraría que es una solución que necesita Duitama?

Pues el sistema del pico y placa, ya, acá en Duitama, para los particulares.

- ¿Cómo funciona la policía de tránsito?

Bien. Son eficientes y efectivos (gesto referente al efectivo de dinero).

- ¿Ha tenido la experiencia en otra ciudad donde vea que el transporte funcione diferente, que la gente se comporte diferente, que sean más cívicos?

Si, en la parte de Casanare, en Yopal. Allá todo el mundo usa cívicamente su respectivo paradero, las señales de tránsito, todo el mundo las respeta. Acá la mayoría de los motociclistas no las respeta. Y los ciclistas y los peatones, los peatones no respetan digamos, un puente peatonal, no lo usa.

- ¿Cómo operan los taxistas?

Normal, ellos allá y nosotros acá, afectarnos no.

- ¿Qué debería mejorar particularmente en el servicio de transporte?

No pues mejorar, muchas cosas. Pues, por ejemplo, el control de los paraderos, dale como más capacitación a la gente, a la ciudadanía para que utilicen los paraderos. Y no es un inconveniente, sino que la gente no los utiliza, pues porque los paraderos están ahí para respetarlos. Y nosotros estamos obligados a respetarlos, pero la gente no los usa. Y si uno no para donde la gente quiere uy, eso se ponen bravos, esos son los regaños de la gente, día por día.

- ¿Ha tenido algún inconveniente con un agente de tránsito?

No, nunca. Pero alguna vez si me pasó con un señor de tránsito de los verdes. Yo iba por la calle 17 con 16, hace un año, exactamente hoy hace un año, 16 de diciembre. Yo iba por la calle 17 con carrera 16 y yo llevaba el cinturón puesto, y por el hecho de que él en el instante no me lo vio, o no sé qué quería, me hizo orillar en un sitio prohibido y me hizo el comparendo por ese motivo. Y me dijo que me hacía el comparendo por no llevar el cinturón, pero yo le dije, mire que lo tengo

puesto y me dijo, sí, pero mire donde está parqueado. Y el sacó la cámara para grabar y todo eso y pues yo tenía las de perder y me tocó pagar el comparendo.

- ¿Piensa que la alcaldía debería mejorar para la ciudadanía?

La seguridad. Uno pasa en rutas diferente y ve atracando a muchachos, gente inocente.

- ¿Sabe qué fue lo que pasó con un compañero suyo durante una protesta?

Escuché que él por echarles pito lo bajaron y lo agredieron física y verbalmente.

- ¿Usualmente a usted lo agreden verbalmente?

Normalmente sí, eso no falta. El del carro que uno le echa pito y le grita cosas y se pone furioso. Pero eso es normal.

- ¿Qué le falta a la gente para que no actúe así?

Les falta es conciencia y que le tengan paciencia a uno porque si uno les echa pito es porque uno trabaja con tiempos. Además, la gente no le colabora a uno, no se ubican en los paraderos y claro, el parte se lo ponen es a uno

- ¿Piensa que la empresa debería darles otro tipo de capacitaciones para mejorar el servicio?

No, capacitaciones nos dan. Por mí estamos perfecto. Pues no tanto, pero si creo que estamos bien.

### *Conductor héroes 5*

Hombre 36 años que ha vivido en Duitama los últimos 20 años, con un nivel educativo de bachillerato y estrato 2. Trabaja hace 15 años como conductor de servicio público.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La Perla de Boyacá. Porque, por el..., por la amabilidad de la agente, por el comercio, por muchos factores.

- ¿Cuáles considera que son las características propias de los duitamenses?

La amabilidad, el sentido de pertenencia.

- ¿Qué características tendría una ciudad ideal para vivir?

Sería como Málaga, Santander. Porque allá son muy cultos, la gente es muy educada y muy aseada.

- ¿Para usted los duitamenses son personas cívicas?

Algunos, no todos. Porque hay algunos que incumplimos con las normas, tanto las de tránsito como las de medio ambiente.

- ¿Qué es para usted el civismo?

Osea que todos nos civilizáramos tanto en el medio ambiente y en las señales de tránsito.

- ¿Cómo ve que funciona el tránsito en Duitama?

Muy pesado. Porque no tiene vías alternas, se necesitaría mejorar la infraestructura.

- ¿Cómo es la movilidad de los carros particulares?

Muy lentos. Tendríamos que no sacaran tantos los particulares, que los dejaran en sus parqueaderos para que hubiera mejor movilidad en la vía.

- ¿Cómo utilizan ellos el espacio público?

Ellos se parquean en cualquier lado, donde vean el espacio ahí parquean el carro y se van.

- ¿Cómo funcionan las otras empresas de transporte público?

en las otras empresas hay mucha envidia, mucho egoísmo contra nosotros. No sé, será tal vez por la guerra del centavo.

- ¿Alguna vez ha tenido algún altercado o inconveniente con otro conductor?

No, normal, la guerra del centavo que llamamos, pero a mayores no, normal, lo del trabajo.

- ¿A qué se refiere con normal?

Pues lo mejor sería que no hubiera la lucha por el pasajero, que fuéramos un poquito más civilizados en prestarle el servicio al usuario tanto de las otras empresas como de uno.

- ¿Respecto de los usuarios, alguna vez algún inconveniente?

Con los usuarios normal, eso lo regañan a uno porque va muy rápido, muy despacio, pero normal del usuario.

- ¿Qué les enseñan en las capacitaciones que reciben?

Que debemos darle un buen trato al usuario porque es el que nos da el pan de cada día.

- ¿Recuerda algún inconveniente mientras está conduciendo?

No, normal. He sido muy prudente.

- ¿Cuál problema cree que debería solucionarse en Duitama?

Lo de las vías, las vías están en mal estado, en pésimo estado. Si hacen un desvío, las calles rotas. Ahora se les ha dado en los barrios por cerrar las vías porque pasa el transporte de servicio público.

- ¿Ha viajado a otra ciudad donde haya visto que el transporte y la movilidad funcione de otra manera?

No, pues, eso es igual en todo lado, es lo mismo.

