



**INTERPRETACIÓN HERMENÉUTICO ANALÓGICA DE LAS  
ESTRATEGIAS PEDAGÓGICAS DE CULTURA CIUDADANA EN EL  
SISTEMA DE TRANSPORTE TRANSMILENIO DE BOGOTÁ**

**Elaborada por:**

**Erik Mauricio Chaparro Lozano**

**Código: 2070690.**

**Dirigida por:**

**Gregorio Clavijo**

**UNIVERSIDAD SONTOMÁS  
DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES  
FACULTAD DE SOCIOLOGÍA  
BOGOTÁ, D.C**

**2014**

## **AGRADECIMIENTOS**

Gracias a la vida, he contado con la gran fortuna de recibir el apoyo incondicional de mis Padres Ana Rosa Lozano y Luis Alberto Chaparro quienes gracias a su constante esfuerzo y dedicación han hecho posible este trabajo de grado. Por esta razón, me permito darles infinitas gracias a ellos por guiar mi camino y hacer de los objetivos de mi vida una valiosa realidad.

Quiero también darle las gracias a Sandra Ximena Hernández por su especial colaboración en mi propósito de ser sociólogo.

Un agradecimiento especial a los profesores Gregorio Clavijo, Ángela Ruiz, Alba Lucia Lucumi, Guillermo López y Andrés Guerrero quienes a través de valiosos comentarios, sugerencias y recomendaciones hicieron posible el desarrollo de esta investigación.

## TABLA DE CONTENIDO.

|                                                                                                       | Pág.      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>INTRODUCCIÓN</b>                                                                                   | <b>4</b>  |
| <b>CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b>                                                         | <b>7</b>  |
| 1.1 Justificación                                                                                     | 9         |
| 1.2 Antecedentes                                                                                      | 10        |
| 1.3 Contexto histórico y Campañas Pedagógicas de Transmilenio                                         | 25        |
| 1.4 La Cultura Ciudadana y la Formación Escolar                                                       | 40        |
| <br><b>CAPITULO 2: MARCO DE REFERENCIA TEÓRICO CONCEPTUAL</b>                                         |           |
| 2.1 Cultura Ciudadana                                                                                 | 47        |
| 2.2 Cultura Política                                                                                  | 50        |
| 2.3 Democracia                                                                                        | 52        |
| 2.4 Hermenéutica analógica                                                                            | 55        |
| 2.5 Cultura Cívica                                                                                    | 56        |
| <br><b>CAPITULO 3: METODOLOGÍA</b>                                                                    |           |
| 3.1 Reflexión Epistemológica                                                                          | 59        |
| 3.2 Propuesta metodológica modelo analógico                                                           | 62        |
| 3.3 Análisis                                                                                          | 66        |
| 3.4 Conclusiones y Recomendaciones                                                                    | 74        |
| <br><b>BIBLIOGRAFÍA</b>                                                                               | <b>79</b> |
| <br><b>ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS</b>                                                                |           |
| Tabla 1. Evolución de la demanda 2000-2008                                                            | 27        |
| Tabla2. . Proyección de Transporte de pasajeros por Troncales 2000<br>2018.                           | 30        |
| Gráfica 1 Líneas Estratégicas de Acción                                                               | 31        |
| Gráfica 2 Participación de los estudiantes en Actividades Cívicas                                     | 42        |
| Gráfica 3. Comprensión y sensibilidad ciudadana de los alumnos de 5º<br>grado del distrito capital.   | 44        |
| Gráfico 4 Distribución de los jóvenes cruzando las calificaciones por<br>Convivencia y por violencia. | 45        |
| Imagen                                                                                                | 53        |

## INTRODUCCIÓN

Dentro de los desafíos que implica movilizarse en la ciudad de Bogotá y de acuerdo a las prácticas de los usuarios del sistema de transporte público, cuestionarse de manera interpretativa sobre el uso del sistema de transporte Transmilenio es necesario y requiere de estudios académicos que aporten al tema. Por varias décadas, la única forma de movilizarse en la ciudad fueron los buses de servicio público, pero en algo más de diez años, con la puesta en funcionamiento del sistema Transmilenio, las formas de movilidad en términos de transporte se han modificado radicalmente.

Así mismo, desde la disciplina de la Sociología, es pertinente tomar posiciones comprensivas que giren en torno a cambios de la forma en la que se movilizan los ciudadanos bogotanos, partir de cuestionamientos tan simples, pero a la vez tan complejos, como por qué los usuarios del sistema no caminan dentro de las estaciones y portales conservando su derecha, o por qué si conservan su derecha cuando transitan por los puentes peatonales. Destacar la sencillez y a la vez la complejidad de estos cuestionamientos sobre los comportamientos inadecuados que se pueden generar en el sistema Transmilenio.

Entre tanto, desde las experiencias cotidianas inicia la indagación de esta investigación sobre la necesidad de construir una respuesta de carácter sociológico que sea capaz de acercarse a descubrir cómo se proyectan las estrategias de en Transmilenio.

En ese sentido, la presente investigación, tiene como propósito introducir un panorama que permita comprender e interpretar desde la hermenéutica analógica, la implementación de estrategias pedagógicas en el intento por establecer y sus articulaciones con el Sistema Transmilenio en Bogotá. Para este fin, fue necesario dar

cuenta de los aportes que desde la se materializaron en acciones concretas guiadas a reducir la violencia por medio de patrones normativos y pedagógicos.

En la última década, la vida política de la ciudad de Bogotá se ha divulgado por diferentes medios: políticos, institucionales y diversos medios de comunicación estrategias de *cultura ciudadana*, como un esfuerzo de fortalecimiento de la democracia y el desarrollo humano. Entre tanto, sobre este contexto de desarrollo, ha crecido en términos de movilidad, el Sistema de Transporte del Tercer Milenio-Transmilenio, al que de ahora en adelante denominaremos o haremos alusión con las siglas *TM*; ha transformado la forma en que los ciudadanos bogotanos se han movilizadado en la última década.

En cuanto a la *cultura ciudadana*, el término frecuentemente hace alusión a los comportamientos adecuados o inadecuados que se puedan presentar en cualquier espacio urbano. Pero, ¿Cómo se proyectan los alcances de la cultura ciudadana sobre el comportamiento social y cultural del ciudadano bogotano? el anterior interrogante, nos llevan a introducirnos desde la disciplina sociológica, sobre la comprensión e interpretación analógica de la proyección de estrategias pedagógicas dirigidas a los comportamientos sociales y culturales sobre el *TM*.

Así, para dar mayor claridad acerca del tema, el problema de investigación, sus principios y bases propositivas se encuentran en el primer capítulo de esta investigación, estos elementos fueron abordados desde un contexto histórico que incita la comprensión e interpretación de la realidad.

En el segundo capítulo se abordaran las construcciones teóricas y conceptuales que se manejaron en el proceso de investigación. Así, se inicia un camino que comienza desde lo urbano y lo cultural como caracterización de lo pedagógico, en donde los usuarios del *TM* de Bogotá, son foco del direccionamiento de estrategias pedagógicas de cultura ciudadana.

En el tercer capítulo, se expondrá la hermenéutica analógica como ruta epistemológica que oriento el desarrollo metodológico de la investigación. En la cual, también se justifica la pertinencia que se tuvo en el momento de acercarnos al objeto de investigación. De igual manera, en el presente capítulo se presentará los resultados arrojados por el análisis documental realizado y posteriormente el análisis y las conclusiones.

## **CAPITULO 1.**

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Por varias décadas, la única forma de movilizarse en la ciudad fueron los buses de servicio público, pero en algo más de diez años, con la puesta en funcionamiento de TM las formas de movilidad en términos de transporte se han modificado radicalmente, (menor tiempo de viaje, acceso a discapacitados, posibilidades de inclusión social y mayor seguridad), más allá de dar respuesta a los tradicionales problemas de movilidad y transporte público propios de una ciudad en crecimiento, TM se posiciona como un medio cultural que ha buscado promover y desarrollar estrategias pedagógicas dirigidas a los usuarios. De esta manera, TM buscaría posicionar nuevos códigos de conducta donde los habitantes se apropian de normas de comportamiento ciudadano contextualizadas en cultura ciudadana, lo que convierte a TM en un espacio educador desde su planeación, implementación y ejecución. En ese sentido, el interés de la presente investigación radica en interpretar desde la hermenéutica analógica la proyección de estrategias pedagógicas de cultura ciudadana en el TM.

Hablar de ciudad o de ciudadano necesariamente implica acercarnos a los saberes contruidos alrededor de comportamientos socioculturales. Desde diferentes escuelas sociológicas como la Escuela de Chicago o la Escuela Francesa se ha abordado a la ciudad como elemento de análisis minucioso que ha sido observado y estudiado desde el que hacer sociológico.

Así las cosas, comprender e interpretar el contexto de la ciudad relacionada con las estrategias pedagógicas de *Cultura Ciudadana* implica ubicarnos sobre la perspectiva del conjunto o totalidad que cubre diversas realidades sociales compuestas por diversidades culturales. Así mismo, es esta ciudad que además de su totalidad, implica al investigador tomar aspectos tan trascendentales en la vida urbana desde aspectos educativos y pedagógicos.

Entre tanto, la relación entre las estrategias pedagógicas en el contexto bogotano, se encuentran permeadas de medios representados sobre marcos normativos y convencionales que están dotados de un alto contenido de prevención o reducción de riesgos para los ciudadanos. Sobre este vínculo de los ciudadanos en relación a la vigilancia, emergen relaciones que desde la Cultura Ciudadana implican controles que ejercidos dentro del contexto de la ciudad de Bogotá, son potenciales no sobre la posibilidad de suprimir completamente la inseguridad, sino en el sentido de plantear la Cultura Ciudadana como instrumento de reducción de inseguridades.

*No se trata de que la seguridad reconstruya ese dato de tal manera que sea dable esperar un punto de perfección como en una ciudad disciplinaria. Se trata simplemente de maximizar los elementos positivos, que se circule lo mejor posible, y minimizar, al contrario, los aspectos riesgosos e inconvenientes como el robo, las enfermedades, sin desconocer, por supuesto que jamás se los suprimirá del todo (Foucault, 2006, pág. 39).*

La totalidad que implica la ciudad en relación a su capacidad de cubrir las esferas de la vida urbana y en relación a la estrategia de Cultura Ciudadana, propone un paradigma de alto rendimiento social sustentado sobre el aumento del control y autocontrol ciudadano.

Contextualizar la Cultura Ciudadana sobre instrumentos que además de ser generales, coercitivos y convencionales, se establecen en regulaciones políticas dirigidas a ciudadanos que bajo la idea de seguridad buscan conformar reducciones de violencia y mostrar, a través de elementos pedagógicos cómo se debe reducir la violencia, establecer seguridad ciudadana que es aspecto clave y pertinente para la proyección de usuario que busca consolidar el TM. Frente a este contexto nos preguntamos:

¿Cómo se proyectan las estrategias pedagógicas de cultura ciudadana al comportamiento sociocultural de los usuarios del sistema de transporte Transmilenio de Bogotá?

## OBEJETIVOS GENERAL

- ✓ Interpretar los principales documentos que hacen referencia a la cultura ciudadana para el uso del sistema de transporte Transmilenio de Bogotá, en cuanto a sus aspectos educativos y culturales

## OBEJETIVOS ESPECIFICOS.

- ✓ Comprender las distintas estrategias pedagógicas de cultura ciudadana que se han desarrollado en TM en la ciudad de Bogotá.
- ✓ Descubrir la proyección de la cultura ciudadana frente al comportamiento sociocultural de los usuarios del TM.

### 1.1 Justificación

El reconocimiento del TM como instrumento pedagógico ciudadano, es un tema que se ha intentado consolidar en Planes de Desarrollo distritales, ejes normativos como el código de policía y la gestión propia del sistema, dados los constantes problemas referentes al comportamiento sociocultural al interior del sistema, emerge una iniciativa para comprender e interpretar la proyección de las estrategias pedagógicas de cultura ciudadana dirigidas a los usuarios, apostándole a la posibilidad de reconocimiento de la diversidad sociocultural propia de Bogotá.

El trasfondo de esta apuesta, se concentra en la hermenéutica analógica, la cual funciona como camino comprensivo que invita a la interpretación de estrategias pedagógicas desde su proyección sociocultural; se le apuesta a partir de la cultura ciudadana, que los usuarios regulen su comportamiento por medio de normas y valores sociales.

De ahí que la interpretación que se pueda lograr, invita a trascender y proyectar la incidencia pedagógica de la cultura ciudadana sobre recomendaciones que puedan alcanzar logros relacionados con reducción de conflictos y aumento de valores

ciudadanos. Es decir que por medio de la apropiación de estrategias pedagógicas de cultura ciudadana propias del TM, que funcionan como posibilidad de formar usuarios que puedan regularse y autorregularse, no se desconozca la diversidad cultural propia de los habitantes de Bogotá. Es importante, comprender e interpretar las condiciones socioculturales propias de los usuarios, de esa manera, el ejercicio de proyección de estrategias pedagógicas, crea la opción de reconocer los comportamientos socioculturales de la ciudad y su relación con el TM.

En ese sentido, la presente investigación se basa en la posibilidad de comprender e interpretar la proyección de estrategias pedagógicas creadas a través de usos y comportamientos inadecuados al interior del TM. Que a su vez, apunta a un espacio de reconocimiento de la diversidad sociocultural, en donde la apuesta se orienta a la intensión de consolidar reglas compartidas en pro de la construcción de un sistema de transporte incluyente, sobre el marco de deberes y derechos ciudadanos.

Entre tanto, el anterior contexto permitirá justificar esta propuesta como una interpretación sociológica que no se limite a lo obvio de los comportamientos socioculturales dados en la ciudad de Bogotá como proceso cotidiano e intrínseco propio de movilizarse dentro de la ciudad, sino que le apunta a comprender e interpretar cómo se proyecta una estrategia pedagógica en un contexto de multiplicidades culturales que complejiza la incidencia pedagógica en el usuario.

## **1.2 Antecedentes del Problema de Investigación.**

Con el propósito de renovar y configurar teorías relacionadas con la reproducción cultural. El departamento de sociología de la Universidad de Londres sobre la década de los setentas propuso cambios en el orden sistemas políticos y económicos, se esperaba por parte de académicos y gobernantes que estos cambios se reflejaran también en el campo cultural, pero esto no fue así.

Los esfuerzos académicos de la Universidad de Londres demostraron evidencias que conectaron el orden cultural global de una sociedad, en conjunto con mecanismos de reproducción cultural tomando aspectos como la transmisión de valores, normas y límites. La regulación cultural parte de la existencia de reglas que se caracterizan por diferentes niveles de profundidad. Sobre este marco, la regulación y reproducción cultural materializan la transmisión de límites definidos socialmente de una generación a otra.

Ahora bien, la reproducción y regulación cultural parte de tres instituciones sociales (Familia, iglesia y escuela) que hacen parte de la llamada primera socialización. Cuando las instituciones que hacen parte de la regulación cultural no operan, se encuentra el lugar adecuado para dar punto de partida a la cultura ciudadana lugar de reglas y límites relacionados con comportamientos sociales. “los límites asociados a ciertos contextos se le ponen a los comportamientos de las personas, ya no a profesionales, ya no a miembros de una familia, ya no a miembros de una religión o de una Iglesia sino simplemente a miembros de una sociedad” (Mockus, 1998, pág. 19).

No obstante, la configuración de las ciudades en términos espaciales y sociales implica desafíos en términos culturales de quienes gobiernan y habitan la ciudad. La cultura ciudadana desde la propuesta académica de Antanas Mockus implica un eje de tres características: la ley, la moral y la cultura. Las características culturales referentes a costumbres, tradiciones y creencias de una sociedad, según Mockus forman códigos culturales que deben ser compatibles con la ley.

Así, la importancia que recobra la cultura en el desempeño de límites establecidos por consensos sociales y los códigos culturales implica la necesidad de compatibilidad de la cultura con lo legal y lo socialmente aceptado, surgiendo así la relevancia de la regulación cultural.

Las relaciones sociales entre personas desconocidas develan una serie de obstáculos referentes a la socialización entre desconocidos. De acuerdo a lo anterior, Mockus plantea

a la cultura ciudadana como marco referente de distintas culturas que habitan en una ciudad y que además deben coexistir. Así mismo, la cultura ciudadana no pretende homogenizar las creencias y tradiciones culturales. Lo que pretende según Mockus es compartir algunas creencias, comportamientos y costumbres comunes.