- ¿Cómo podría mejor la ciudad?

Como que hubiera, osea que los particulares usaran los parqueaderos, para que las vías estuvieran más libres y así mejor agilidad para prestar un mejor servicio.

- ¿Usted es de los que usa mucho el pito?

Si, bastante porque mi trabajo lo requiere porque trabajo con tiempos, entonces lo uso frecuentemente y es fastidioso, tanto para los usuarios como para la gente que va caminando.

### *Taxista 1. Tx1.*

Hombre de 62 años, habitante de la ciudad de Duitama desde hace 30 años, bachiller, estrato socioeconómico 3 medio.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La perla, por su gente. Porque la gente es muy comprensiva, son amables, por lo menos el 60 % porque ya hay gente de otro lado.

- ¿Cómo ve el comportamiento de los ciudadanos en la calle?

Falta de educación vial, porque no cogen sus aceras, todo el mundo camina por la calle, el peatón no usa las aceras.

- ¿y ha tenido algún inconveniente con algún peatón u otro vehículo?

Pues con los peatones es frecuente que uno les echa pito y entonces se molestan y a veces le echan la madre a uno. Y acá en Duitama el uso del pito es frecuente porque todo el mundo anda por la calle y eso uno se acostumbra a usar y escuchar el pito.

- ¿Qué opina del nombre que ha recibido Duitama de ciudad cívica?

Pues creo que eso era en un tiempo, eso ya se está perdiendo, falta de unos cursos de culturizar la gente. Y eso es a todos, pero sobretodo la alcaldía que de ese civismo.

- ¿En qué acciones usted ve que la gente ya no es cívica?

Por ejemplo, andar por las calles, no respetar, botar basura, se está perdiendo mucho, pero creo que con unos cursos pedagógicos o unos mimos con en Bogotá se concientice y se pueda mejorar algo.

- ¿Con respecto a la movilidad como funciona en Duitama?

Está ahorita pesado porque hay mucho carro particular. Y se hacen muchos trancones y los agentes de tránsito, los azules o la policía, los tienen es como para hacer partes no más, no una policía preventiva sino represiva, ya se ve que llegan diciendo, voy a llevarle el carro, a echarlo a la grúa, y no hay sistema educativo preventivo sino represivo.

- ¿Cómo laboran las 3 empresas de buses de Duitama, cómo ve que se movilizan en la ciudad?

Pues sí, pero no hay que echarle la culpa, porque ellos andan con tiempos, pero sí, hay unos que en el centro cogen despacio y a las afueras por recuperar el tiempo empiezan a pasar a toda y a pitar.

- ¿Y en algún momento ha tenido un altercado con una buseta o un taxista?

No, nunca porque a veces uno también cometes esos errores entonces los mira para uno decir, yo cerré a uno el otro me cerró pues a veces hace uno esa imprudencia, entonces como uno comete esos errores y no quiere verlos, pero en el otro no, entonces sabiendo que también uno a veces los cometió.

- ¿Y ha presenciado algún incidente entre busetas o taxis o los mimos peatones que me pueda comentar?

Pues eso varios se bajan a discutir a pelear, que el uno lo cerró, que el otro lo pasó. Hasta se van a los puños.

- ¿Y qué otro problema vial?

Las motos que se meten en contravía por la derecha, la izquierda, por todo lado pasan y eso hay 2 o 3 accidentes en el día por eso. Menos mal que es suave, de latas o cosas así, pues si ha habido cosas graves de vías, pero son pocos.

- La gente se queja mucho que no usa los andenes porque hay vendedores ambulantes.

Si, o materiales de construcción, sacan muchos y dejan ahí cosas y no hay una autoridad que haga levantar y respetar eso, como ahorita en las fiestas llega mucha gente a colocar puestos en las calles o que la gente piensa que los van a robar ahí en el tumulto entonces andan por la calle.

- ¿Y piensa que ese abuso que se hace del espacio público de lo que menciona, sólo se podría mejorar con una norma?

Sí, el secretario de gobierno puede regular eso, hacen un día una batida, una recogida y al otro día se les olvidó.

- ¿Cómo son y cómo se comportan las personas que usted transporta en el taxi?

Pues eso sí, de 100 hay 10 o 15 que son mal educados, hay unos muy groseros, unos que después no tiene plata para pagar la carrera, pues bájese y hasta luego. Pues si hay compañeros que se ponen a pelear, no, que me paga pero que saca uno con eso. Y si hay compañeros conflictivos que porque no me paga.

- ¿Ha visto o ha tenido inconvenientes con peatones que se le atraviesen y se vea involucrado en problemas?

Sí, a veces, y uno les pita y dicen, échelo por encima, por eso le digo que es falta de cultura, que saquen unos mimos, como en Bogotá, yo trabajé en Bogotá cuando estaba Mockus y el hizo muchas campañas que los peatones por los andenes, que respete lo semáforos, que tránsito por las vías peatonales, eso es lo que veo que falta acá, educación, pero cuando estuvieron los candidatos a la alcaldía yo les

hacía esa sugerencia, pero no se ha llevado nada a cabo. Y si se necesita un programa educativo fuerte para toda la ciudadanía

- ¿Y en la empresa ustedes reciben algún tipo de capacitación?

Si claro, hay varios programas con el Sena, con profesionales que dan charla, como Jorge Duque Linares, en superación, en el año nos dan más o menos 5 o 6 cursos de capacitación.

- Cuando una persona toma un curso de conducción, ¿usted cree que realmente en ese curso se les enseña cómo movilizarse en la ciudad?

No creo, porque eso solo le enseñan a mover el carro y ya, eso ni normas de tránsito ni señales porque, por ejemplo, me he encontrado con varios amigos y les pregunto, oiga dígame tal señal y no saben.

- Cuando trabajó en Bogotá o cuando ha viajado a otras ciudades, ¿ha visto que el comportamiento de la gente sea muy diferente al de los duitamenses?

Si claro, porque por ejemplo en Bogotá andan por los puentes peatonales, no deja de haber uno que otro que no, pero en general usan los puentes, por el semáforo, y eso que es una capital muy congestionada, pero si falta capacitar al agente más. -podríamos decir entonces que a los duitamenses nos falta mucho civismo.

Mucho sí, y creo que una alcaldía no gasta mucho, un semana o dos semanas de mimos y creo que hay mucha juventud que lo puede hacer y que sería una semana de empleo para esos muchachos.

- Ahora en fiestas, ¿cuáles son los altercados más comunes?

Los problemas más comunes son los trancones porque como no hay agentes que regulen que ayuden a dar vía, que ayuden a despejar, no se ve ninguno por la calle, los ve uno es por las afueras, pero en un trancón nunca se ve un agente de tránsito. Con los 10 policías que hay si se repartieran en los puntos críticos, no se necesitarían más.

- ¿Usted piensa que la gente actúa igual si ve el policía al lado o actúa diferente?

Pues aquí al policía se le ve es como al enemigo que lo va a parar para hacerle un parte, si fuera ese civismo o el policía cumpliera con su deber bien, pues la gente

diría aquí está el agente ayudando a dar vía, pero no, la gente no ve que los policías hagan algo entonces la gente no colabora.

- ¿Y cómo ve el problema de basuras?

Eso ya se ha solucionado un poquito pero también falta de cultura porque pasa el carro y la gente dice, ah ya pasó el carro dejémosla aquí. Y el perro callejero es terrible, aquí hay más perros que gente.

- ¿Y el comportamiento en los parques por ejemplo?

Sí, eso en los parques los chicos ahora, es para tomar, llevan su aguardiente y sus cosas y como nadie les dice nada ni nada, nadie controla eso.

#### *Dirigente empresa de transporte.*

Hombre de 44 años, duitamense, actual gerente de la empresa Cootrahéroes, bachiller, estrato 4, condujo buses durante 10 años y actualmente conduce vehículo particular.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La Perla de Boyacá, pues este nombre surgió de los campeonatos de ciclismo del año 95 cuando la alcaldía de la época decidió apodararla la Perla por la atención que se les brindó a los forasteros de otros países a la competición nacional.

- ¿Qué características particulares encuentra usted en los duitamenses?

Pues es gente muy amable, muy tratable y muy respetable.

- ¿Qué características tiene para usted una ciudad buena para vivir?

Que sea de fácil acceso, que haya buen ambiente familiar y sobretodo que no haya grandes índices de violencia.

- ¿Para usted qué es el civismo?

Civismo la forma de poder ayudar a los demás y colaborarle a la ciudad en las diferentes formas como en el aseo, en respetar las señales de tránsito o todo lo correspondiente a la ciudadanía.

También utilizar los andenes peatonales, los cruces sobre las cebras, no utilizar los sitios de no parqueo, ser amable con la ciudadanía.

- ¿Cuáles son acciones no cívicas?

las que se ven en la ciudad son que no respetamos los semáforos, nos detenemos sobre las cebras, no usamos los andenes o los puentes peatonales.

- ¿Considera que los duitamenses son personas cívicas?

Algunos sí, la gran mayoría, pero también hay muchos que no.

- ¿En todo el tiempo que ha vivido en Duitama pienso que esto ha sido una constante o ha cambiado?

Pues siempre ha sido una constante porque lo que pasa es que también tenemos un gran problema en la ciudadanía porque, pues primero que todo las alcaldías sí hicieron una buena labor en la elaboración de andenes peatonales bastante amplios, pero debido a gente de otras ciudades que llegaron a la ciudad los utilizan para puestos de ventas, entonces los ocupan y al ocupar los espacios públicos, la gente se ve abocada a utilizar las calles de la ciudad y pues está poniendo en riesgo su vida y causar accidentalidad. Esto debería controlarse, pero la alcaldía se ha quedado, la palabra sería, les ha quedado grande, sacar esta gente de estos sectores.

- ¿Hay algún grupo de personas que usted considere que son más cívicos?

No, todo es por igual. Pero si hay muchísima gente que no practica el civismo y no le interesa. Y eso viene en la formación desde la familia y en la educación.

- ¿Respecto al funcionamiento del tránsito vehicular como ve que opera el tránsito en Duitama?

No, es que ese es el principal problema, porque por lo menos yo que tengo contacto con la alcaldía y la secretaría de tránsito, he tratado de colaborarles dándoles muchos lineamientos de forma de empresa, de nosotros como empresa de transporte sabemos que opera, pero no, lamentablemente con el alcalde anterior se llegó a la idea que se iban hacer unas mesas sectoriales de trabajo de las empresas de transporte para poder hacer las demarcaciones, los paraderos, hay unas vías que se les debe cambiar el sentido vial porque hay una vía que recibe el flujo de toda la ciudad completa, pero no, ellos la demora era que los nombraran alcaldes y de momentos no se ha terminado la señalización, la parte de semáforos está mal coordinado en los tiempos y fuera de eso bastante mal estado de lo que

es la malla vial, está bastante deteriorada lo que ha causado aún más problemas y por eso Duitama es un caos, es un caos conducir en Duitama.

- ¿El caos se ve reflejado en todos los vehículos o solamente en los de servicio público en los peatones?

Pues en momento es de todos porque mira, las empresas no respetan por una parte porque no tenemos los paraderos, no existen las bahías entonces tienen que orillarse y como los carriles son bastante angostos por lo que hicieron los andenes pues no caben los dos vehículos, por otro lado la ciudadanía que tiene parque automotor particular tampoco colabora porque se estacionan en el único carril que pueden transitar y por otro lado la ciudadanía o toma la conciencia de utilizar los andenes, siempre les gusta más andar por las vías, entonces es cuestión de todos.

- ¿Osea que los peatones también tienen una culpabilidad en el mal uso de las vías?

Si, los peatones tienes muchísima culpa, además de eso hay que agregarle los ciclistas y de paso los motociclistas por la misma forma.

- ¿Respecto al servicio de transporte público cómo es el comportamiento cívico de los conductores de su empresa y de las otras empresas?