Por otro lado, otro componente de la cultura ciudadana importante y analizado por Francis Fukuyama es la confianza, componente fundamental de la cultura ciudadana. La cultura ciudadana, la cultura política y el capital social pueden prevalecer si existen lazos de confianza en la sociedad. Además, al constituirse la confianza como eje de la cultura ciudadana también es un reflejo del avance del capital social.

Para Fukuyama la confianza es un motor que es capaz de impulsar a la cultura ciudadana como indicador global. Según Fukuyama, si se presenta un bajo nivel de confianza en la sociedad es un síntoma propenso a conflictos de convivencia representados en incumplimiento de normas, falta de tolerancia, falta de solidaridad y deficientes actitudes hacia la ley.

La confianza es un elemento tan fundamental para la sociedad como para las instituciones. En el contexto social, la falta de confianza repercute sobre probabilidades que inciden en la percepción de los individuos sobre el no cumplimiento de normas legales, morales y sociales. Además dificulta que los individuos creen lazos de cooperación para el logro de fines comunes. Por su parte, la falta de confianza en las instituciones impide al capital social instaurado sea proyectado en el conjunto de la sociedad.

La confianza interpersonal y en instituciones sociales repercute sobre el afianzamiento de la democracia. El capital social representado en la confianza interpersonal de los individuos coopera sobre la búsqueda y logro de fines comunes u objetivos individuales. “La capacidad de celebrar y cumplir acuerdos es parte del núcleo sobre el que se cimentan la convivencia y la democracia, como parte de un circuito en el que también se

encuentran la confianza y el cumplimiento de normas compartidas” (Sánchez, 2009, pág. 83)

Entonces, los acuerdos y la confianza inciden en la forma en la cual se establece la democracia y la convivencia, de esta relación se espera según Sánchez que la sociedad cuente con alta capacidad reguladora de la ley, la moral y la cultura. Así, los individuos contarían con la capacidad de negociar sus diferencias y pactos sobre diferentes líneas de comportamiento, en resumen, hacer del comportamiento social algo predecible.

De acuerdo con la conceptualización de la *cultura ciudadana* de Mockus, se plantean tres aspectos integrales ética, cultura y ley. La ética se sostiene sobre la convicción de faltar a acuerdos sociales como algo inaceptable. La cultura sobre valores sociales que expresen rechazo al delito y la censura a la violación de la norma. Y por último la obediencia a la ley.

Entra tanto, el rastreo histórico del concepto de cultura cívica realizado por González habla de la experiencia histórica de los sistemas democráticos en países anglosajones. La cultura cívica se materializó en estos países gracias a la capacidad de mantener equilibrios en el ejercicio del poder de la clase dirigente y su capacidad para interpretar necesidades ciudadanas.

La *cultura ciudadana* planteada por Mockus hace alusión directa a la cultura cívica planteada por Gabriel Almond y Sidney Verba. La cultura cívica hace referencia a creencias, actitudes, valores, ideales, sentimientos y evaluaciones de los ciudadanos. Éstas características inciden en la aceptación y adhesión a la autoridad política.

Para Jorge González, las disparidades de la cultura cívica como *cultura ciudadana* en Bogotá se presentan en la limitada capacidad de interlocuciones entre el gobierno local y las organizaciones ciudadanas. La propuesta académica de cultura cívica es una estrategia de alto rendimiento para gobernar y no constituye estrategias para el desarrollo de comunidades políticas.

Durante el primer gobierno distrital de Mockus en Bogotá (1995-1998) adoptó labores eminentemente pedagógicas. El movimiento pedagógico conformado por docentes universitarios y la organización gremial (FECODE) restituyó el valor del concepto de pedagogía otorgando el retorno a las fuentes originarias del pensamiento educativo, estas acciones construyeron reflexiones hechas por educadores por medio del conocimiento y la formación en valores. Sin embargo, el retorno a las fuentes originales del pensamiento educativo develaron imprecisiones en el deber ser de las estrategias didácticas. “Se puso en práctica un cierto modelo pedagógico próximo a la denominada reeducación, en la que los/as ciudadanos/as que no observen las normas (infractores) son concebidos como individuos que deben ser sometidos al imperio de la ley” (González, Ciudadanía e Interculturalidad, 2007, pág. 51).

De acuerdo a lo anterior y en consecuencia, se puso en evidencia la postergación de la construcción de un modelo pedagógico que fuera capaz de articular las opiniones de los sectores involucrados en la acción educadora dejando a un lado las organizaciones sociales.

En resumen La naturaleza de la cultura ciudadana exige la participación de los individuos tanto en un marco político como cultural, ambas partes con incidencias importantes respecto a la organización social que se pretende obtener a partir de las nuevas reflexiones en torno a la convivencia y la cultura ciudadana. El interés esencial de la sociedad se dirige a temas que obedecen a los retos urbanos contemporáneos. Fernando Guzmán Rodríguez plantea tres elementos que generan un desafío a largo plazo: El crecimiento urbano de manera incontrolada, la diversidad cultural, y los constantes procesos migratorios. Partir de un origen de la cultura ciudadana, surge debido a los problemas de carácter político, social y cultural de la sociedad contemporánea. “La cultura ciudadana aparece a mediados de los años noventa, en medio de un momento de crisis y cambio institucional a nivel nacional y local. Durante los años ochenta, y a principios de la siguiente década, existía en Colombia una crisis de

gobernabilidad generalizada que se explicaba por la intensificación de diferentes fenómenos” (Guzman, 2008).

En ese sentido, la búsqueda de una perspectiva teórica ideal, que haga lectura de las condiciones reales de la sociedad bogotana, es una propuesta acertada desde la academia para comprender sus complejidades en todas sus dimensiones, y consecuentemente plantear propuestas encaminadas a una construcción social ideal. La democracia como concepto vinculado al contexto de la *cultura ciudadana*, se comprende como el concepto central que intenta generar cohesión social en valores, comportamientos, y tradiciones a partir de su significado. Lo cual permite que surjan otros conceptos que van unidos a la conformación de una democracia: ciudadanía y convivencia, estrechamente ligados dentro de su esencia teórica y práctica, que de hecho no se podrían intentar explicar de manera aislada. De ahí que, la materialización de la *cultura ciudadana* se construye a partir de un andamiaje conceptual que se refleja desde las características de la realidad.

La situación social establecida será quien tome la iniciativa de orientar una descripción netamente real, y natural del entorno, lo que consecuentemente genera una lectura precisa de las condiciones anteriormente mencionadas por parte de la *cultura ciudadana*.

En ese orden de ideas, el planteamiento teórico identifica el núcleo del problema en el ámbito urbano. Dentro de las variantes que puede ofrecer la cotidianidad urbana, se desarrolla el plano íntimo del ser humano: emociones y sentimientos, valores, costumbres y tradiciones que exponen en la cotidianidad como elementos de identificación que generan cohesión social. De esa manera se realizó la implementación teórica de la cultura ciudadana en Bogotá como modelo ideal y estratégico desde un conocimiento específico.

Se puede visualizar como una innovación en gestión urbana porque se plantea una forma de resolver discordancias entre deberes, derechos y libertades, desde una perspectiva holística, sin tener que hacer reformas estructurales del aparato estatal o del gobierno local, permitiendo una participación certera y apropiada en la toma de decisiones

políticas, sin optar por el solo fortalecimiento de la autoridad para lograr el cumplimiento de las normas.

La regulación de esta participación ciudadana, dentro de la apuesta teórica ideal, abre un camino que invita a la reflexión individual, que germina su objetivo en el colectivo, como la voz que defiende las condiciones del pueblo. Utiliza las instituciones locales que brinden conocimiento del tema y que trabajen interdisciplinariamente para una idea en común. En esa medida, el código de policía es un ejemplo de las herramientas de carácter política-pública que puedan emerger de la *cultura ciudadana*. Para garantizarla de manera efectiva, se plantea un marco teórico que responde a los aspectos más esenciales del ser humano, como pieza clave para el descubrimiento de otros elementos como variantes conceptuales.

La en el ejercicio de la política pública de Bogotá y el contexto de transporte y movilidad que implica *TM*, confluyen estrategias pedagógicas dirigidas a los ciudadanos en las cuales se destacan como antecedentes diagnósticos e investigaciones que tuvieron como objeto la *y TM*.

El estudio realizado por el observatorio de 2001 tomó como línea de base el plan de desarrollo “Bogotá para vivir mejor” ejecutado por el ex alcalde Antanas Mockus (Mockus, Cultura Ciudadana Programa Contra la Violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia, 1995-1997, 2001), es un ejemplo de estrategias pedagógicas para censurar comportamientos indebidos; por medio del uso de tarjetas con colores blanco y rojo y una mano con dedo pulgar ubicado hacia arriba y abajo, en señal de aprobación o reprobación de un comportamiento, las tarjetas fueron entregadas a peatones y conductores.

Otra estrategia que presenta este estudio es la “Ley zanahoria”, los establecimientos que expendieran licor debían cerrar a la 1.00 am, esta estrategia tomó como finalidad reducir las muertes violentas relacionadas con el consumo de alcohol. Como conclusión el estudio presenta que las acciones anteriormente descritas mostraron resultados

denominados “saldos pedagógicos” además de ideas básicas de la *cultura ciudadana*. También estas acciones pedagógicas buscarían armonizar la ley, la cultura y la moral.

Otra estrategia pedagógica que tomó la se desarrolló frente al tema de homicidios, el alto nivel de muertes violentas en Bogotá, se encuentra altamente anclado a problemáticas de narcotráfico. Según Melo (2009), los negocios relacionados con la droga ayudaron a debilitar elementos tradicionales de moral y control social. Las acciones se desarrollaron de dos maneras: la primera tuvo como objeto el control de armas de fuego; ante esta medida la reducción de homicidios se redujo en Bogotá en un 14% entre los años 1995 y 1998.

La segunda estrategia vino de la mano de la “Hora Zanahoria” contribuyendo con el 8% en la reducción de homicidios entre 1995-2001. Además, se intentó devolver la confianza del ciudadano a la institución policiva, en este contexto se creó la policía comunitaria, así se consolidaría la visión ciudadana de seguridad.

El estudio concluye que la conceptualización de la debe trabajar sobre las barreras éticas (la convicción individual de que cometer delitos es inaceptable), las barreras culturales (la existencia de valores sociales que expresan rechazo al delito) y la ley (obediencia de la ley).

Las estrategias pedagógicas desarrolladas por la en Bogotá mantuvieron el foco de su desarrollo en el espacio público de la ciudad, la materialización de estas estrategias tomaron como referente a la regulación y autorregulación ciudadana “el espacio público es el escenario primario de la *cultura ciudadana*. Es allí donde se produce la mayoría de interacciones cotidianas entre desconocidos, donde se cumplen o no las normas básicas de convivencia y donde se ponen de manifiesto las capacidades de regulación y autorregulación” (Sánchez, 2009, pág. 45).

Las normas de tránsito son un eje que se desarrolla dentro del espacio público, el conocimiento de las normas de tránsito evidenció un avance significativo, debido al recuerdo de los ciudadanos de las estrategias pedagógicas implementadas en la primera

administración de Antanas Mockus. Según Sánchez, las normas más recordadas está no pasar el semáforo en rojo. Otras menos recordadas son respetar espacios destinados al peatón y no conducir embriagado. El conocimiento de estas normas aumentó progresivamente con el incremento de los niveles de escolaridad y socioeconómicos. Como conclusión, Sánchez presenta propuestas guiadas a “cerrar brechas” en torno al espacio público como reto de la *cultura ciudadana*, tomando como objeto la niñez y los jóvenes, apoyándose en medios como la escuela y la educación formal, buscando efectos sobre la socialización primaria.

Alrededor de las estrategias pedagógicas de *cultura ciudadana*, se han construido diagnósticos que miden los resultados de las gestiones realizadas en la década de los noventa sobre las estrategias pedagógicas. El diagnóstico de medición realizado por el Observatorio de Cultura Urbana, tomó el eje democrático en relación a la medición de la participación, la pertenencia a organizaciones sociales, y la participación electoral, de acuerdo a niveles de percepción.

Un nivel de percepción negativo lo muestra la idea de que “la gente se queja mucho de los problemas de la ciudad pero no participa en su solución”, con la cual está de acuerdo el 85,5% de la ciudadanía” (Observatorio de Cultura Urbana, 2002, pág. 45).

En cuanto a la pertenencia a organizaciones sociales, la actuación activa de los ciudadanos frente a las organizaciones es deficiente. La participación electoral muestra un promedio superior al presentado históricamente en las elecciones nacionales con un porcentaje de 62.5%. (Observatorio de Cultura Urbana, 2002, pág. 45).

El anterior estudio concluye la importancia de realizar diagnósticos y que debe constituir un seguimiento y continuidad a la medición de la cultura ciudadana. Además, el estudio también se refiere a la responsabilidad de la Administración Distrital en la ejecución de los programas de cultura ciudadana. Así mismo, la ciudadanía debe adquirir un compromiso en cuanto al acatamiento de normas, el respeto a la vida y a los bienes

privados y públicos destacando la importancia de los diagnósticos y seguimientos dirigidos a la cultura ciudadana.

Ante la necesidad de fortalecer la en Bogotá, el programa Pedagogía Ciudadana 2008-2012, tomó como eje central la formación de niños, niñas y jóvenes en Bogotá. El desarrollo de se enfocó sobre tres ejes: arte, trabajo en el aula y expediciones por la ciudad. El eje de arte se compuso de elementos audiovisuales, la literatura, teatro. Estos elementos se usaron como herramientas para sensibilizar y educar en cultura ciudadana.

El trabajo en el aula se tomó como espacio que contribuye al desarrollo cognitivo propiciado por la aplicación de talleres. Por último, las expediciones por la ciudad se tomaron como elemento facilitador del trabajo de derechos colectivos como medio ambiente y patrimonio cultural. De esta manera se aborda la dimensión de la formación ciudadana.

Por otro lado, los aportes académicos también han contribuido en torno a *TM* y su incidencia en el contexto bogotano desde aspectos históricos, la evolución del sistema de transporte en la ciudad para Lizarazo (2004); las transformaciones del siglo XX en torno al tema de la movilidad en la ciudad de Bogotá, han sido trascendentales, desde el paso del tranvía, los viejos buses de transporte público hasta el *TM*. Entre tanto Lizarazo describe a las coyunturas políticas y económicas en relación a la transformación de la movilidad. Para ese caso el *TM* la apertura económica y el proceso globalizador tuvo incidencia sobre la propuesta y ejecución del *TM*

Para Martínez (2003), las causas económicas que derivaron la puesta en marcha del *TM* en Bogotá, trajeron de la mano proyectos de renovación urbana en los que se incluyeron la construcción de troncales y adecuación de vías de uso exclusivo del *TM*; también generaron un proceso de revitalización del espacio público que mantuvo el entorno urbano: “Si bien, se tuvieron en aspectos modelísticos de gran desarrollo como los dos referentes a Brasil y ciudad de Quito, dicho sistema en nuestra ciudad de Bogotá, se

adaptó de acuerdo a condiciones muy propias de nuestro entorno urbano” Martínez (2003).

Entre tanto, las acciones sociales que se entretienen dentro del sistema, las modificaciones y transformaciones que nacen en el contexto urbano, hacen de *TM* un medio que paulatinamente está incidiendo sobre el futuro urbanístico de la ciudad. Sin embargo, estas transformaciones han venido de la mano de una fuerte exclusión trazada en los precios del suelo. Para Hurtado (2009) la elitización del espacio que viene de la mano del *TM*, se presenta por medio de factores como el aumento del estrato que produce incrementos en los precios de servicios públicos. Además, Hurtado plantea que la formalización de servicios y bienes a causa del *TM* aumenta requisitos y disminuye la posibilidad de ubicar usos productivos en las viviendas.

Otra investigación que se desarrolla en referencia a *TM* y las transformaciones que han venido del mismo, en alusión a los contrastes que se desarrollan en el marco del servicio colectivo y *TM*; encuentra que la tecnificación del *TM* repercute en modificaciones en los comportamientos de los pasajeros Rossi, (2005). La acción de levantar la mano para tomar el bus. La forma de transportarse dentro de *TM* implica hacer filas, comprar tiquetes, esperar el bus en puntos definidos y las características de limpieza y eficiencia. Parafraseando a Rossi (2005), estas implicaciones hacen de *TM* un eje transformador de las tradiciones que nacieron en el marco del servicio público colectivo.