Pues en nuestra empresa tratamos que el usuario que toma el servicio se le brinde una buena calidad, tenemos conductores estudiados, profesionales con cursos del Sena, todo lo de atención al usuario y prestación del servicio, porque esa es la cara que vende a nuestra empresa, y pues somos de los mejores servicios que hay dentro de la ciudad.

- ¿Normalmente en las otras empresas no se les exige esto mismo a los conductores?

No, les falta mucha cultura, de pronto también el nivel educativo de estudio, y siempre se ha visto, la misma ciudadanía prefiere viajar con nosotros por el respeto y la forma de trato a los usuarios; y también otra cosa que influye muchísimo es el servicio de los vehículos, nosotros tenemos vehículos, prácticamente el 85 0 90% de nuestro parque automotor son vehículos de última tecnología, del 2012, 2013 hacia adelante, no tenemos casi vehículos viejos, entonces, aquí se trata de tener

en óptimas condiciones de presentación y de estado para prestarle a la ciudadanía un buen servicio.

- ¿Usted que está al tanto de los accidentes y las situaciones que se presentan entre los conductores de la misma empresa y las otras o con los taxis y peatones, me puede comentar alguna anécdota particular en la que haya ocurrido algún altercado por motivos de movilidad?

Pues esto tanto en el servicio urbano como con los taxis es constante la guerra del centavo que es a nivel nacional, si se ha presentado muchos inconvenientes porque por ejemplo como hablamos, las vías son bastante angostas por el plan centro, los andenes son más anchos, entonces el carro que toma la delantera no deja pasar ningún otro vehículo y los lleva todo el tiempo a vuelta de rueda, esto nos ha ocasionado de que en el momento que hay paso y que puede pasar el vehículo que venía atrás *haigan* (sic) los cierres y rupturas de espejos, incluso estrellada, incluso se ha presentado entre otras emperezas que se han bajado y se han ido a los golpes, entonces pues esto le da una mala imagen a las otras empresas porque inmediatamente se sabe por todas las noticias . Y con los taxis se han presentado también inconvenientes porque ellos hacen también el mismo servicio de colectivo, entonces mientras la buseta va, el taxi va adelante recogiendo de a uno en uno a los estudiantes para llevarlos al colegio lo cual en estos momentos ha habido problemas en donde se cierran los taxis y ha tocado llamar a las autoridades porque la gente no respeta que el servicio de taxi individual y no es colectivo, con ellos ha habido estos inconvenientes, y entre las empresas, precisamente también porque el uno no deja pasar al otro vehículo.

- ¿Cómo cree que se podría mejorar esa falta de cultura y de civismo en los duitamenses?

La ciudadanía debe mejorar, hemos hablado con la alcaldía. Primero que todo hay que culturizar a toda la ciudadanía y hay que demarcar a la ciudad como debe estar, porque en este momento está sin demarcación; lógico que para demarcarla primero tenemos que arreglar primero la malla vial porque es que la malla vial se encuentra en demasiado deterioro, está en un 70, 80% deteriorada toda la malla vial de la

ciudad. Fuera de eso están haciendo uno arreglos en la ciudad en unas vías que llevan año y medio o más de dos años y no se han arreglado y la vía cerró los accesos con llantas, con palos, con lo que fuera para que no les tocaran sus vías. Fuera de eso nosotros hemos tratado de hablar con la administración de tratar de hacer las bahías en la parte céntrica de la ciudad, que se deben hacer las bahías donde puedan parar 4 o 5 vehículos al tiempo sin que se tenga que obstaculizar el paso de los otros carros particulares y se deben crear los paraderos, creando los paraderos significa que la gente tiene que obligatoriamente venir a tomar el servicio ahí tanto para el acenso como para el descenso y no como actualmente se viene presentando que en una cuadra una buseta deservicio urbano puede parar hasta 5 o 6 veces tanto para recoger como para que asciendan o descendan los pasajeros. Por otro lado, hay que crearle la cultura general de que existen los parqueaderos porque hay muchísimos parqueaderos en la ciudad y que el parqueadero no es dejar el carro al lado opuesto de la vía la cual no la están cerrando y esto es lo que crea el caos de la ciudad fuera de eso, si se llegara a arreglar todas esas partes podría ser una ciudad que fluyera fácilmente sin ningún problema.

- En esos momentos de caos, como usted dice otros actores han identificado que el uso del pito puede ser un problema, ¿qué opina usted del uso del pito?

Uy, extremadamente fastidioso, la verdad es demasiado fastidioso, aquí si un carro para y se demora cinco, siete o diez segundos ya hay 10 o 20 o 30 carros echando pito, es algo terriblemente fastidioso tedioso para la gente y la verdad no se ha podido controlar, pero, debería hacerse, pero todo eso entraría, vuelvo y repito de que se hiciera un plan estratégico en la malla vial de la ciudad. Ordenar las vías, hay que cambiar porque hay unas vías que hay que darle acceso, hay unas que sirven para el servicio, están habilitadas, pero no las ponen al servicio de la comunidad. Entonces eso ayudaría a descongestionar la ciudad, descongestionarla sería importante. Es más, nosotros hemos solicitado incluso que se ponga el pico y placa tanto para el servicio público como para el particular, lo cual nos ayudaría a bajar mucho el índice, porque es que el carro particular en

Duitama es extremadamente alto entonces habiendo este sistema, podríamos controlar y tener una ciudad mucho más agradable para todos, y Duitama es una ciudad muy bella, muy bonita, hermosa, donde todos podríamos pasarla muy bien. Pero, en este momento lo que es la parte de movilidad estamos totalmente saturados, la gente ya prefiere muchos solo salir a caminar porque transitar 2 o 3 cuadras pueden ser 8 o 10 minutos, lo que se dice, solamente echando pito para poder avanzar.

- ¿Por qué la gente actúa de esa manera tan afanada con el uso constate del pito? ¿por qué esas agresiones? ¿qué necesitan esas personas?