Durante varias décadas la ciudad de Bogotá ha venido presentado problemas concernientes a la movilidad y el sistema de transporte público, la ineficiencia del servicio, vehículos obsoletos, sistemas de rutas que no cumplen con coberturas esperadas. Presentan a la ciudad de Bogotá la necesidad de consolidar un sistema de transporte público que sea capaz de aumentar la velocidad en términos de transporte y así mismo ampliar la cobertura de servicio para los habitantes de Bogotá.

Los tiempos de movilización de los pasajeros sumado a las bajas velocidades que presenta la movilidad de los buses de servicio público han aumentado los tiempos de

movilización de los ciudadanos bogotanos. “En vías importantes se ha llegado a velocidades promedio de 10 Km/hr y en algunos casos en horario de punta de la mañana a 5 Km/hr. Adicionalmente se ha dado un deterioro en la calidad del medio ambiente por los elevados niveles de contaminación” (Chaparro, 2002, pág. 13).

Además del aumento en los tiempos de movilización, los altos índices de accidentes de tránsito forjaron aún más la necesidad de poner en marcha un sistema de transporte público que tuviera definido paraderos y terminar con la denominada “lucha del centavo”. Además, antes de la puesta en marcha de TM, la complejidad de la sobre oferta de buses que se caracterizaban por ser viejos y perjudiciales para el medio ambiente. También incitaban faltas a normas de tránsito que desembocaban en un aumento considerable de muertes ocasionadas por accidentes de tránsito. “Para 1998 Bogotá vivió 52.764 accidentes de tránsito, de los cuales un gran porcentaje fueron relacionados con el servicio de transporte público, estos dieron como resultado 1174 muertes” (López, 2006, pág. 16).

Entre tanto, las soluciones referentes al tema de movilidad de pasajeros y reducción de la accidentalidad en Bogotá por parte de TM, buscarían afianzarse como un sistema de transporte ideal para las condiciones de movilidad y tránsito de la ciudad de Bogotá. Sin embargo, las complejidades que vienen de la mano sobre el comportamiento social hacen de TM un foco de problemáticas referente al comportamiento de sus usuarios.

El logro de la convivencia y la consolidación de la cultura ciudadana en los comportamientos adecuados dentro del sistema TM ha sido un reto sin soluciones reales y concretas por parte del sistema. Según publica el periódico EL Espectador, en dos semanas capturaron dieciséis personas en TM por acoso sexual.

Al acoso sexual en TM se suman hechos delictivos dentro del sistema. Según el informe de gestión TM 2012 en conjunto con cifras de la policía revelan que se instauraron 110 denuncias por robo. Además se incautaron 13.000 objetos corto punzantes y 40.000 gramos de estupefacientes.

El estudio realizado por el observatorio de tomó como línea de base el plan de desarrollo “Bogotá para vivir mejor” ejecutado por el ex alcalde Antanas Mockus (Mockus, Cultura Ciudadana Programa Contra la Violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia, 1995-1997, 2001), es un ejemplo de estrategias pedagógicas para censurar comportamientos indebidos; por medio del uso de tarjetas con colores blanco y rojo y una mano con dedo pulgar ubicado hacia arriba y abajo, en señal de aprobación o reprobación de un comportamiento, las tarjetas fueron entregadas a peatones y conductores. Otra estrategia que presenta este estudio es la “Ley zanahoria”, los establecimientos que expendieran licor debían cerrar a la 1.00 am, esta estrategia tomó como finalidad reducir las muertes violentas relacionadas con el consumo de alcohol. Como conclusión el estudio presenta que las acciones anteriormente descritas mostraron resultados denominados “saldos pedagógicos” éstas acciones pedagógicas fueron valiosas en la medida en que armonizaron la ley, la cultura y la moral.

Para armonizar la ley, la moral y la cultura se ha puesto de presente la reconstrucción de corresponsabilidades entre ciudadanos por el uso de canales pedagógicos. Así, el gran protagonismo que adquiere la educación resulta ser un pilar fundamental en el equilibrio o armonización de la ley, la moral y la cultura, ya que reconstruye las formas por las cuales los ciudadanos se autorregulan, sumado a la construcción de acuerdos sociales que sean capaces de definir lo que es bueno y malo para la sociedad y el prevalecer la cultura como expresión máxima de formación y educación ciudadana.

La estrategia pedagógica que tomó la se desarrolló frente al tema de homicidios, el alto nivel de muertes violentas en Bogotá, se encuentra altamente anclado a problemáticas de narcotráfico. Según Melo (2009), los negocios relacionados con la droga ayudaron a debilitar elementos tradicionales de moral y control social. Las acciones se desarrollaron de dos maneras: la primera tuvo como objeto el control de armas de fuego; ante esta medida la reducción de homicidios se redujo en Bogotá en un 14% entre los años 1995 y 1998.

La segunda estrategia vino de la mano de la “Hora Zanahoria” contribuyendo con el 8% en la reducción de homicidios entre 1995-2001. Además, se intentó devolver la confianza del ciudadano a la institución de la policía, en este contexto se creó la policía comunitaria, así se consolidaría la visión ciudadana de seguridad.

El estudio concluye que la conceptualización de la debe trabajar sobre las barreras éticas (la convicción individual de que cometer delitos es inaceptable), las barreras culturales (la existencia de valores sociales que expresan rechazo al delito) y la ley (obediencia de la ley).

Las estrategias pedagógicas desarrolladas por la en Bogotá mantuvieron el foco de su desarrollo en el espacio público de la ciudad, la materialización de estas estrategias tomaron como referente a la regulación y autorregulación ciudadana “el espacio público es el escenario primario de la *cultura ciudadana*. Es allí donde se produce la mayoría de interacciones cotidianas entre desconocidos, donde se cumplen o no las normas básicas de convivencia y donde se ponen de manifiesto las capacidades de regulación y autorregulación” (Sánchez, 2009, pág. 45). Las normas de tránsito son un eje que se desarrolla dentro del espacio público, el conocimiento de las mismas evidenció un avance significativo debido al recuerdo de los ciudadanos de las estrategias pedagógicas implementadas en la primera administración de Antanas Mockus. Según Sánchez, las normas más recordadas está no pasar el semáforo en rojo. Otras menos recordadas son respetar espacios destinados al peatón y no conducir embriagado. El conocimiento de estas normas aumentó progresivamente con el incremento de los niveles de escolaridad y socioeconómicos. Como conclusión, Sánchez presenta propuestas guiadas a “cerrar brechas” en torno al espacio público como reto de la cultura ciudadana, tomando como objeto la niñez y los jóvenes, apoyándose en medios como la escuela y la educación formal, buscando efectos sobre la socialización primaria.

Alrededor de las estrategias pedagógicas de la se han construido diagnósticos que miden los resultados de las gestiones realizadas en la década de los noventa sobre las estrategias pedagógicas que abordó la cultura ciudadana; una de éstas estrategias fue el eje de

cultura democrática. El diagnóstico de medición de la *cultura ciudadana* realizado por el Observatorio de Cultura Urbana, toma el eje democrático en relación a la medición de la participación, la pertenencia a organizaciones sociales, y la participación electoral, de acuerdo a niveles de percepción.

Frente a la participación el diagnóstico refleja resultados negativos en cuanto a las quejas de los problemas de la ciudad, además los ciudadanos no participan porque puede prevalecer la idea que la participación es inútil. El 64,5% de los mayores de edad considera que “la gente no participa en los asuntos públicos de la ciudad porque no obtiene nada”. Un nivel de percepción aún más negativo lo muestra la idea de que “la gente se queja mucho de los problemas de la ciudad pero no participa en su solución”, con la cual está de acuerdo el 85,5% de la ciudadanía” (Observatorio de Cultura Urbana, 2002, pág. 45).

Ante la necesidad de fortalecer la en Bogotá, el programa Pedagogía Ciudadana 2008-2012 tomó como eje central la formación de niños, niñas y jóvenes en Bogotá. El desarrollo de se enfocó sobre tres ejes: arte, trabajo en el aula y expediciones por la ciudad. El eje de arte se compuso de elementos audiovisuales, la literatura, teatro.

Estos elementos se usaron como herramientas para sensibilizar y educar en cultura ciudadana. El trabajo en el aula se tomó como espacio que contribuye al desarrollo cognitivo propiciado por la aplicación de talleres. Por último, las expediciones por la ciudad se tomaron como elemento facilitador del trabajo de derechos colectivos como medio ambiente y patrimonio cultural. De esta manera se aborda la dimensión de la formación ciudadana.

Dado que el anterior programa tomará implementación hasta el año 2017, los resultados esperados se orientan hacia el aumento en los niveles de formación de cultura ciudadana, sentidos de pertenencia, reconocimiento de derechos y deberes, participación ciudadana, convivencia y respeto por el patrimonio común.

### **1.3 Contexto histórico de Transmilenio y Campañas Pedagógicas.**

Con la puesta en marcha del *TM* y su participación sobre el desarrollo integral de la movilidad en la ciudad de Bogotá. El objeto de mejorar la calidad de vida del ciudadano bogotano, se orientó a caminos que prestaran soluciones a problemas de movilidad, con los cuales la infraestructura vial de Bogotá y su proyección de cara al futuro tendrá al *TM* como la alternativa integral de los sistemas de transporte público en Bogotá.

Ante este panorama los compromisos adquiridos por parte de las instancias distritales y el *TM* adquieren nuevos retos que además de estar proyectados hasta el año 2016 sobre la construcción de troncales, son estas mismas las que con la exclusividad del uso para buses articulados permite los primeros avisos sobre la privatización del espacio.

Entre tanto, la proyección del *TM* se define en relación al aumento en la demanda de usuarios. La puesta en marcha de nuevas troncales, la eficiencia y productividad que presenta *TM*, hace referencia según lo presenta el documento CONPES 3677 al mejoramiento estructural de la movilidad en Bogotá, bajo estos argumentos, el distrito se encuentra en la obligación de la construcción y mantenimiento de la infraestructura para el funcionamiento del *TM*. El sector privado mediante contratos de concesión opera los buses y equipos de recaudo.

De acuerdo con lo anterior, el *TM* desde su estructura financiera combinando recursos públicos y privados confluyen dentro del sistema de transporte para Bogotá. La responsabilidad distrital se encuentra supeditada desde su involucramiento y deber sobre el mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público, este hecho le implica a las estrategias pedagógicas de la política de plantear reglas que se deben cumplir por parte de todas las personas que viven en Bogotá y hacen uso del *TM*. El respeto a filas para la compra de tiquetes, líneas de delimitación en portales y estaciones, no ocasionar daño a la infraestructura. Son reglas que manifiesta el código de policía para Bogotá.

La inversión del distrito y las concesiones forman garantías que sirven en pro de la operación eficiente del *TM*, y así mismo no sea perturbada o amenazada su operatividad. De acuerdo a lo anterior, la tarea por adecuar el sistema a la ciudad implicó un esfuerzo de carácter normativo plasmado y representado dentro del Código de Policía para Bogotá y policía exclusiva para su funcionamiento.

Sobre estos términos hacer referencia a la privatización futura del servicio de transporte en Bogotá, nos demanda un esfuerzo que en el futuro cercano implica tomar sobre aviso cómo se transformará el servicio de transporte, que para el *TM* se justifica sobre su eficiencia en términos de aumento del número de pasajeros.

Estas directrices positivas sobre el funcionamiento del *TM* construyen tendencias que en gran medida, evidencia la capacidad que además de ser económica, cuenta con el ánimo centralizador del servicio de transporte que se fundamenta bajo la acción de capitales privados que componen la estructura del *TM*.

Así las cosas, el *TM* desde una filosofía del servicio de transporte público abre la puerta hacia el ingreso del capital privado sobre una apuesta por construir un monopolio de la movilidad y transporte. De esta manera cuenta con la capacidad de centralizar y privatizar hacia el futuro las vías, el parque automotor público, además de algunos de los proyectos de renovación urbana y la malla vial de Bogotá.

**Tabla. N°. 1.** Evolución de demanda 200- 2008 (pasajeros día).

| Troncal / Año       | 2001           | 2002           | 2003           | 2004           | 2005             | 2006             | 2007             | 2008             | 2009             | 2010             |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Calle 80</b>     | <b>71,860</b>  | <b>139,709</b> | <b>150,930</b> | <b>153,197</b> | <b>158,878</b>   | <b>136,917</b>   | <b>139,169</b>   | <b>150,700</b>   | <b>155,008</b>   | <b>158,086</b>   |
| Troncal             | 41,679         | 81,032         | 87,540         | 88,855         | 84,355           | 78,840           | 81,590           | 89,574           | 90,361           | 93,237           |
| Alimentación        | 30,181         | 58,677         | 63,390         | 64,342         | 74,523           | 58,077           | 57,579           | 61,126           | 64,647           | 64,849           |
| <b>Autonorte</b>    | <b>94,375</b>  | <b>183,481</b> | <b>198,218</b> | <b>215,771</b> | <b>245,708</b>   | <b>272,961</b>   | <b>285,183</b>   | <b>317,287</b>   | <b>317,941</b>   | <b>335,700</b>   |
| Troncal             | 81,163         | 157,794        | 170,468        | 185,564        | 208,025          | 231,686          | 240,071          | 267,305          | 268,899          | 285,299          |
| Alimentación        | 13,212         | 25,687         | 27,750         | 30,207         | 37,683           | 41,275           | 45,112           | 49,982           | 49,042           | 50,401           |
| <b>Américas+Eje</b> | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>52,404</b>  | <b>104,667</b> | <b>185,352</b>   | <b>199,706</b>   | <b>214,034</b>   | <b>242,682</b>   | <b>257,773</b>   | <b>282,051</b>   |
| Troncal             | 0              | 0              | 41,400         | 82,687         | 144,803          | 145,333          | 153,217          | 176,907          | 189,990          | 213,912          |
| Alimentación        | 0              | 0              | 11,004         | 21,980         | 40,549           | 54,373           | 60,817           | 65,775           | 67,783           | 68,139           |
| <b>Caracas</b>      | <b>180,674</b> | <b>351,262</b> | <b>379,474</b> | <b>395,638</b> | <b>429,388</b>   | <b>422,820</b>   | <b>434,937</b>   | <b>461,792</b>   | <b>500,740</b>   | <b>520,880</b>   |
| Troncal             | 144,540        | 281,010        | 303,580        | 316,511        | 342,914          | 335,006          | 341,644          | 367,970          | 399,070          | 415,997          |
| Alimentación        | 36,134         | 70,252         | 75,894         | 79,127         | 86,474           | 87,814           | 93,293           | 93,822           | 101,670          | 104,883          |
| <b>NQS</b>          | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>114,170</b>   | <b>137,242</b>   | <b>164,040</b>   | <b>171,866</b>   | <b>192,405</b>   |
| Troncal             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 101,059          | 114,247          | 135,777          | 143,458          | 157,529          |
| Alimentación        | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 13,111           | 22,995           | 28,263           | 28,408           | 34,876           |
| <b>Suba</b>         | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>         | <b>76,628</b>    | <b>101,598</b>   | <b>110,954</b>   | <b>115,781</b>   | <b>121,438</b>   |
| Troncal             | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 50,073           | 56,535           | 66,025           | 67,649           | 70,811           |
| Alimentación        | 0              | 0              | 0              | 0              | 0                | 26,555           | 45,063           | 44,929           | 48,132           | 50,627           |
| <b>Total</b>        | <b>346,910</b> | <b>674,453</b> | <b>781,025</b> | <b>869,273</b> | <b>1,019,326</b> | <b>1,223,202</b> | <b>1,312,163</b> | <b>1,447,455</b> | <b>1,519,109</b> | <b>1,610,560</b> |
| Troncal             | 267,383        | 519,837        | 602,987        | 673,617        | 780,097          | 941,997          | 987,304          | 1,103,558        | 1,159,427        | 1,236,785        |
| Alimentación        | 79,527         | 154,616        | 178,038        | 195,656        | 239,229          | 281,205          | 324,859          | 343,897          | 359,682          | 373,775          |

**Fuente:** Dirección de Planeación de Transporte (2010). Plan Marco sistema Transmilenio 2010. Bogotá: Alcaldía mayor de Bogotá. p.57.

La necesidad normativa representada en el Código de Policía para definir cuáles son los parámetros por los que el ciudadano bogotano accederá y hará uso de la estructura privada del TM, obedece a la protección de la inversión del capital privado, de este modo se requiere generar confianza para la inversión del capital privado.

De esta manera, con la puesta en vigencia del Código de Policía, el cual blinda al TM, sobre cualquier anomalía en relación a su uso, abre la posibilidad a sanciones disciplinarias que evidentemente se encarga de favorecer y proteger la privatización y el espacio cedido al capital privado puesto en funcionamiento por el TM.

Entre tanto, la idea del sistema de transporte público privatizado y acomodado por el poder económico y político, encuentra en el constante aumento de la demanda de usuarios bogotanos y la distribución de recursos públicos para su construcción y proyección al futuro, las bases para el monopolio de la movilidad.

El TM en la presentación de resultados arrojados desde su servicio demuestra en el estudio realizado por el centro de transporte sostenible “EMBARQ” sobre los beneficios que ha traído el TM para Bogotá demuestra notables avances cuantitativos.

*“La evaluación ilustra los grandes beneficios para la sociedad que ha traído Transmilenio, compara al sistema con otros sistemas en el continente, e incluye indicadores de desempeño operacional (capacidad, velocidad, utilización y productividad), costos de infraestructura de operación, beneficios económicos y sociales cuantificables, y otros impactos positivos en el valor del suelo y disminución de la criminalidad”*  
(CONPES, 2010, pág. 9).

Este panorama la política de desarrollaría el mejoramiento del uso del sistema de transporte público de la ciudad vislumbrado en el TM. El Código de Policía y la formación ciudadana abre la puerta para que las dinámicas económicas y de privatización logren incorporar ciudadanos activos y definidos normativamente dentro de las dinámicas monopolizadas por el TM.

En concordancia con el Acuerdo 04 de 1999 en el cual el alcalde mayor de Bogotá (Enrique Peñalosa) representa al distrito de Bogotá y en conjunto con otras entidades distritales, constituye al TM.

En el marco del artículo primero perteneciente al acuerdo anteriormente mencionado, TM tendrá personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio. La gestión, organización y planeación del sistema de Transporte público masivo urbano de pasajeros en el distrito capital y su área de influencia, es objeto correspondiente a TM.

La puesta en marcha del sistema de transporte TM, que se fundó sobre el marco legal anteriormente mencionado, constituyó desde el año 2000. Una de las principales vías por las cuales TM tomó importancia sobre la transformación física de la ciudad de Bogotá, fue el documento 3093 de 2000 expedido por el Consejo Nacional de Política Económica

y Social (CONPES), el cual propuso los medios por los cuales *TM* se construyó de manera prospectiva y en cumplimiento de metas relacionadas con la construcción de vías y movilización de pasajeros por día que se proyectaron estar construidas hasta el año 2018 (Ver Tabla N°. 2.)

De tal manera que para el año 2018, Bogotá sería proyectada como una metrópoli que modificará y ampliará sobre sus vías principales, troncales adecuadas para el servicio de transporte del *TM*. Así mismo, la optimización del servicio se proyectará en relación a la reducción en términos de ahorros en tiempo, generación de empleo, ahorros en costos operacionales en el sistema de transporte público de la ciudad y metas físicas sobre kilómetros construidos.

**Tabla N°. 2. Proyección de Transporte de pasajeros por Troncales 2000-2018.**

| TRONCAL              | 2000           | 2001           | 2002             | 2003             | 2004             | 2005             | 2006             | 2007             | 2008             | 2009             |
|----------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Calle 80             | 210,000        | 264,207        | 280,848          | 295,808          | 303,531          | 306,340          | 305,907          | 304,220          | 313,165          | 322,170          |
| Caracas              | 350,000        | 462,873        | 514,726          | 564,970          | 601,501          | 626,016          | 627,129          | 623,671          | 642,008          | 660,468          |
| Autopista Norte      | 160,000        | 233,898        | 281,691          | 330,008          | 370,970          | 405,594          | 405,021          | 402,787          | 414,630          | 426,552          |
| Américas             | 0              | 0              | 227,353          | 239,543          | 245,716          | 274,757          | 274,369          | 272,856          | 280,878          | 288,955          |
| Av. Suba             | 0              | 0              | 323,863          | 341,227          | 350,020          | 353,259          | 352,760          | 350,815          | 361,129          | 371,513          |
| C.F.S.               | 0              | 0              | 0                | 202,209          | 207,420          | 209,339          | 209,043          | 207,880          | 214,003          | 220,156          |
| Av. De los Cerros    | 0              | 0              | 0                | 0                | 71,824           | 72,488           | 72,556           | 72,156           | 74,278           | 76,414           |
| Carrera 10           | 0              | 0              | 0                | 0                | 152,713          | 154,126          | 153,908          | 153,059          | 157,559          | 162,090          |
| Carrera 7            | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 107,863          | 107,964          | 107,369          | 110,525          | 113,703          |
| Calle 6ª             | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 72,767           | 72,835           | 72,433           | 74,563           | 76,707           |
| Calle 170            | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 97,114           | 97,205           | 96,669           | 99,511           | 102,373          |
| Calle 26             | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 197,934          | 196,842          | 202,630          | 208,456          |
| NQS                  | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 363,808          | 374,505          | 385,273          |
| Boyacá               | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 277,375          | 285,350          |
| 1º de Mayo           | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 110,525          | 113,703          |
| Calle 13             | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 203,408          | 209,257          |
| Av. Villavicencio    | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| Av. 68               | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| Calle 63             | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| Av. Ciudad de Cali   | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| A.L.O.               | 0              | 0              | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                |
| <b>TOTAL</b>         | <b>720,000</b> | <b>960,978</b> | <b>1,628,480</b> | <b>1,973,861</b> | <b>2,303,694</b> | <b>2,681,661</b> | <b>2,876,630</b> | <b>3,224,576</b> | <b>3,910,693</b> | <b>4,023,141</b> |
| <b>% viajes T.P</b>  | <b>13.5%</b>   | <b>17.9%</b>   | <b>30.1%</b>     | <b>36.2%</b>     | <b>41.9%</b>     | <b>48.4%</b>     | <b>51.4%</b>     | <b>57.0%</b>     | <b>68.4%</b>     | <b>69.7%</b>     |
| <b>TOTAL POR AÑO</b> | <b>720,000</b> | <b>240,378</b> | <b>667,503</b>   | <b>345,381</b>   | <b>329,833</b>   | <b>377,967</b>   | <b>194,969</b>   | <b>347,946</b>   | <b>686,117</b>   | <b>112,448</b>   |

| TRONCAL              | 2010             | 2011             | 2012             | 2013             | 2014             | 2015             | 2016             | 2017             | 2018             |
|----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Calle 80             | 331,230          | 331,233          | 331,757          | 340,094          | 342,511          | 350,707          | 357,370          | 364,160          | 371,079          |
| Caracas              | 679,043          | 679,049          | 680,124          | 697,214          | 702,169          | 718,971          | 732,631          | 746,551          | 760,736          |
| Autopista Norte      | 438,548          | 438,552          | 439,247          | 450,284          | 453,484          | 464,335          | 473,158          | 482,148          | 491,309          |
| Américas             | 297,081          | 297,084          | 297,554          | 305,031          | 307,199          | 314,550          | 320,526          | 326,616          | 332,822          |
| Av. Suba             | 381,961          | 381,965          | 382,570          | 392,183          | 394,970          | 404,421          | 412,105          | 419,935          | 427,914          |
| C.F.S.               | 226,348          | 226,350          | 226,708          | 232,405          | 234,056          | 239,657          | 244,210          | 248,850          | 253,579          |
| Av. De los Cerros    | 78,563           | 78,865           | 78,990           | 80,975           | 81,550           | 83,502           | 85,088           | 86,705           | 88,352           |
| Carrera 10           | 166,648          | 166,650          | 166,914          | 171,108          | 172,324          | 176,447          | 179,800          | 183,216          | 186,697          |
| Carrera 7            | 116,901          | 117,351          | 117,537          | 120,490          | 121,347          | 124,250          | 126,611          | 129,017          | 131,468          |
| Calle 6ª             | 78,864           | 78,865           | 78,990           | 80,975           | 81,550           | 83,502           | 85,088           | 86,705           | 88,352           |
| Calle 170            | 105,252          | 105,253          | 105,419          | 108,068          | 108,836          | 111,440          | 113,558          | 115,715          | 117,914          |
| Calle 26             | 214,319          | 215,144          | 215,484          | 220,899          | 222,469          | 227,792          | 232,120          | 236,531          | 241,025          |
| NQS                  | 396,108          | 396,112          | 396,739          | 406,708          | 409,599          | 419,400          | 427,368          | 435,488          | 443,763          |
| Boyacá               | 293,375          | 293,378          | 293,842          | 301,226          | 303,367          | 310,626          | 316,528          | 322,542          | 328,670          |
| 1º de Mayo           | 116,901          | 117,351          | 117,537          | 120,490          | 121,347          | 124,250          | 126,611          | 129,017          | 131,468          |
| Calle 13             | 215,142          | 215,144          | 215,484          | 220,899          | 222,469          | 227,792          | 232,120          | 236,531          | 241,025          |
| Av. Villavicencio    | 0                | 78,865           | 78,990           | 80,975           | 81,550           | 83,502           | 85,088           | 86,705           | 88,352           |
| Av. 68               | 0                | 0                | 149,344          | 153,097          | 154,185          | 157,874          | 160,874          | 163,930          | 167,045          |
| Calle 63             | 0                | 0                | 63,192           | 64,780           | 65,240           | 66,801           | 68,070           | 69,364           | 70,682           |
| Av. Ciudad de Cali   | 0                | 0                | 0                | 152,909          | 153,996          | 157,681          | 160,677          | 163,730          | 166,840          |
| A.L.O.               | 0                | 0                | 0                | 0                | 0                | 157,275          | 160,263          | 163,308          | 166,411          |
| <b>TOTAL</b>         | <b>4,136,283</b> | <b>4,217,207</b> | <b>4,436,422</b> | <b>4,700,812</b> | <b>4,734,218</b> | <b>5,004,775</b> | <b>5,099,866</b> | <b>5,196,763</b> | <b>5,295,501</b> |
| <b>% viajes T.P</b>  | <b>70.9%</b>     | <b>71.2%</b>     | <b>73.9%</b>     | <b>77.2%</b>     | <b>76.7%</b>     | <b>80.0%</b>     | <b>80.0%</b>     | <b>80.0%</b>     | <b>80.0%</b>     |
| <b>TOTAL POR AÑO</b> | <b>113,143</b>   | <b>80,924</b>    | <b>219,215</b>   | <b>264,389</b>   | <b>33,406</b>    | <b>270,557</b>   | <b>95,091</b>    | <b>96,897</b>    | <b>98,738</b>    |

**Fuente:** Documento 3093 de 2000 expedido por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES).

Las campañas de promoción de por parte del *TM*, lograrían incentivar el buen uso del sistema acorde con el comportamiento ciudadano y los requerimientos del sistema, tomando como estrategias la promoción de la convivencia pacífica y el buen uso colectivo de los espacios públicos de la ciudad. desembocaron en campañas de promoción de la .

La Gráfica N° 1 ilustra las líneas estratégicas de acción para la gestión del *TM*, en concordancia con la articulación pedagógica. El eje de la política de es retomado como estratégico del *TM* que tiene por objeto fomentar comportamientos de tolerancia y respeto.

**Gráfica N°. 1.** Líneas estratégicas de Acción.



Gráfico 20 Líneas estratégicas de Acción

**Fuente:** Secretaria de Movilidad- TRANSMILENIO(2011) Informe de Gestion. Bogotá Alcaldía Mayor. P. 52 . Lineas estratégicas de Acción

Además, dentro de esta estrategia, se adelantaron convenios que incluyeron a instituciones como el Fondo de Prevencion Vial del cual nació la campaña “Excusas-

Inteligencia Vial”, se crearon proyectos como (Activaciones, excusas, capacitación a conductores, entre otros). Entre tanto los medios masivos de comunicación privados radio y televisión se incluyeron como mecanismos que fortalecerían la , prestando atención en cubrimiento a los estratos 1,2 y 3. Según el informe el 90% de los usuarios se encuentran en estos estratos. (Informe de Gestion Transmilenio 2011).

Es preciso anotar que algunos de los informes utilizados para el desarrollo de la presente investigación (Informe de Gestion Trasnmlenio 2011 y el Informe de Gestion 2012 elaborados por la Secretaria de Movilidad) se evidencia como la principal estrategia de la Comunicación, asumiendo esta como la principal herramienta fundamental para la gestion de la .

De esta manera, las estrategias de comunicación tiene se muestra como la herramienta pedagogica para desarrollar procesos de . En ese sentido, la comunicación tiene el reto de cambiar imaginarios sociales, a traves de la representacion de simbolos a los que se le ha otorgado un significado consuetudinariamente.

En esa direccion y concretamente en los dos Informes, mencionados con anterioridad, las estretagias pedagogicas de en TM, entran dentro del gran eje de comunicación. Las estrategias planteadas son:

➤ **Informe de Gestion 2011.**

En este informe se tiene en cuenta los siguientes ejes: , Atencion y respuesta a los requerimientos de los ciudadanos (Servicio al Ciudadano), Gestion Social, Foralecimiento de la cultura en TM y Comunicación Estrategica. Ahora bien, las estrategias desarrolladas en cuanto a la enfocadas basicamente a socializar e incentivar el buen comportamiento de los usuarios dentro del sistema, con aspectos como la convivencia pacifica y el buen uso de los espacios publicos de la ciudad. Estas estrategias son:

- **“Mes de la Seguridad Vial”:** es una campaña que se lleva a cabo anualmente, durante el mes de abril. Pretende recordar a la importancia de la seguridad y los

beneficios que representa para los usuarios, por medio de boletines (correo electrónico, boletín semanal, y banner). Dentro de esta estrategia se desarrolló el V Seminario Taller de la seguridad vial, donde se diseñaron piezas publicitarias y se supervisó el correcto uso del sistema.



**Fuente: Secretaria de movilidad Bogota 2011**

- **“Tu Vida Vale Mas”**: se enfocó a fomentar comportamientos seguros en sistema durante el ingreso, así como durante el uso y la salida del mismo. Esta es una de las campañas que por el tema abordado ha permanecido en el tiempo y se han utilizado “mensajes de alto impacto” como ellos lo llaman, para sensibilizar a los jóvenes estudiantes que ingresan al sistema poniendo en riesgo bajo slogan como:

**“Mauricio hoy no vino al colegio...y nunca volverá” ... “Tu vida vale mas no te atraveses en la vía.”**



Fuente: <http://www.transmilenio.gov.co/es/galleries?page=1>.

- **“Semana de la discapacidad”:** sensibilizar a los usuarios sobre la prioridad que tienen las personas en condición de discapacidad en el Sistema de TRansmilenio. Esta campaña se lleva a cabo durante un mes (octubre y noviembre). Se adelantó la campaña “y si fuera tu... (Mama, Papa y hermanos). ¿Qué harías? Se realizaron carteleras, módulos MCV, MPT y MPEF de Publimilenio, Floor Graphics, banners para página web y animaciones para pantallas.



Fuente: [www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)

- **“Más información= Mejor Atención”:** Se inició en Enero 2011 con volantes informativos, carteleras informativas. Tiene como objetivo recordar a los usuarios del sistema sobre los mínimos requerimiento para el trámite de quejas reclamos de los ciudadanos.
- **“Uso adecuado del servicio de alimentación”:** la campaña se realizó durante el año 2011, específicamente en el Portal de Usme. Tenía como objetivo enseñar a los usuarios de este portal en particular, el uso adecuado de este servicio.

➤ **Informe de Gestión 2012.**

Como se mencionó anteriormente, este año las estrategias de se enfocaron hacia la promoción del Sistema Integrado de Transporte Público. En ese sentido en el informe no se encuentran estrategias concretamente, sino por el contrario un listado de rendición de cuentas, donde se llevó a cabo la implementación publicitaria de promoción a la iniciación de la III Fase de TM, el SITP.