Pues a veces lo que es el transporte urbano taxi, pues, imagínate, tú tomas un taxi, lo que la gente necesita es rapidez y si pues, te quedas en la mitad de un trancón y si tomaste un taxi es porque es más rápido que una buseta, o que irte caminado. Los buses e toda la ciudad, todos cumplen horarios, y al cumplir horarios necesitan tener movilidad y fuera de eso, los carros particulares, la gente pues ya la costumbre, la tradición que se viene dando desde que está Duitama en sus inicios, del pito eso es lo que la ha venido afectando, sino que últimamente se ha venido incrementa una cosa terriblemente. Toso eso es debido a la mala planeación que tiene Duitama respecto a sus vías.

- Me imagino que ha tenido la oportunidad de viajar a otras ciudades dentro y fuera del país, entonces, no sé si afuera ha identificado ¿cómo podría funcionar mejor la movilidad? O ha identificado cosas que allá funcionan y acá no funcionan, esto respecto al civismo, al transporte.

Si, gracias a dios he podido viajar, a nivel nacional, por ejemplo, una ciudad que me parezca bastante ordenada para el transporte es Medellín. Medellín tiene sus buses, bastantes buses, pero lo que le digo, tienen sus bahías de parada, la gente es muy respetuosa, llega a su paradero, hace su fila, es algo muy bonito, y depende de la ruta si pasan cuatro rutas hay cuatro filas y llega la gente y no es que se boten como en Bogotá estilo Transmilenio, ellos sí, hacen la filita uno tras de otro y llega el bus y esperan que la gente descienda y suben. Es muy bueno. Y, a nivel internacional, pues, las vías, nosotros estamos bastante atrasados, porque la

mayoría de las vías de allá, de una ciudad todas tienen 3 carriles, 3 de ida y tres de regreso, nosotros no tenemos ni siquiera uno. Eso pues, la otra cosa es que allá, toda la gente usa es carros, pero allá nunca utilizan el pito, porque los semáforos, las vías, la cultura de la gente es muy diferente a la de nosotros. Pues para llegar a estar allá sería muy difícil, por la sencilla razón de que nosotros no tenemos las vías ni la infraestructura de las vías principalmente en los barrios y municipios de las ciudades. Pero si podríamos cambiarlo en un 60 o 70 % donde hiciéramos una organización directa de la ciudad como debe ser. Dándole a sus calles y sus carreras la importancia, el enseñarles a los usuarios a respetar los paraderos, a los conductores de carros particulares a no utilizar el carril aledaño para parqueo y que la gente utilice, los peatones, las aceras que precisamente se mandaron hacer para ellos. Eso nos ayudaría muchísimo y Duitama podría ser una de las ciudades ejemplo a nivel Boyacá en esa parte, pero, así como estamos, estamos muy lejos.

- Y, ¿actualmente la alcaldía, el gobierno propone alguna solución a todos estos inconvenientes?

No, de momento lamentablemente no. Como una parte de la ciudad tiene tres partes de carreteras, nosotros tenemos unas vías que son municipales, otras que son las de carácter nacional y otras que son de carácter departamental. Las departamentales, hay dos vías principales que son la Circunvalar las cuales están intervenidas desde hace más de un año, la idea era volver a levantar la capa asfáltica, cambiar las tuberías de las aguas lluvias y las aguas negras y volver a tapar. En ese proceso llevamos un año en el cual las vías están en pésimo estado porque la alcaldía no sé, como hizo los estudios que se deben hacer y se les olvidó en el estudio lo de la pavimentación y las vías están intransitables o sea, no se están usando en el momento, entonces eso ha creado un caos grandísimo en la ciudad. Las vías nacionales el gobierno las intervino hace años y las arreglaron y están funcionando perfectamente y ya lo que es la parte municipal, nosotros tenemos alcantarillado de la ciudad de más o menos como uno doscientos años, un alcantarillado viejo el cual hay que cambiarlo todo y el costo es excesivamente alto, se ha venido haciendo por partes, pero en general el deterioro de la ciudad en las

vías municipales es terrible. Podemos decir que del 100% de las vías municipales, en un buen estado por ahí un 20% y el 80% son las vías principales, las vías que se están utilizando todo el tiempo. No les han hecho ni los reparcheos ni lo arreglos, no hay las demarcaciones. Los semáforos no están coordinados los cambios, entonces esto genera una gran problemática y pues la ciudadanía de Duitama está bastante cansada. Imagínese, nosotros como empresas hemos estado tratando de molestar por lado y lado. De momento la alcaldía lo único que dice es que está haciendo estudios, que va hacer un estudio de las tres empresas de transporte que funcionan en Duitama par mirar cómo puede arreglar la parte del sentido del transporte. Pero, yo pienso que arreglándolo mejoraría una parte, pero no la totalidad. Debería más bien pensar cómo se arregla la malla vial porque arreglando la malla vial eso da mucha agilidad, mucha más rapidez, más de todo, que no estar en carreteras prácticamente destapadas. Entonces, lástima, esperemos que nuestro alcalde, que esa fue una de sus banderas, que iba a arreglar la ciudad en ese sentido, lo pueda hacer. Porque si no, de verdad estaríamos dados al caos total de la ciudad y llegaría un momento en que la colapsaría por las vías de la ciudad, esperemos que no lleguemos hasta tal punto, esperamos que la gente analice, la alcaldía colabore y yo sé que la ciudadanía estaría presta a colaborarles porque hasta el momento todo el mundo está cansado de Duitama y ahorita en estas épocas pues da una imagen terrible de lo que era Duitama de hace 10 años a lo que es hoy. Una Duitama que da pereza venir, por el estado de sus vías y por el caos que se está presentando dentro de ella.

#### *Control ruta interna empresa Cootrahéroes*

Hombre de 37 años oriundo de Duitama. Estrato socioeconómico medio con nivel educativo de bachillerato.

- ¿Con cuál otro nombre usted ha escuchado que es reconocida Duitama?

La Perla de Boyacá. Pero no sé por qué.

- ¿Qué características identifican a los duitamenses de los habitantes de otras regiones?

Son personas amables, serviciales.

- ¿Para usted qué es el civismo? O, ¿qué acciones puede identificar como cívicas?