Se presenta a continuación el número de piezas diseñadas y producidas:

- 10.975.000 volantes entregados a usuarios del Sistema TransMilenio y usuarios actuales y/o potenciales en Zonas del SITP, 741 pendones Informativos y de gran escala.
- 64 Impresiones para tótems, 21 Floor Graphics.
- 4 PAU's móviles Ubicados como Puntos de información portátiles.
- 51 Banners Web, con Divulgaciones en Twitter y Facebook
- 44 Poliestirenos, 2.602 Adhesivos Señalización de Servicios en Estaciones
- 44 Videos Informativos, 90 avisos en revistas y prensa a nivel Bogotá y Comunitarios
- 1 Comercial y 1 Animación, 50 módulos Eucoles y 195 módulos Publimilenio
- 4 Tótems, 16 Planos, 31 Guías de Estación, 21 Guías generales y 14 Mapas
- 313 Carteleras, 2.300 Afiches, 380.000 Plegables.
- 171 Letreros tipo "sándwich", 500.000 buses Troquelados Urbanos, Troncales, Complementarios, Alimentadores y Especiales.
- Una (1) invitación a la feria del Empleo

➤ **Manual del Usuario Diez y El Código Nacional de Policía**

El Manual del Usuario Diez:

| Ejes           | Normas                                                                                                                  |
|----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Medios de Pago | Tenga en cuenta que el ingreso al Sistema es únicamente por el torniquete, validando previamente su pasaje con tarjeta. |

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                     | Cuide las tarjetas, evite que se deformen o rompan, procure conservarlas en buen estado.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Ingreso de Mascotas | <p>Las mascotas deben ingresar con un acompañante, en un contenedor (guacal), no en brazos y el acompañante debe portar el carnet de vacunación.</p> <p>Se exceptúan animales lazarillos, que deberán estar identificados de manera visible y llevar bozal</p> <p>Los animales permitidos se clasifican por su tamaño, y aquellos que su contenedor supere los 60 x 60 x 40 cm, podrán viajar sólo en horas valle y pagar el pasaje.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Acceso Preferencial | Todas las sillas son prioritarias para: personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas que lleven niños de brazos, personas con movilidad reducida y niños menores de siete (7) años. Las sillas azules son preferenciales para estos usuarios.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Convivencia         | <p>No raye los mapas, paredes de estaciones y buses, conserve en buen estado todos los elementos del Sistema, recuerde que son para su uso y de los demás usuarios.</p> <p>Conserve limpio el Sistema, tanto en buses como en estaciones y portales.No arroje basura.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Restricciones       | <p>Para la toma de fotografías e imágenes de video, es necesario tramitar el permiso correspondiente.</p> <p>Trate respetuosa y cordialmente a las personas que laboran en el Sistema y a los demás usuarios que utilizan el servicio, así como usted desea que lo traten.</p> <p>Evite peleas o manifestaciones de agresión dentro del Sistema, actúe con respeto, por su seguridad y la de los demás usuarios.</p> <p>Evite usar sus dispositivos electrónicos con alto volumen, haga uso de audífonos para escuchar música, por su comodidad y la de los demás usuarios.</p> <p>Está prohibida la venta ambulante y la distribución de publicidad no autorizada; las personas que se encuentren desarrollando estas actividades, deberán salir en forma inmediata del Sistema.</p> <p>Está prohibido cualquier tipo de actividad que altere la tranquilidad de los demás usuarios del Sistema en buses, estaciones o portales, como cantar, bailar, etc.</p> <p>Quien que se encuentre desarrollando estas actividades, deberá salir en forma inmediata del Sistema.</p> |

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| En Caso de Emergencia   | <p>No inicie una evacuación hasta que el personal de TransMilenio así lo indique y tenga la certeza de las condiciones de seguridad.</p> <p>Informe de inmediato sobre personas con dificultades para evacuar, lesiones físicas o en shock y apóyelos en caso de emergencia.</p> <p>Mantenga la calma y siga las instrucciones del personal del Sistema, autoridades u organismos de socorro en las estaciones y portales</p>                                                                                                                                                                        |
| Por su Seguridad        | <p>Sujétese de las barandas del bus.</p> <p>Cruce sólo por los puntos indicados para peatones (cebras, túneles, puentes, etc).</p> <p>Comunique de manera inmediata a los funcionarios de recaudo, vigilancia, aseo, policía o autoridades del Sistema TransMilenio, de cualquier acto sospechoso.</p> <p>No ingrese o salga por las puertas de la estación, use los accesos y los puentes peatonales del sistema.</p> <p>No camine por las vías del Sistema, éstas son usadas por los vehículos de emergencia y puede generar un accidente.</p> <p>No está permitido ingresar armas al sistema.</p> |
| Servicio de alimentador | <p>El bus alimentador es para el servicio de los usuarios que hacen uso del Sistema Troncal al llegar o salir de él. No lo use para transportarse entre paraderos.</p> <p>Puede sufrir lesiones al cerrarse o abrirse las puertas. Circule hacia el interior del bus</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

Por el incumplimiento de estas normas La Policía Nacional dispone la aplicación de medidas correctivas conforme lo establece el artículo 185, 186, 187, y 189 del Decreto

1355/70, Código Nacional de Policía, y en concordancia con las normas establecidas en el Acuerdo 079/2003, Art. 156, 157, 158, 159, 160 y 164, Código de Policía de Bogotá.

#### **CODIGO NACIONAL DE POLICIA:**

**ARTICULO 185.** Todo el que haya realizado contravención de policía será responsable, salvo en los casos de fuerza mayor, caso fortuito, orden de autoridad y enajenación mental.

**ARTICULO 186.** Son medidas correctivas:

1. La amonestación en privado;
2. La represión en audiencia pública;
3. La expulsión de sitio público o abierto al público;
4. La promesa de buena conducta;
5. La promesa de residir en otra zona o barrio;
6. La prohibición de concurrir a determinados sitios públicos o abiertos al público;
7. La presentación periódica ante el comando de policía;
8. La retención transitoria;
9. La multa;
10. El decomiso;
11. El cierre del establecimiento;
12. La suspensión de permiso o licencia;
13. La suspensión de obra;

- 14. La demolición de obra;
- 15. La construcción de obra; y
- 16. El trabajo en obras de interés público;

#### **1.4 La Cultura Ciudadana y la Formación Escolar.**

La vida política de Bogotá en los últimos años ha estado marcada por las consecutivas apariciones de la participación ciudadana en los Planes de Desarrollo presentados al Concejo de Bogotá, así mismo la participación ciudadana presenta instrumentos que incidirían dentro de las orientaciones sociales frente a las formas y experiencias de la participación ciudadana.

El marco del programa de y Buen Gobierno Enfoques y Nuevos Escenarios abre la estrategia pedagógica de enfocada a la participación, ésta nace de la identificación de tres retos principales “1. Consolidar la para mejorar la convivencia en la ciudad. 2. Fortalecer la democracia local, y con ello lograr avances importantes en el desarrollo humano. 3. Se busca que la sea no solamente un esfuerzo de un gobierno o de un gobernante, o de unos hechos o de unas personas aisladas, sino que se convierta en una política pública, especialmente que busca sostenibilidad en el futuro, para llevar a cabo esas grandes transformaciones sociales, a partir de mejores comportamientos, actitudes y valores por parte de la ciudadanía” (Bromberg, Guzman, & Villegas, 2009, pág. 277).

Ante los anteriores retos, la estrategia pedagógica nace de la corresponsabilidad ciudadana y de la búsqueda por transmitir cultura cívica, ciudadanía activa y de culturas de paz. Entre tanto es necesario identificar sobre este punto cómo se forman los ciudadanos en relación a apropiaciones de mecanismos guiados a la participación democrática y la cultura política.

En respuesta, la construcción de participación ciudadana y ciudadanía implica recurrir a la gestión de políticas públicas enfocadas desde estrategias pedagógicas. La relación entre pedagogía, ciudadanía y participación ciudadana devela la formación primaria del ciudadano que está inmerso dentro de los primeros procesos de socialización que parten tanto de la familia como de la escuela.

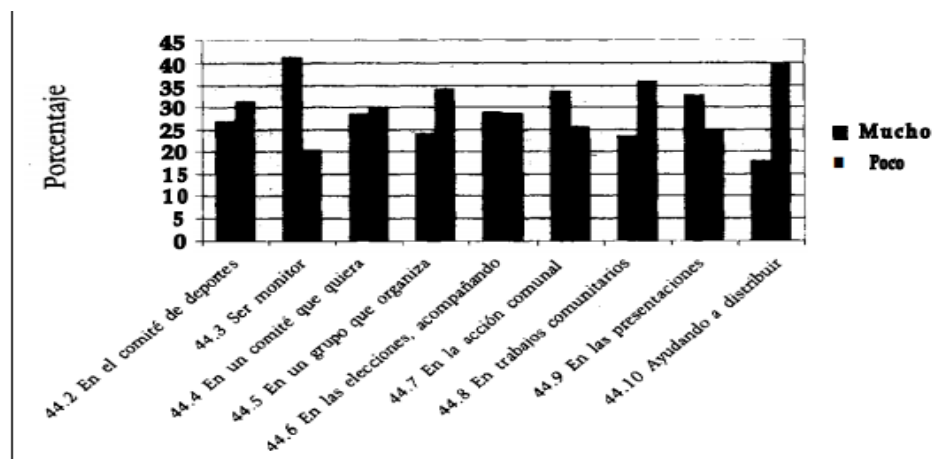
*Quienes califican a los niños, niñas y jóvenes de "pre-ciudadanos", desconocen que la constitución de la ciudadanía se inicia a partir de los procesos de socialización desde la familia, los medios de comunicación y la escuela. En estos contextos aprenden a identificar derechos, respetar límites, construir reglas de convivencia, negocian diferencias e internalizan valores adquiriendo destrezas sociales que los hacen competentes para la convivencia ciudadana y democrática (IDEP I. p., 2005, pág. 104).*

En el marco de la gestión de la política pública enfocada desde la relación de y participación ciudadana hace referencia a la escuela como eje transversal que sirve como mecanismo de construcción de relaciones sociales en donde la enseñanza y aprendizaje son pilares fundamentales en la construcción de ciudadanos, el estudio exploratorio: "Comprensión Y Sensibilidad Ciudadana De Los Alumnos de 5 Grado Del Distrito Capital" buscó intervenir el problema de la ausencia de valores y asumió como objetivo general conocer el estado de desarrollo de la comprensión y la sensibilidad ciudadana de un grupo de niños y niñas de ciertos grados claves de la educación básica, como lo son 5º, 7º. Y 9º (Ver Gráfica N°. 2).

En cuanto al reconocimiento de derechos, el que más se reconoció por parte de los estudiantes es el derecho a ser atendido en el hospital. Según reveló el presente estudio, los estudiantes también presentaron confusiones para reconocer y diferenciar si son o no derechos. "Los estudiantes han incorporado "el discurso" sobre los derechos, identificándolos nominalmente, pero sin tener una clara y consistente comprensión de lo

que ellos implican, cómo se traducen en la práctica, en qué medida sus derechos obligan a otras personas, quiénes son los responsables de ellos” (Secretaría de Educación). Sobre este contexto la sirve como mecanismo de gestión pública para enfrentar y asegurar la acción de los derechos, además de tomar como punto de partida la escuela en pro de la ciudadanía armonizada por derechos deberes y libertades.

**Gráfica N°. 2.** Participación de los estudiantes en actividades cívicas.



**Fuente:** Ángela Bermúdez y Rosario Jaramillo. (Coord). (2000). Estudio exploratorio “comprensión y sensibilidad ciudadana de los alumnos de 5ª grado del distrito capital. Proyecto: Evaluación de competencias básicas y valores ciudadanos. Bogotá: Secretaría de Educación Distrital. pág. 33.

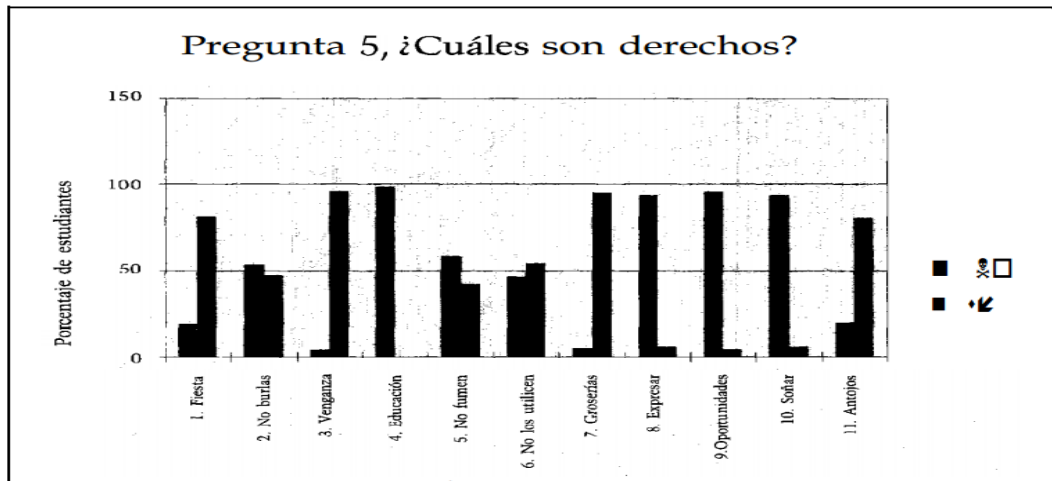
Según señala el anterior estudio exploratorio, la participación de estudiantes en actividades que promuevan la participación activa en el marco de la escuela devela un valor agregado que a largo plazo se materializaría en la sociedad que se beneficiaría con el paso de la mayoría de sus miembros a mayores niveles de razonamiento y mejores predisposiciones para la acción cívica (Ver Gráfica N°. 3).

Por otro lado, señala que el aula de clase debe convertirse en el espiral de la teoría a la reflexión y acción; y de la acción a la reflexión y teoría, para de esta manera estudiantes y docentes puedan reflexionar sobre sus expectativas.

Otro proyecto de gestión enfocado a la *cultura ciudadana*, el artículo de Mockus & Corzo, Dos caras de la convivencia. Cumplir acuerdos y normas y no usar ni sufrir violencia (2003), expone resultados de la investigación de *Indicadores de convivencia ciudadana*, iniciada en 1999 con el apoyo de la Universidad Nacional y Colciencias, clasificando tentativamente la población de jóvenes principalmente escolarizados de Bogotá, los resultados arrojan recomendaciones para que sean aplicadas al fortalecimiento de acuerdos. Además se sugiere una estrategia de construcción colectiva de reglamentos disciplinarios y códigos o pactos de convivencia.

Así mismo, se incluyeron los aspectos más relevantes para los cinco factores en la encuesta practicada (acuerdos, anomia, aversión a normas, pluralismo, descuido) que compuso la línea base y las metas del objetivo de de los Planes de Desarrollo “Formar Ciudad y Bogotá para vivir todos del mismo lado” (1995-1997 y 2001-2004). Orientando procesos sociales de modificación consciente y voluntaria de regulación cultural (mutua regulación) y regulación moral (autorregulación).

**Grafica N°. 3.** Comprensión y sensibilidad ciudadana de los alumnos de 5° grado del distrito capital.



Fuente: Ángela Bermúdez y Rosario Jaramillo. (Coord). (2000). Estudio exploratorio “comprensión y sensibilidad ciudadana de los alumnos de 5ª grado del distrito capital. Proyecto: Evaluación de competencias básicas y valores ciudadanos. Bogotá: Secretaria de Educación Distrital. P. 26.

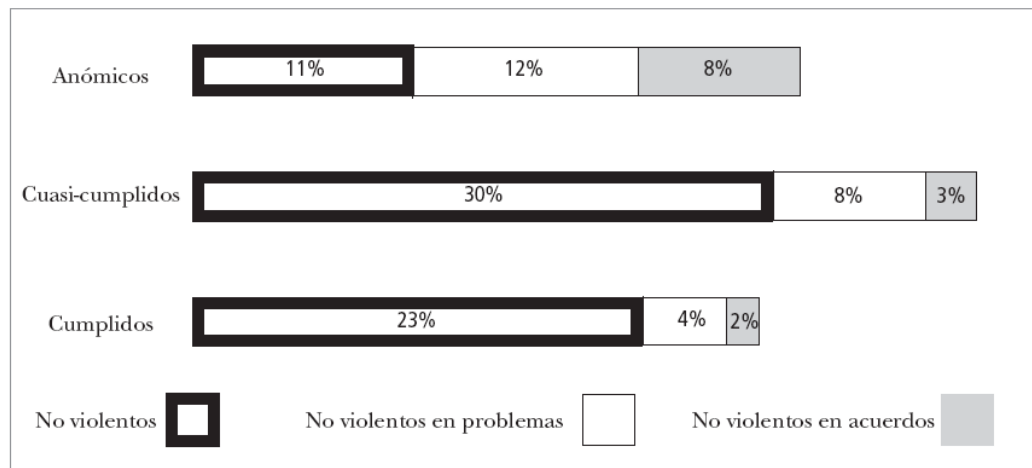
Además, el estudio compone un apartado de cultura democrática que incide en la forma por la cual las normas para cambiar normas cuando hay tensión entre la ley y moral o entre ley y costumbre (Ver Gráfico N°. 4).

Cabe aclarar que el presente estudio tomó como base conceptual los planteamientos propuestos por Antanas Mockus sobre el divorcio entre: ley, moral y cultura, es decir desaprobar comportamientos moral y culturalmente. (Mockus & Corzo, 2003, pág. 4)

Así mismo, las modificaciones y ampliaciones conceptuales de la se materializaron durante su segundo gobierno para la alcaldía de Bogotá. “En el proceso surgieron tres ideas nuevas que *a posteriori* se resumirían así: 1. la convivencia se facilita si las personas entienden más por gratificaciones que por castigos, 2. reconocen más autonomía moral en los demás, 3. aprenden a procesar democráticamente las tensiones entre ley y moral,

muy asociadas a la identificación del pluralismo con el “todo vale” (Mockus y Corzo. Pág, 19).

**Gráfico N°. 4.** Distribución de los jóvenes cruzando las calificaciones por convivencia y por violencia.



**Fuente:** Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales IEPRI. Análisis Político No 48.

La anomia o el incumplimiento permanente de normas es problemático para la convivencia positiva. Implica más violencia que el cumplimiento, además puede causar dificultades a los procesos de modernización que dependen del cumplimiento de acuerdos, normas y reglas.

En este contexto, la cultura política de participación parte de la diversidad de opiniones que busca congruencia sobre la estructura de la norma. De esta manera, el estudio propuso sobre los estudiantes establecer mecanismos democráticos guiados a construir pactos de convivencia y reglamentos disciplinarios. Así, la representación directa permitiría interceder en efectos de participación ciudadana y los beneficios de la inclusión de la ley acarrearían un componente valioso dentro de un marco legal seguro.

Dentro de los beneficios hallados por la inclusión democrática se encontraron la oportunidad de cambiar leyes cuando éstas no parecen ser satisfactorias.

Por último, la importancia de la participación facilitará una mejor complementariedad social necesaria para la convivencia entre reglas formales (ley) e informales (cultura y moral). Entonces, la educación debe apuntar a construir el aumento de la convivencia para la reducción de la violencia. Así, las estrategias pedagógicas de la mano de la educación representada sobre la escuela convergen sobre los propósitos de la cultura *ciudadana* planteados en función de la reducción de la violencia.

De acuerdo a lo anterior, las propuestas de participación política frente a la en el contexto escolar, propone y construye dentro del marco de la escuela, el informe final llevado a cabo por el IDEP en el Colegio Distrital Atanasio Girardot denominado: “Bogotá Nuestra Ciudad, Centro de los Procesos de Formación Ciudadana”. La propuesta enfocada desde la participación ciudadana para la construcción de muestra que la propuestas pedagógicas para la abren la noción de transversalidad del ciudadano en procesos educativos en contraposición a esquemas de organización disciplinar.

Este proceso se lleva a cabo con la intención de romper las fronteras existentes de la escuela tradicional, entre escuela y entorno; escuela y vida, para abrir la escuela a un aprendizaje más significativo. El propósito de modificar, cambiar actitudes y valores a través del conocimiento de la ciudad, como una condición necesaria para lograr el objetivo de un ciudadano y una ciudadana diferentes (IDEP I. p., 2001, pág. 8).

El proyecto se socializó entre todos los docentes de la institución y asume una actitud de confrontación en otros espacios urbanos. En 1999 estudiantes y docentes participaron en foros ciudadanos, como experiencia exitosa dio a conocer el proyecto en la localidad Rafael Uribe. Entre tanto, el informe también señala la importancia de la inclusión de los estudiantes en procesos de conocimiento organizando actividades que se desarrollaron dentro y fuera de la institución.

## CAPÍTULO 2.

### MARCO DE REFERENCIA TEÓRICO CONCEPTUAL.

#### 2.1 Cultura Ciudadana.

La importancia de este trabajo radica en comprender e interpretar la proyección de estrategias pedagógicas en el intento por establecer y sus articulaciones con el Sistema Transmilenio en Bogotá.

Así, interpretar la en el contexto bogotano, se concibe como un concepto central en la constitución de ciudadanos y democracia, el cual, como estrategia pedagógica, abre la posibilidad de equilibrio entre ley, moral y cultura. Entonces la *cultura ciudadana* como estrategia pedagógica se acerca al planteamiento de Antanas Mockus (2009):

*“ se entiende como el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos” (Mockus, 2009, pág. 166).*

De este modo, las costumbres y las acciones mínimas compartidas en su origen y la búsqueda de regulación entre ley, moral y cultura, alcanza formas de convivencia de regulación y autorregulación. Así, desde la gestión pública el ejercicio de la y la democracia sitúa la atención sobre los comportamientos sociales urbanos. Para Mockus, allí confluye la reproducción cultural y las estrategias pedagógicas que vienen de la mano de la *cultura ciudadana*.

La reproducción cultural en conexión con el orden cultural de la sociedad, transmite límites, reglas y códigos que toman relación con la cultura, conformándose de esta manera la regulación cultural que contribuye al orden social. Entonces la contribución de la cultura y la regulación cultural abre la posibilidad a la existencia de límites que se adecuan de acuerdo al contexto.

El contexto sea físico o social de la ciudad implica a la cultura un reconocimiento por medio del aprendizaje sobre límites acordados social y culturalmente. “El aprender a reconocer contextos es un aprendizaje cultural, y el aprender a interiorizar ciertos límites asociados a ciertos contextos es lo básico de la reproducción cultural” (Mockus, Cultura, Ciudad y Política, 1998, pág. 17). De esta manera, la reproducción cultural funciona sobre el orden social en la forma en que los individuos reproduzcan el orden sostenido en límites y en concordancia del reconocimiento de contextos.

Entre tanto, para Mockus la cultura y su anclaje sobre la moral se interpreta en el comportamiento de acuerdo al funcionamiento del respeto a la ley. Si se respeta la ley, éste es un indicador de efectividad de los códigos culturales y de los límites. Estas dos características se presentan para Mockus de la siguiente manera: La regulación jurídica apela a la sanción aplicada por medio de la norma y la regulación cultural incide en la manera en que los individuos reconozcan a los demás.

En éste sentido, la *cultura ciudadana* sirve como elemento facilitador de la reproducción y el orden cultural, que toma forma desde el reconocimiento de normas de convivencia en el contexto del comportamiento ciudadano. Además, desde este reconocimiento empieza el ejercicio de construcción ciudadana equilibrando derechos, deberes y libertades que permitirían la consolidación de la democracia.

Entre tanto, la gestión pública de la en el contexto bogotano se enfrenta al reto de disminuir las manifestaciones violentas de los ciudadanos y toma como fin la construcción de los mismos en torno a la ciudad; entonces la

*“Se puede visualizar como una innovación en gestión urbana porque se plantea una forma de resolver el viejo problema de las coherencias entre deberes, derechos y libertades, sin tener que hacer reformas estructurales del aparato estatal o del gobierno local, y sin optar por el solo fortalecimiento de la autoridad para lograr el cumplimiento de las normas” (Guzman, 2009, pág. 23).*

Además, las propuestas o estrategias para la pedagogía ciudadana que hacen alusión a la gestión de política pública que vienen de la mano de la cultura ciudadana, traen como elemento fundamental el espacio de la ciudad y la construcción de ciudadanía. En este contexto, la pedagogía cobra vida en dos aspectos, el primero, la pedagogía como medio para lograr formar la *cultura ciudadana*, el segundo, el desarrollo de la ciudadanía activa. Este desarrollo toma como causa cinco aspectos de la *cultura ciudadana*: pertenencia, convivencia, respeto al patrimonio, derechos y deberes y participación democrática.

Sin embargo, los anteriores aspectos se ubican dentro de las posibilidades democráticas, propiciando reflexiones sobre el campo sociológico referente al comportamiento sociocultural. Se podría visualizar de ese modo con la apuesta de la comunicación cultural que aborda Néstor García Canclini, 2001, dado que la cultura y la lógica social funcionan sobre la especialización y estratificación de producciones culturales, que han sido construidas en el marco del TM sobre el rescate y promoción de valores ciudadanos que en definitiva repercuten sobre la reorganización y beneficio del carácter privado del TM.

En ese sentido la incidencia de la democracia enmarcada sobre el papel del Estado, lleva de la mano otro aspecto que es pertinente rescatar sobre el contexto del comportamiento sociocultural. Si bien es cierto que la figura del Estado cuenta con la capacidad de incidir sobre todas las esferas de la vida social. Es importante señalar la capacidad del individuo que posee para comprender sus propios límites y derechos los cuales son adquiridos desde el momento en que nace. Es así que las descripciones de Emile Durkehim en su texto “Lecciones de Sociología” develan la propiedad que cada individuo tiene sobre la moral cívica. Sobre las relaciones reciprocas del Estado y la sociedad y el equilibrio que

deben sostener. En esa medida, los derechos, deberes y libertades que nacen desde la ciudadanía proporcionan un camino de desarrollo del individuo sobre la actividad del Estado, ya que es sobre éste que puede alcanzar su libertad.

## **2.2 Cultura Política.**

Como primera medida, es necesario aclarar que existen dicotomías entre cultura política y la política en el campo de la participación, pues por una parte la cultura política brinda sobre el contexto democrático medios u orientaciones de participación y en la participación se interpreta la cultura política. Entre tanto, la forma en que pretendemos abordar el concepto se regirá por la formación de una ciudadanía activa en procesos políticos. Así, se brinda un contexto que se construye alrededor de mecanismos de participación ciudadana, que sirven como contenido de cultura política. Además de los mecanismos de participación gestionados por el TM.

Para ubicar el contenido conceptual de cultura política es necesario situar el marco de lo que se entenderá y definirá por cultura política, según Almond la cultura política es “un conjunto de orientaciones relacionadas con un sistema especial de objetos y procesos sociales,” (Almond, Diez Textos Básicos de Ciencia Política, 1992, pág. 179). En este panorama el concepto de cultura política recoge varios elementos. El primero, es la condición activa del ciudadano dentro del sistema político, pero es necesario que recurramos a la distinción entre elementos expuestos por contextos democráticos y totalitarios para evidenciar cómo pueden ser activos los ciudadanos en un sistema político. Por una parte, frente al sistema democrático, como es el caso de Colombia, la participación política se enmarca sobre la oportunidad de participar en procesos políticos en el rol de ciudadano.

Tal es el caso de procesos electorales, veedurías y acciones de la sociedad civil, estos mecanismos y procesos hacen parte del contenido de los Planes de Desarrollo presentados a la Alcaldía de Bogotá para el proceso de participación ciudadana.

Por otro lado, el caso del Estado totalitario, los súbditos como los nombraría Almond, participan en el proceso político y no administrativo (*INPUT*). Sin embargo, esto no quiere decir que la cultura política sea válida o evidente dentro de este modelo de Estado, ya que para el Estado totalitario también existe la figura de participación formal. La institución formal de participación como el partido político en el modelo de Estado totalitario también está presente, pero no son activas. En el modelo democrático las veedurías, el seguimiento y control ciudadano hacen parte del proceso de participación funcional activa (*OUTPUT*), y que según Almond se presentan en condición de “súbditos participantes” (Almond.1972).

Para el sistema político es necesario valerse de diferentes características ubicadas en el marco de la democracia. Para que exista el sistema político, se requieren diferentes causas vitales para su coexistencia. La democracia sustentada sobre procesos de participación política es uno de ellos, sin democracia la brecha se abrirá entre política y participación y se puede pronunciar aún más, tal es el caso del control de la gestión de la política pública. Para el sistema político en su forma democrática es necesario que exista la cultura política y esta sea de carácter activo.

Las relaciones ambivalentes entre democracia y cultura política se fundamentan sobre este punto, es necesaria la existencia de la cultura política como causante de la democracia, no serían posibles las formas democráticas sin una cultura política que sea capaz de coordinarse con la democracia. Es allí donde los mecanismos de participación ciudadana se plantean desde contenidos basados en coordinación de concertación, ejecución, control y vigilancia de las políticas públicas (proceso *INPUT-OUTPUT*)

En este contexto el ciudadano bogotano se involucra al gobierno urbano desde la participación activa producto de la cultura política y el ejercicio de sus deberes y derechos. Así, el arraigo de la cultura política, la participación ciudadana en conjunto con

el gobierno urbano constituyen a la democracia como el camino y tarea de las alcaldías distritales.

Si bien para Almond el problema central radica en la ciencia política y su conocimiento sobre saber el contenido de la nueva cultura mundial; las diferentes direcciones de la misma nos llevan a reconocer elementos pluralistas referentes a: 1. Tradiciones 2. Construcción democrática 3. La importancia de la cultura política 4. Ciudadanía. Los anteriores aspectos para las administraciones distritales de Bogotá se materializan bajo la construcción del ciudadano frente a sus derechos y deberes en un contexto de democracia.

### **2.3 Democracia.**

Las nociones construidas alrededor de la democracia (Democracia Liberal Representativa, Democracia Deliberativa, Democracia Republicana), ubican las formas que otorgan los gobiernos a la democracia. El ejercicio democrático implica esfuerzos por construir ciudadanía que esté orientada a la política de manera activa y participativa.

Teniendo en cuenta lo anterior, la democracia en el contexto local bogotano se cierne sobre propuestas de gobiernos urbanos que buscan proponer soluciones frente a problemáticas ciudadanas como es el caso de la movilidad y el transporte público: “una mayor democracia local es altamente predictiva de un mayor gobierno de los problemas urbanos clave en el siglo XXI: movilidad, seguridad y convivencia, espacio público, medio ambiente y desarrollo humano” (Guzman, 2009, pág. 22). Uno de los problemas urbanos que se buscó corregir a comienzos del siglo XXI fue la movilidad. De acuerdo a este contexto el *TM* surgió como solución que pretendería acabar con los recurrentes problemas de transporte en Bogotá. Por medio de corredores troncales, carriles destinados en forma exclusiva para la operación de buses articulados, sistema de recaudo y el aporte de recursos de la Nación.

Además, el distrito es responsable del mantenimiento de la infraestructura y la malla vial de la que hace uso *TM*. “En esencia, se busca hacer más eficiente y competitiva la ciudad dotándola de un sistema de transporte público de buena calidad, eficiente, seguro y confortable; mejorando la administración y el manejo de tránsito con apoyo en tecnologías que permitan actuar en el tiempo real sobre el sistema; aumentando la oferta y calidad de la infraestructura vial; y facilitando la inserción de sistemas y medios alternativos de transporte” (Acuerdo 6 de 1998).

El proyecto *TM* para la ciudad de Bogotá se fundó bajo la alcaldía de Enrique Peñalosa (1998-2001), la cual adoptó como Plan de Desarrollo para Bogotá “Por la Bogotá que Queremos”. Para el contexto temporal en el que se llevó a cabo este plan de gobierno, se incluyó grandes proyectos relacionados con obras públicas que incluían la idea del incremento y la calidad de vida en el espacio público, dejando claro que existe la necesidad de buscar el desarrollo mediante el embellecimiento del espacio público: parques, zonas verdes, separadores, sardineles y vías modelo para espacios públicos. (Ver Imagen 1)

**Imagen N°. 1.** Renovación de espacios públicos.

San Victorino



**Fuente:** Empresa de Renovación Urbana. ERU. Alcaldía mayor de Bogotá. (2013)  
<http://www.eru.gov.co/proyectos/proyecto/264-san-victorino>

Para el *TM*, el Plan de Desarrollo articuló un ambicioso proyecto vial, que incluyó la puesta en marcha de un sistema de transporte de carácter público e integrado. Por otro

lado, la democracia en este aspecto se sustenta en la interpretación del contexto social de Bogotá, donde conviven diversos grupos etnoculturales. Entonces se reproduce el producto de un proyecto constituido por recursos de la nación, gobierno local, empresa de recaudo y una visión a futuro de la prospectiva física y urbana de Bogotá, como señala Mouffe un proyecto político Hegemónico.