Espera, yo ya había buscado eso. Es ayudar a las personas. Por ejemplo, ayudar a una persona de la tercera edad a cruzar la calle. No botar la basura a las calles. Y lo contrario acciones no cívicas, botar las basuras, por ejemplo, cuando uno no acata las señales de tránsito.

- ¿Piensa que los duitamenses son personas cívicas?

Sí. Pero la gente que ha venido de otras partes, pues, es relativo, uno ve que la gente que no colabora, que no son cívicas, pues las ve uno que son de otras partes, de otras regiones.

- ¿Qué características tendría para usted una ciudad en la que se viva bien y tenga alta calidad de vida?

Tranquilidad, trabajo, porque con el trabajo las personas se ocupan y no andan pensando en malas cosas.

- ¿Respecto al funcionamiento del tránsito vehicular cómo funciona este en Duitama?

Mucha congestión. Hay mucho carro particular y las vías están en mal estado.

- ¿Debido a su trabajo constante con los conductores de servicio público, cómo puede describir su comportamiento y no solo de la empresa para la que usted trabaja sino en las otras empresas también?

El comportamiento del conductor en general es bueno, lo que pasa es que depende de..., hay momentos en que se congestiona mucho y hay veces en que se estresan. Pero en general el comportamiento de los conductores es bueno, con las personas, con los usuarios. Lo mismo que los taxistas.

- ¿Y al momento de conducir cuáles conductores son los problemáticos, los de servicio público o los particulares?

Eso es igual. Pero las motos son muy imprudentes, andan a mucha velocidad en la parte urbana. Y los peatones, pues bien, aunque eso es relativo porque hay mucha gente que utiliza las señales de tránsito como hay gente que no las acata.

- ¿Recuerda alguna anécdota particular en la que los conductores hayan tenido algún altercado entre la misma empresa, o con otras empresas, con usuarios?

Eso se presentan seguido con la competencia por la famosa guerra del centavo, de pronto por ahí se cierran, se llevan despacio (quitarse tiempo respecto de la otra ruta), se alcanzan entre los mismos compañeros y empiezan por ahí a alegar, pero duro, duro, no.

- ¿La ciudadanía en general hace un uso inadecuado del espacio público?

Sí. Por ejemplo, todo el mundo tiene derecho a trabajar, pero hay personas que venden frutas, los de servicios informales, se cuadran en las calles y a veces no dan el campo para que pasen los carros y a veces se presentan accidentes por eso.

- ¿Cuándo ha viajado a otras ciudades ha visto algo en particular en diferencia con el funcionamiento de Duitama?

Pues en comparación con Bogotá esto es un paraíso.

- ¿Qué considera que se debería mejorar en el tránsito vehicular?

Que por ejemplo los carros particulares utilizaran los parqueaderos que hay para tener las calles de Duitama en libre movilidad.

- ¿Qué opina respecto al uso del pito en Duitama?

Pues sí es muy frecuente, de pronto por el mismo estrés, por el tiempo. Gente que les coge la tarde y llegan a un trancón y piensan que con el pito les van a dar paso.

- ¿Cómo es el desempeño de los agentes de tránsito?

Si hay unos que cumplen su función, pero hay muy pocos acá en Duitama. Hace falta más agentes para poder controlar el tránsito.

- ¿Qué otro factor debería mejorarse en Duitama para el bien de la ciudadanía?

Hay que mejorarse la malla vial. Y que, se reorganicen las rutas porque hay muchos barrios que no tienen servicio hacia el nuevo terminal, faltan rutas en muchos barrios.

### *Motociclista*

Mujer de 28 años con grado técnico laboral, estrato 3. Ha habitado en Duitama los últimos 6 años. Conduce motocicleta y visita regularmente el centro de la ciudad.

- ¿Con cuál otro nombre reconoce a Duitama?

La ciudad de los transportadores. Porque es donde se radica el transporte pesado y de carga.

- ¿Cuáles son las características que identifica propias de los duitamenses?

Gente trabajadora y echada para adelante como todos.

- ¿Qué características tendría para usted la ciudad ideal para vivir?

Buena movilidad de transporte, vías bien arregladas, donde los gobiernos se preocupen por sus habitantes. Carreteras, donde haya buen comercio, buena movilidad, eso.

- ¿Qué es para usted el civismo?

Una persona educada, donde hay personas teóricamente con cultura en la movilidad, en el transporte público y particular.

- ¿En qué acciones identifica que una persona tiene cultura?

Cuando respetan un pare, la cebra. O cuando alguien lleva la vía y respeta ese cruce, o al peatón también. Por ejemplo, en los semáforos cuando respetan la línea correspondiente, eso es ser una persona cívica.

- ¿Piensa que los duitamenses son cívicos?

No todos. Porque cuando conduzco moto he tenido que vivir en carne propia que no respetan ni siquiera la vía, no lo respetan a uno como conductor también, aparte de que ellos se creen los dueños de la vía entonces empiezan con malos tratos, entonces eso no es ser una persona cívica.

- ¿Cómo piensa que funciona el tránsito vehicular en Duitama?

Muy regular. Porque, empezando por ese lado, no hay cultura tanto del transportador público, tanto taxis como busetas, y no respetan de pronto el momento en que tienen que hacerla parada en el lugar correspondiente. Tampoco respetan al peatón, no esperan que se baje en el momento adecuado, porque lo que les importa es disputarse el pasajero con otro vehículo.

- ¿Eso es en general de todas las empresas de transporte?

No, algunas tienen más irregularidad en ese tema que otras. No es general tampoco.

- ¿Cómo podría calificar los conductores cívicamente?

Están como en el medio. Algunos son cívicos y otros no lo son.

- ¿Y las personas de vehículos particulares?

Tampoco, hay muchos que son muy agresivos. Osea, no la verdad ve una persona cívica y la verdad si uno se pone a pensar no es gente de acá, no es gente de Duitama, es gente que viene de Bogotá, de otros lados. Esas son las personas que demuestran realmente.

- ¿Esas actitudes de civismo de la gente dependen del estrato socio económico, de la educación, de qué?

No, mire que no. Yo conozco personas muy humildes y tienen mucha educación, como personas que tienen mucha plata y no tienen realmente nada de civismo, nada de educación.

- ¿Recuerda alguna anécdota particular en la que haya ocurrido algo particular con un conductor, un peatón?

Si, con un taxi, casi me estrella. Yo iba por mi vía, estaba lloviendo y el como si nada me cerró. Cuando se dio cuenta que me había cerrado ya prácticamente casi me hace accidentar y pues si finalmente aceptó, no dejó de decirme, ah es que usted no debía ir por ahí. Cuando es que la vía es de todos y uno tiene que aprender a respetar la vía de los demás.

- ¿Respecto a los peatones?

También falta mucha cultura. El peatón se atraviesa en la calle, no usa los puentes peatonales. Tanto adultos como niños y yo creo que esa cultura no la da la ciudad sino la da la casa, desde casa viene esa cultura, entonces creo que al peatón también le falta mucha cultura.

- ¿Cuándo ha vivido en otras ciudades y las ha visitado identifica que los problemas son los mismos o hay diferencia?

No, hay muchas diferencias. Hay sitios en los que la cultura peatonal es muy diferente a la de acá o a gente que tiene como más conciencia de que, uy no si hago esto puede pasar esto, pero también hay ciudades donde el tema es grave, mucho más grave incluso que acá.

- ¿Cuál considera que sería una solución para Duitama?

Instruir más a la gente en ese tema. Yo creo que lo que podría hacer el ministerio de transporte es no educar solo a conductores sino también a peatones y que haya buena señalización porque acá falta mucha señalización dentro de la ciudad, entonces eso también le faltaría mucho a la gente a adquirir cultura.

#### *Usuario 1.*

Mujer 28 años, tecnóloga, estrato 3. Toda la vida ha habitado la ciudad y visita con frecuencia el centro. Se moviliza en transporte público a diario.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que llaman a Duitama?

La Perla. Se supone que es cívica, pero no tanto. Porque hay mucha intolerancia, baja escolaridad, muchachos ya en drogadicción, los parques ya no son visitados por las familias.

- ¿Qué es para usted el civismo?

Sería tolerancia, compartir en familia, estar más pendiente de nuestros niños, sobre todo para mí la tolerancia. Es que hoy en día los padres de familia no respetan, le dan mal ejemplo a sus hijos, uno lo ve todos los días.

- ¿Piensa que los duitamenses son cívicos?

No tanto. Por ejemplo, no tienen cuidado con el orden en las calles, las busetas, los taxis, los carros, hoy en día las motos. Vemos por ejemplo el accidente que ocurrió y una imprudencia que cogen esas motos a toda y como si no hubiera nadie más en la vía y los culpables son los demás. Debemos tener cuidado y precaución y no, no la tenemos.

- ¿Cómo ve que funciona el transporte en Duitama?

Falta capacitación, capacitación a las busetas, a los taxistas. También la gente, los peatones.

- ¿Cómo ve que los conductores se movilizan en la ciudad?

Pues ahorita por lo que han puesto más normas y multas, ya han mejorado. Pero si no se les coloca ellos tampoco piensan en que no deben hablar por celular, por ejemplo, en que unos buenos días, buenas tardes, que contesten. Muchas cosas faltan. Y eso es en buses y taxis. Hay unos que cogen a toda vaina y uno ...

- ¿Cómo se movilizan los conductores de vehículos particulares?

También les falta tolerancia, dejar pasar por ejemplo al otro, o dejar pasar al ciudadano, pero por el afán nada.

- ¿Si pudiera describir una ciudad en la que la calidad de vida fuera muy buena, qué características tendría?

Pues, hoy en día nos falta a nosotros muchas cosas, por ejemplo, responsabilidad digamos en la llegada al lugar de trabajo, es decir, conciencia de la responsabilidad que nosotros tenemos con la sociedad, muchas veces, ¿por qué pasan los accidentes? Por el afán de nosotros porque vamos tarde, no tenemos esa responsabilidad en nuestra mente y últimamente los jóvenes no crecemos con esa responsabilidad.

- ¿Qué le faltaría entonces a Duitama para mejorar como ciudad cívica?

Educación. Educación no solo en matemáticas, sino educación como personas.

- ¿Ha tenido altercados con conductores?

Sí, no frecuente, pero sí.

#### *Trabajador en el espacio público.*

Hombre de 43 años, estrato 1. Labora en el parque de los libertadores como lustrabotas. Nivel educativo básica primaria. No conduce ningún vehículo automotor, usa la bicicleta y no es usuario frecuente del servicio público.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es reconocida Duitama?

La perla de Boyacá. Por nuestros ancestros, por los indígenas y esa vaina.

- ¿Cuáles considera que son las características particulares de los duitamenses?

La personalidad de la gente. Todos somos amables con el que llega.

- ¿Con qué símbolo identificaría a Duitama?

Con las buenas obras que haga la gente.

- ¿Qué es el civismo para usted?

El civismo es que todos vivamos en unión.

- ¿Qué acciones considera cívicas?

Ahí si estamos como graves de civismo. Porque todos prometen y nadie se compromete.

- ¿Qué acciones no son cívicas?

La política.

- ¿En Duitama qué personas considera que son cívicas?

Los que no botan la basura a la calle, ni saca la basura a la calle, ni saca los perritos a hacer sus necesidades afuera, esa es la cívica.

- ¿Cuáles no son cívicos?

La inseguridad. En la familia si no hay civismo no hay nada.

- ¿Cómo funciona el tránsito vehicular en Duitama?

Pésimo. Malas las vías, n hay vías para andar, todas llenas de huecos.

- ¿Cómo funcionan las empresas de transporte público?

todas son regulares porque abusan del pasajero. Porque usted le dice que, cuánto vale una carrera y, no, vale tanto. Eso es abusar de la gente, porque no respetan las tarifas. Por eso yo prefiero la bicicleta.

- ¿Los conductores de servicio público son personas cívicas?

Unos, no todos. Porque hay gente que es amable con el pasajero como gente que no es amable, groseros y de todo.