Dentro de las prioridades del sistema, se pretendía atender zonas de Bogotá de alta densidad representada en estratos 1, 2, 3. Así mismo, los proyectos de renovación urbana se desarrollarían en los estratos mencionados.

De esta manera el diseño del proyecto que abarca soluciones para la movilidad en Bogotá transcurre en un contexto donde la participación activa de la ciudadanía se encuentra supeditada a los intereses privados que bajo la intención de atender los estratos bajos de Bogotá cubren la imparcialidad de convertirse en un monopolio de transporte público de la ciudad “en lugar de intentar diseñar instituciones que, mediante procedimientos supuestamente “imparciales”, reconciliarían a todos los intereses y valores en conflicto, la tarea de los teóricos y políticos debería consistir en promover la creación de una esfera pública vibrante de lucha “agonista”, donde puedan confrontarse diferentes proyectos hegemónicos” (Mouffe, 2007).

Desde la perspectiva de Mouffe, la democracia se encuentra ante desafíos que se afrontan mediante la vía política. Estos desafíos implican dejar de tergiversar las posibilidades de construir consensos que eliminarían la lucha agonista. Así, el antagonismo representado en la ciudadanía bogotana que se desenvuelve en un contexto político democrático, abierto a la posibilidad de discusiones públicas sobre las decisiones políticas que los afecta. Abre la puerta a la segregación construida por un proyecto hegemónico por parte del agonismo representado en la unión del gobierno distrital y los intereses económicos privados.

## **2.4 Hermenéutica Analógica**

En las dinámicas urbanas actuales de Bogotá que obedecen a procesos migratorios donde convergen en intercambios de múltiples culturas en un mismo contexto. Implica un ejercicio ciudadano de corresponsabilidad frente al comportamiento social. En este campo, emerge la *TM* como mecanismo pedagógico que busca re direccionar el horizonte de los valores, las normas y la cultura de los ciudadanos.

La ciudad como espacio donde se desarrollan las relaciones humanas implica ejercicios constantes de conocimiento y reconocimiento por parte de las instituciones de la diversidad cultural, a su vez, éste ejercicio implica un entorno donde la permanente construcción de democracia sea la base por la cual deben buscarse nuevos caminos para los ciudadanos.

Uno de los caminos, invita a la *TM* como mecanismo teórico y práctico que recopila un fuerte componente democrático basado en derechos y deberes ciudadanos. El *TM* obedece a esta lógica, en el ejercicio interpretativo y comprensivo del usuario habitual del sistema emerge por parte del *TM* estrategias que vinculen el instrumento pedagógico.

Interpretar al usuario por parte del *TM* implica un ejercicio de conocimiento de su contexto, la intención del sistema dirigida a la responsabilidad ciudadana involucra a la *cultura ciudadana*. Éste esfuerzo interpretativo por parte del *TM*, conlleva la construcción de interpretaciones mediadas por estrategias pedagógicas que procurarían interpretar y reeducar al usuario al interior del sistema. En otras palabras, lo que intentaría *TM* por medio de campañas pedagógicas de es re contextualizar el entorno del usuario del sistema.

Entre tanto, la contextualización del contexto del usuario devela relaciones con la hermenéutica. La planeación y ejecución de estrategias pedagógicas de en *TM* implica la comprensión y significación del contexto bogotano, definiendo la hermenéutica como “arte y ciencia de interpretar textos aquellos que van más allá de la palabra y el enunciado” (Beuchot, 2003, pág. 17).

Así, las significaciones sobre las apuestas de en TM materializadas en estrategias pedagógicas implican la intención por parte de quien la propone con miras a mejorar el comportamiento entre usuarios del TM sobre un campo de reconocimiento de derechos y deberes de orden ciudadano. No obstante, esta verdad como lo llamaría Beuchot, también se construye sobre la composición que alude a la interpretación del contexto donde se construyeron contenidos de pertenecientes a las complejidades de la realidad social que se refleja en los comportamientos de los usuarios. Además, Beuchot señala la verdad pragmática que para nuestro caso se ubica sobre la práctica de la materializada en campañas ciudadanas.

## **2.5. Cultura Cívica.**

Para empezar, definiremos la cultura cívica como concepto, además presentaremos la relación de la cultura cívica con la en el contexto de la política pública, en el marco del programa de gobierno del ex alcalde Antanas Mockus (Formar Ciudad 1995-1998).

La búsqueda de lo que en décadas pasadas se denominó como Cultura Cívica, se encuentra como salida a los problemas de conocimiento sobre la mezcla de ciudadanos con diversas tradiciones, pertenecientes a diversas formas de creencias e inclinaciones religiosas, y particularidades que tienen que ver con factores regionales. La ciudad de Bogotá se ha caracterizado por ser un espacio donde convergen múltiples culturas representadas en migrantes que han llegado desde diversos lugares de Colombia. Éste proceso se ha pronunciado aún más en los últimos cincuenta años. La combinación de lo rural y lo urbano en un mismo espacio repercute sobre el cómo conviven todos estos arraigos culturales, ideales políticos y formas de pensamiento que se fundaron en áreas rurales, y que se asentaron en la ciudad de Bogotá.

La transformación cultural de Bogotá ha venido entretejiéndose alrededor de la llegada de nuevos migrantes, y así mismo la ciudad se enfrenta a nuevos desafíos. El acceso a

bienes y servicios, las transformaciones espaciales que requiere la ciudad para albergar a sus habitantes, y los nuevos comportamientos sociales que exige el espacio de la ciudad, son componentes a los que el sistema político debe enfrentarse al momento de construir ciudadanos para Bogotá, sobre esta construcción *TM* sirve como medio cultural que busca incidir sobre el comportamiento ciudadano a través de la movilidad y el transporte público.

Los retos que vienen de la mano alrededor de este contexto, implican a la democracia una serie de pautas que sirvan para incluir a los habitantes como ciudadanos a través de la participación, aunque este proceso requiera de un minucioso trabajo que se desarrolle en el marco de la política pública.

La política pública es un instrumento trascendental en la vinculación de los individuos a la ciudad mediante la participación ciudadana. En este proceso de inclusión del ciudadano se desarrolla por medio de la democracia sustentada en canales de participación.

Las bases de la cultura cívica planteadas por Almond tomaron como eje central la participación ciudadana que tomó como contexto la sociedad inglesa para abordar este argumento. La cultura cívica tras un proceso bastante lento recogió elementos tradicionales que a su vez conjugó con la aristocracia, mercaderes e industriales. Este proceso desarrolló aceptación y reconocimiento de las clases dominantes inglesas, pero, la evaluación por parte de los ciudadanos constituyó los primeros rastros del ejercicio de la cultura cívica definida como “una cultura política de participación en la que la cultura y la estructura son políticamente congruentes” (Almond, *Diez Textos Básicos de Ciencia Política*, 1992, pág. 194).

La bandera que adoptó Antanas Mockus para su plan de gobierno fue la *cultura ciudadana*. Este concepto tomado de la propuesta conceptual de Almond (cultura cívica), tomó otro camino radicalmente diferente y nada coherente con esta propuesta. Para empezar, Mockus desajustó la línea de la cultura cívica, relacionando temas de orden pedagógico que influyeran sobre el comportamiento social. La cultura cívica es una

cultura que toma como objetivo la participación ciudadana y la orientación a las estructuras políticas. Sumado a esto, el desplazamiento de creencias, valores y evaluaciones de los ciudadanos que permiten la aceptación de la autoridad política no se incluyeron dentro de lo que Mockus definió como para Bogotá (González, 2007).

Para el gobierno distrital de Mockus, los elementos que se recogió desde el modelo de cultura cívica planteado por Almond, y que en su momento identificó González fueron: la capacidad para gobernar y el atributo de identificar las principales necesidades de la ciudadanía. Para el segundo gobierno de Antanas Mockus, se formuló un diagnóstico que encaminó las vías de la hacia la participación por medio de mecanismos como los Consejos Distritales de Cultura y Consejos Locales de Juventud que buscarían consolidar la interlocución del gobierno urbano con las organizaciones ciudadanas, éste aspecto no se desarrolló durante la primera administración de Mockus.

Entre tanto, otro aspecto a destacar es la inserción de organizaciones y sectores sociales (empresas privadas, asociaciones comunitarias, artistas, entre otros) dentro del Plan de Desarrollo Formar Ciudad.

Estas organizaciones en el contexto de llevó a desarrollar su ser ciudadano (Mockus, 1998). Sin embargo, reconocemos la validez de la presentación de estas organizaciones que hicieron parte de la gestión de la en condición de participación, pero nuestra intención se sostiene sobre la participación ciudadana desarrollada en aspectos democráticos que orienten al ciudadano al sistema político.

## CAPITULO 3.

### METODOLOGÍA

#### 3.1 Reflexión Epistemológica.

La propuesta epistemología pertinente que permitirá acercarse de manera idónea al tema de investigación es la hermenéutica de orden analógico. Orientando al investigador desde su posición de lector de textos, la capacidad interpretativa, con el fin de comprender y contextualizar sobre la intención del autor y la intención del texto.

Así, la interpretación de textos referentes a estrategias pedagógicas de cultura ciudadana, el código de policía para Bogotá y los informes de gestión TM, se soportan a partir del paradigma fenomenológico, que permite articular el estudio de significados de las acciones humanas y el mundo de la vida como fenómenos contiguos al objeto de investigación.

En este orden de ideas, la interpretación proviene de quienes participaron en la experiencia, para este caso la intención del planteamiento de estrategias pedagógicas de cultura ciudadana para formar componentes educativos y culturales en el comportamiento social de los usuarios del TM.

Entretanto, cobra importancia la comprensión del texto en su contexto resaltando que la hermenéutica analógica todo texto y contexto son polisémicos, en la búsqueda del sentido profundo del mismo alrededor de la existencia humana.

*“La hermenéutica analógica se funda en el hecho de que todo texto y todo contexto son polisémicos y pueden tener tanto varias interpretaciones, debido a la analogía misma del lenguaje y de la realidad que representa” (Valero, 2010).*

Provisto el comportamiento cultural de los usuarios del TM, la comprensión de los fines de las estrategias pedagógicas de *cultura ciudadana* consideradas en nuestra investigación, parte de un contexto donde la regulación y autorregulación del comportamiento de los usuarios es limitada dentro del sistema, lo que toma como propósito establecer lazos de convivencia ciudadana alrededor del comportamiento cultural de los usuarios interpretando el mundo del texto y el contexto.

Así, el enfoque hermenéutico analógico da cuenta de la interpretación alrededor del mundo del texto por medio del enfoque cualitativo que busca la intermediación del sentido relativo de igualdad entre lo unívoco (considerar una sola interpretación) y equivoco (considerar múltiples interpretaciones en orden jerárquico. “La hermenéutica es el arte y la ciencia de interpretar textos aquellos que van más allá de la palabra y el enunciado” (Beuchot, 2003, pág. 17).

De esta manera, se toma posición la apuesta de conocimiento enfocada a la interpretación de estrategias pedagógicas propias del TM, mediante posiciones analógicas que permitan comprender las estrategias pedagógicas en su contexto, proyectando usuarios capaces de acatar normas, promover la convivencia y desaprobar los malos comportamientos.

En esa medida, comprender e interpretar el comportamiento sociocultural en la dinámica del TM, implica referenciar el camino hermenéutico analógico en la importancia de no perder la posibilidad de adquirir conocimiento racional, orientando la comprensión e interpretación sobre la intención del autor y la intención del texto.

*Este significado subjetivo puede ser propio del intérprete, debe remontarse en la memoria de las vivencias que tuvo en el momento de utilizar el signo y establecer su significado. O puede tratarse del significado subjetivo de otra persona, en cuyo caso el intérprete debe tratar de establecer las vivencias de la otra persona cuando ésta utilizó el signo (Schutz, 1972, pág. 155)*

Así, se considera pertinente esta propuesta epistémica debido a la convergencia de la interpretación entre el texto, el autor y el lector (interprete) otorgando la rigurosidad sobre el contenido significativo del texto.

Además, la proximidad metodológica también se alcanza en el intermedio de la polisemia, en la cual es importante destacar la búsqueda del equilibrio o intermedio en el sentido que en principio se presente relativamente igual en el texto. Por esta razón, es importante destacar las diversidades y semejanzas, entre las estrategias pedagógicas de cultura ciudadana, informes de gestión, código de policía para Bogotá, para de esta manera identificar sobre el campo analógico hermenéutico, evidencias que desemboquen en igualdades y desigualdades que conforman la verdad sintáctica de la coherencia intratextual e intertextual.

Entonces, la importancia de la postura epistemológica hermenéutica analógica, pone de presente la búsqueda del equilibrio en el marco de la interpretación, donde el investigador debe alcanzar proporcionalidades o equidades referentes a la comprensión del propósito de estrategias pedagógicas y normativas en el contexto de la cultura ciudadana. Encontrando de esta manera los límites entre el lenguaje y el ser, la naturaleza de la cultura ciudadana y la cultura de los usuarios del TM.

Por lo tanto, el acto hermenéutico analógico en nuestra investigación nos permitió lograr comprensiones e interpretaciones de la cultura ciudadana en TM sobre la búsqueda de modificar comportamientos inadecuados por parte del usuario de TM. De esta manera, estableceremos analogías de sentido entre la posición del investigador, que lo constituye el comportamiento cultural de los usuarios del sistema TM de Bogotá.

Así la comprensión del texto cultura ciudadana, representado en estrategias pedagógicas, informes de gestión TM y el código de policía para Bogotá alcanzando la interpretación de múltiples significados de acuerdo a su contexto, permite alcanzar múltiples posibilidades enfocadas a la analogía.

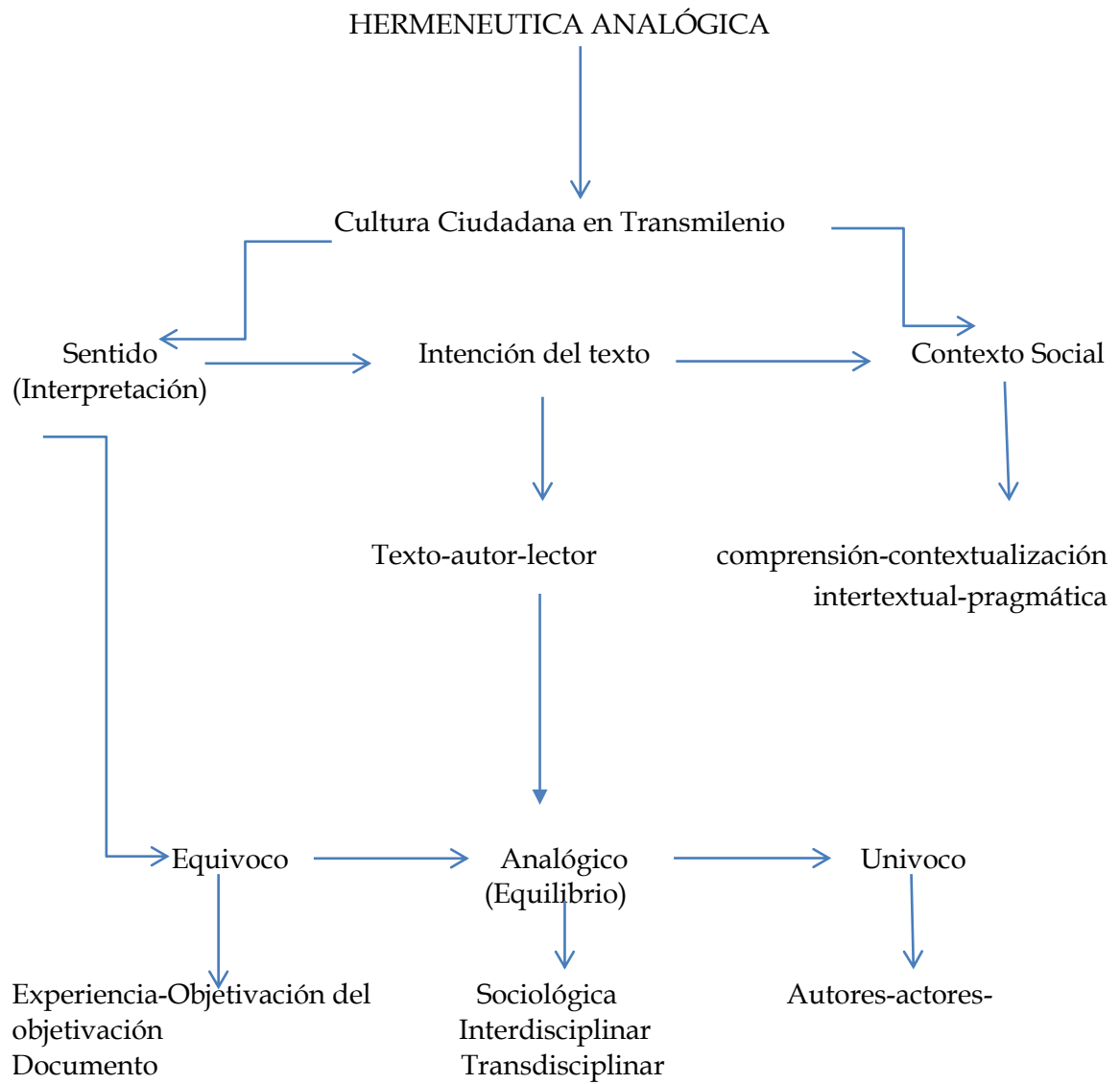
### **3.2 Propuesta Metodológica- Modelo Analógico**

La hermenéutica analógica desde su naturaleza interpretativa y su objeto por rescatar al sujeto, se acerca más a lo equívoco, que a lo unívoco. Sin embargo, se requiere que no se incline más a este último, aunque la interpretación de la realidad se acerca mejor mediante el conocimiento analógico. Sin embargo, no se presenta rivalidad entre lo equívoco y unívoco, por cuanto debe dirigirse a una rama analógica como es la de atribución, donde la tipificación de la interpretación obtiene un significado principal y otros secundarios. Donde el significado del término se atribuye según jerarquía, donde hay un significado principal, lo más propicio y adecuado, y otros que lo son menos; no se trata de un significado único, ni de una interpretación única, como en la hermenéutica univocista.