- ¿De qué depende que la gente sea amable o no?

De que le falta mucha educación al conductor.

- ¿En algún momento ha tenido una circunstancia particular con un conductor?

Sí, porque no paran donde son los paraderos, lo botan donde quieren y listo donde ellos quieren.

- ¿Cómo es el comportamiento de los conductores de servicio particular?

Agresivos, porque piensan que la carretera es solamente para los conductores, para los carros, no respetan los peatonales ni nada.

- ¿Y los peatones actúan cívicamente?

Unos, otros no. Porque ven venir un carro y de una vez se botan.

- ¿Cuál otro problema piensa que tiene la movilidad en Duitama?

Debería haber pico y placa. Ya hay demasiados carros, aquí sacan un carro hasta por una cuadra.

- ¿Ha estado en otro lugar donde haya visto que la gente actúe más cívicamente?

Si claro. En todos los pueblos cercanos de Boyacá. Esta ciudad cívica de cívica no tiene nada, solo nombre y corrupción.

- ¿Qué podemos hacer al respecto?

Que nosotros los colombianos pensemos a quién vamos a elegir como nuestros mandatarios. Y que los políticos que cumplan las promesas.

#### *Vendedor ambulante.*

Mujer de 50 años. Estrato 3, trabaja en la calle 17 con 17. Usuario poco frecuente del servicio público. No conduce ningún vehículo, transita más como peatón. Nivel educativo básica primaria.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que es llamada Duitama?

La ciudad cívica, por el deporte, creo.

- ¿Cuáles son las características particulares de los duitamenses?

Amables.

- ¿Cómo funciona el servicio de transporte en Duitama?

Bien, pero funcionaba mejor cuando entraban todas las busetas acá al centro. Osea, deberían haber dejado que entren las busetas acá al centro porque es que eso fue lo que retiró mucha clientela. Si eso volviera sería mejor.

- Pero, cuando estaba aquí cerca el terminal, ¿no había problemas de tránsito y movilidad?

Pues de pronto, pero lo que pasa es que la gente no volvió porque las busetas ya no entran al centro, es más ni siquiera las dejan para cerca, solo hasta el terminal.

- ¿Cómo funciona los buses urbanos?

Pues bien. Lo único son los trancones en la hora pico, de resto no.

- ¿Usan mucho el pito?

Pues el ruido sí, acá en ésta esquina hay mucho ruido por los negocios que colocan muchos parlantes, los negocios hacen mucha bulla.

- ¿Los conductores de servicio público son personas cívicas?

Si. Porque son amables. Pero, pues digamos que algunos, hay unos que son atravesados, pero otros son buena gente.

- ¿En esta esquina ha presenciado algún problema de tránsito?

No, por lo que hay el semáforo más bien no. Hacen su pare y respeta.

- ¿Piensa que los duitamenses son cívicos?

Pues eso es como en todo lado. Hay gente que es educada y gente que no tiene educación ni cultura ni nada.

- ¿Y qué es el civismo?

Es actuar bien.

### *Vendedor ambulante 2.*

Mujer de 52 años, estrato 1. Toda la vida ha vivido en Duitama. Visitante permanente del centro, labora en la calle 18 con carrera 18. Usa a diario el servicio de transporte público. nivel educativo básica primaria.

- ¿Prefiere alguna empresa en particular?

Si, la de la Tundama sale mejor porque si uno le dice que lleve a 2 por 2mil dicen que sí, en cambio los de las amarillas no.

- ¿Con cuál otro nombre ha escuchado que llaman a Duitama?

No. con ninguno.

- ¿Qué es el civismo?

Cuando viene gente de otros pueblos a ver si esta bonito.

- ¿Cómo es el funcionamiento de los buses y los taxis?

Pues bien. Pero hay unos conductores que son una grosería. Sobre todo, los taxistas. De los taxistas tengo que quejarme porque por ejemplo un coge uno para una carrera y uno no pregunta y le cobran hasta 10 mil pesos y eso no vale porque hay taxistas que cobran 4.500. y hay otros que uno les hace una parada y no, tiene que ser gente escogida para recogerlos. Y la plata que los otros pagan pues uno también la paga. Sí, tiene que ser gente escogida. Por ejemplo, ayer, el 24, un ancianito aquí y nadie lo recogía, hasta que yo llamé a mi amigo y él si vino y lo recogió.

- ¿La gente pita mucho acá en el centro?

Sí. Por ejemplo, cuando no hay paso, ven un carro adelante y eso lo cogen y pues le dicen, échelo pu'encima porque no puede arrancar y eso es eche pito y eche pito y ven que no hay paso, pues cálmense y no, antes son bien groseros. Y los groseros son los de taxis y los de las busetas. Y si uno dice algo, a uno le dicen lambones, lambones, lambona. Por ejemplo, eso no respetan, si uno le hizo la parada pues paren, pero nada. No, eso uno, muchas de las veces, con el palo de agua, le hace una parada a un taxi por más ligero llegar uno a la casa y no, no le paran.

- ¿Ah visto algún problema entre conductores o peatones?

Con la gente sí, la gente, por ejemplo, va pasando así y los tratan bien mal. Les dice que si no ven que ellos llevan la vía, que ellos llevan más la vía que nosotros. Por ejemplo, que días un muchacho le tocó el carro y de una vez se bajaron fue a pegarse y a darse en cambio de arreglar el problema y llegó la policía. Eso, para que, lo que son taxistas y buseteros hay unos que son decentes y otros que. También a los buseteros la gente está y les hace la parada y nada. Les toca aquí uno gritarlos, mire que recoja ese pasajero. Ellos se quejaron de nosotros, que nosotros qué ofensa les hacemos. Ahorita por ejemplo a partir de enero, después de fiestas ya no podemos trabajar aquí. Ya el alcalde dijo que no y que no. Y no nos han reubicado. Nos desalojan y no nos dan ninguna solución. Y es que el

derecho a trabajar no nos lo puede quitar el alcalde. Porque, por ejemplo, yo, en mi caso, yo vivo de esto y así me mantengo y pago mi arriendo.