La analogía de proporcionalidad recoge los diversos contenidos y los diversos sentidos del término con más igualdad, sin un analogado principal y otros secundarios, sino como una cierta democracia de sentidos, pero no hay una completa igualdad (Beuchot, 2003. Pág. 60).

La hermenéutica analógica no es solo una propuesta metodológica, sino un modelo teórico de interpretación, con presupuestos ontológicos y epistemológicos. En la presente investigación los documentos escritos acerca de la cultura ciudadana y TM se compromete con una interpretación sociológica relacionada con el comportamiento sociocultural de los usuarios, en su condición de actores ciudadanos que hacen uso del sistema.

Los documentos en su contenido y categorías asignadas pueden conducir a varias interpretaciones válidas y no a una sola; pero según sus niveles de validez interpretativa. Por eso la intencionalidad del investigador es interpretar, pero no a tal punto que se cambie o se pierda la intencionalidad de los autores del documento. Por lo tanto es necesario buscar un equilibrio en el que predomine la interculturalidad de los autores, que es el lado del que esta la objetividad.



| Documentos/Categorías de Análisis                                  | Equivocas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Análogas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Univocas                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Informes de Gestión Transmilenio 2009-2010-2011-2012</b></p> | <p>Sensibilización de los usuarios acerca de su corresponsabilidad para el uso adecuado del sistema, culturizar a los usuarios para la salida y entrada adecuada al TM, mensajes de alto impacto para el buen uso del TM, campañas permanentes de cultura ciudadana, fortalecimiento cultural a través del uso de canales de comunicación, herramienta organizacional, sensibilización de usuarios mediante comunicación y divulgación cultural para el uso del TM, sensibilización de los usuarios actuales y potenciales del servicio masivo de transporte, fomento del comportamiento de tolerancia y respeto dentro del TM,</p> | <p>sentido de pertenencia mejorando el conocimiento y funcionamiento del TM en relación al comportamiento, la vida vale más para la convivencia, comportamiento para la convivencia pacífica, infundir valores cívicos y de convivencia, atención a la comunidad promoviendo espacios de participación, comportamiento solidario entre los usuarios como bien común generando espacios de valoración y reflexión, convivencia ciudadana de todas las personas usuarias, promoción y fomento sobre el uso correcto y adecuado de espacios culturales en TM, gestión social y fortalecimiento de la cultura TM, fomentar la participación ciudadana en el uso del TM, veedurías ciudadanas para la corresponsabilidad del uso adecuado del TM, generación de espacios de convivencia y cultura ciudadana colateral con el uso del TM, socialización de la cultura ciudadana, implementación de la figura defensor de usuarios, comportamientos prudentes o imprudentes de los usuarios, participación ciudadana en la protección de TM como bien de interés cultural, socialización e incentivación para el</p> | <p>Convivencia pacífica en el buen uso de los espacios públicos, conciencia del amor por Bogotá, conciencia de corresponsabilidad del usuario, convivencia ciudadana de todas las personas usuarias, cumplimiento social y cultural por parte de la comunidad en el uso del TM, mayor sentido de pertenencia para el uso del TM, buen uso colectivo de los espacios públicos en Bogotá,</p> |

|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                     |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | comportamiento ciudadano, denuncias para defender al TM como bien de interés cultural, participación integral ciudadana a través de organizaciones comunales para manifestar inquietudes y sugerencias, sentido de pertenencia mejorando el conocimiento y funcionamiento del TM en relación al comportamiento |                                                                                                                                     |
| <b>Código de Policía para Bogotá</b> | infraestructura, predios, equipos, señales, paraderos y estaciones, utilizados para la eficiente y continua prestación del servicio público, Los pasajeros, usuarios, conductores y peatones deben optar por conductas específicas que no perturben o amenacen perturbar su desarrollo normal y su uso adecuado. | transporte masivo de personas,                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Su uso está enmarcado en las reglas de igualdad, tranquilidad, buen comportamiento, solidaridad, seguridad y convivencia ciudadana. |

### 3.3 ANÁLISIS

- **Código de Policía**

Sobre el marco de las estrategias pedagógicas de *cultura ciudadana* para la formación de ciudadanos en TM, se plantearon acciones integrales que además de establecerse dentro del contexto urbano, sean capaces de apropiar desde la escuela y fuera de ella, el ejercicio ciudadanos regulados y autorregulados en el marco de la *cultura ciudadana*.

De acuerdo a lo anterior, el protagonismo pedagógico que ha adquirido la Cultura Ciudadana en Bogotá se desprende de acuerdos sociales. Uno de estos acuerdos materializó sobre el código de policía para Bogotá. La política de cultura ciudadana sobre éste código reunió pedagogías guiadas a la participación democrática, el fortalecimiento de valores como el respeto, la tolerancia y el reconocimiento de diversas culturas urbanas que parten de campañas pedagógicas, que se transforman en instrumento capaz de expandirse a todas las esferas sociales tomando puntos de convergencia sobre la actividad de la ciudadanía.

Entonces, vincular pedagógicamente a los ciudadanos desde el campo de la democracia compromete a la gestión del TM sobre una visión general en la cual, se buscaría abarcar a la pedagogía sobre herramientas que fortalecen los canales democráticos, la cultura ciudadana y la regulación sobre la base de la convivencia y el cumplimiento de reglas. Además, la inclusión del TM sobre el código de policía determina que la convivencia dentro del sistema debe estar mediada por reglas de igualdad, tranquilidad, buen comportamiento, solidaridad, seguridad y convivencia ciudadana. Entre tanto la coherencia entre deberes, derechos y libertades que busca resolver la cultura ciudadana, se materializa en el apartado de cultura ciudadana del código de policía, ya que todas las personas deben ser veedoras del TM para garantizar la convivencia. Entre tanto la inobservancia a comportamientos inadecuados proveerá sanciones correctivas. El campo pedagógico como instrumento idóneo para la práctica de cultura ciudadana, pretendería en el marco de la convivencia que el ciudadano por medio del aprendizaje sostenido en bases cívicas y morales le sea posible re-posicionar la regulación entre ley, moral y cultura. Además es capaz de conocer y reconocer valores, normas, derechos y deberes ciudadanos que

forman desde el contexto urbano los primeros rastros que componen espacios y acciones democráticas.

Es ineludible aclarar que el código de policía será analizado desde su articulación con la cultura ciudadana en el contexto del TM, según interpretación hermenéutico analógica las articulaciones sobre principios y valores fundamentales para la convivencia ciudadana. De la misma manera, el código de policía para Bogotá acude a valores fundamentales que deberían permear el comportamiento ciudadano, según interpretación hermenéutico analógica los postulados del código de policía se manifiestan en reglas mínimas que deben ser acatadas en un contexto democrático que promulgue derechos y deberes ciudadanos “Este Código tiene por objeto regular el ejercicio de los derechos y libertades ciudadanas de acuerdo con la Constitución y la Ley, con fines de convivencia ciudadana. Establece reglas de comportamiento para la convivencia que deben respetarse en el Distrito Capital de Bogotá” (Código de Policía para Bogotá).

Para el caso concreto de TM, optar por conductas específicas de los ciudadanos en conjunto con la protección de la infraestructura del sistema sumado al manual del usuario, además en cuanto a la prestación del servicio las conductas específicas deben encontrarse alineadas sobre la continua y eficiente prestación del servicio caracterizado como público por el código de policía “ Sistema Transmilenio está integrado por la combinación organizada de infraestructura, predios, equipos, señales, paraderos y estaciones, utilizados para la eficiente y continua prestación del servicio público esencial de transporte masivo de personas, a través de buses dentro del perímetro urbano de Bogotá D.C. Su uso está enmarcado en las reglas de igualdad, tranquilidad, buen comportamiento, solidaridad, seguridad y convivencia ciudadana. Los pasajeros, usuarios, conductores y peatones deben optar por conductas específicas que no perturben o amenacen perturbar su desarrollo normal y su uso adecuado y cumpla con sus objetivos”.

Los anteriores postulados correspondientes al código de policía para Bogotá relacionado como política de *cultura ciudadana*, develan discordancias sobre el equilibrio de la ley, la moral y la cultura. El asunto de valores o principios

fundamentales ciudadanos implica desafíos en la consolidación de comportamientos cohesionados sobre la base de valores morales. Afirmar reglas como un mínimo compartido por el usuario TM determina cuestionamientos sobre cómo promover estas reglas que el código denomina como mínimas. La complejidad multicultural de los ciudadanos bogotanos, implican una serie de complicaciones inmersas alrededor del acatamiento de normas, las formas por las cuales los ciudadanos se apropian de espacios que posibilitarían la construcción de un sentido de pertenencia compartido.

El carácter público otorgado por el código de policía para Bogotá traería a colación el reconocimiento de un servicio al cual todos los ciudadanos pueden acceder sobre la base de la democracia. Sin embargo, el desconocimiento por parte del TM sobre la realidad social de los ciudadanos que habitan en zonas aledañas a portales y troncales diluye el objetivo del sistema por consolidarse como servicio público. Ocupación de vías, aumento de precios del suelo que se encuentran continuos a portales y troncales y el costo del pasaje. Dividen la comprensión de la realidad social del ciudadano por parte del TM.

Entre tanto, la participación del ciudadano en asuntos que deberían competerle en relación al servicio de transporte público de Bogotá y más concretamente a TM, devela la necesidad de apelar a la condición activa del ciudadano en asuntos políticos como lo afirma Almond (1992). En un contexto democrático como el bogotano, el ciudadano se encuentra en capacidad de participar y definir mediante veedurías y acciones conformadas por sociedades civiles, cómo se construye el carácter de servicio público otorgado por el código de policía a TM.

- **Informes de Gestión Transmilenio**

En relación al contexto sociocultural presente la ciudad de Bogotá actualmente, se logra interpretar nuevas emergencias en términos de cultura ciudadana. La cultura ciudadana, para este caso, el equilibrio entre ley moral y cultura, y contexto de deberes y derechos del ciudadano, se encuentra mediada por tendencias pedagógicas que harían del comportamiento ciudadano algo predecible al interior del TM. Se puede tomar el concepto de “cultura ciudadana” Mockus (2009), para articularlo con la propuesta pedagógica de cultura ciudadana llevada a cabo por el TM, pues allí acontece la apreciación del sistema sobre el comportamiento sociocultural del ciudadano, algo que permitiría identificar y generar un proyecto pedagógico a partir de comprensión e interpretación de la multiculturalidad que permea la sociedad bogotana. “La Cultura ciudadana que se enfoca a las acciones realizadas con el objetivo de fomentar comportamientos de tolerancia y respeto dentro del TM y la estructuración y puesta en marcha de una estrategia de divulgación de la forma y normas de uso del Sistema Integrado del Transporte Público”.

Así, las estrategias pedagógicas de cultura ciudadana para el TM es un proyecto sobre la idea del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), donde existiría la posibilidad de que el ciudadano se posicione dentro del sistema a partir de una serie de comportamientos esperados por el TM. En ese sentido, el comportamiento sociocultural y la apropiación de la imagen pública que pretende consolidar TM, daría un reconocimiento que termina siendo difuso en términos de inclusión, reconocimiento y participación ciudadana. Pues se trata, de un sistema de transporte privado desde su constitución aprobada por el documento CONPES 3093 de 2000.

El hecho que lo público sea parte de TM en un contexto democrático, implicaría la participación del ciudadano sobre la formulación ejecución y control de estrategias de cultura ciudadana, donde sus ponencias sean reconocidas y evaluadas, como medio de afirmación de los saberes y propuestas populares, que en suma otorgarían nuevas formas de comprender e interpretar la formulación de estrategias pedagógicas en el contexto TM.

Las estrategias de cultura ciudadana desembocan en la inclusión de instituciones como el fondo de prevención vial, que junto a TM complementen pedagógicamente

estrategias de buen uso del sistema. Además, estas estrategias se trasladan a instancias estatales donde el fallo del Consejo de Estado mediante sentencia del 11 de Agosto de 2011 subyace el cumplimiento de deberes por parte de TM y la administración distrital encaminados al cumplimiento de los deberes que tiene la ciudadanía como usuaria del TM, estos deberes son: observar conductas de respeto, acatar y cumplir con el deber de ceder el turno en las filas de entrada y salida y las sillas a las personas discapacitadas, mujeres embarazadas, personas con niños en brazos, niños y ancianos, acatar el deber de observar las conductas y comportamientos que propendan por el ordenado, eficaz y seguro funcionamiento del sistema. Los anteriores deberes serán promovidos mediante campañas educativas, informativas y de capacitación.

Entre tanto, un componente integral que se traslada la dirección de estas estrategias a conductores, peatones, usuarios del TM. Sin embargo, lo que demuestra el informe de gestión (2012) abre la puerta a críticas sobre la forma en cómo comprende la estrategia pedagógica de cultura ciudadana el TM y más aún cuando se deja de lado la promoción de la convivencia pacífica por el propósito consolidar el SITP.

Las campañas de información acerca del SITP, hacen de la cultura ciudadana un medio propagandístico que mide su impacto de acuerdo a la cantidad de seguidores en las redes sociales y visitas en las páginas web. De esta manera, cuantitativamente se acude a la efectividad de una campaña de promoción que incluye elementos de participación ciudadana, pero que no responden a la continuidad de la estrategia pedagógica del año anterior (2011).

Otro punto que se destaca en relación a la estrategia pedagógica de la cultura ciudadana responde al reconocimiento de derechos y deberes de los usuarios del sistema TM. En este marco, el fallo del Consejo de Estado acude a los usuarios para que sean observadores de los comportamientos dentro del TM, así las labores de vigilancia que explica) se encuentran supeditadas desde el usuario como observador y vigilante que actúa en cumplimiento de sus deberes maximizando elementos positivos de la convivencia y el orden.

- **Cultura Ciudadana**

La interpretación hermenéutica analógica y su trascendencia con la cultura ciudadana, permite acercarnos a la compenetración con la gestión del TM y su relación con el posicionamiento de la convivencia y el valor de la vida como elemento fundamental de cultura ciudadana en la gestión del sistema.

La importancia de consolidar valores en los usuarios de TM, conlleva a los esfuerzos dirigidos desde el marco de la cultura ciudadana al propósito de posicionar la vida, la convivencia pacífica y la tolerancia como elementos que deben abordarse mediante campañas de sensibilización de los usuarios acerca de su comportamiento dentro del sistema.

La apuesta de TM dirigida a los ciudadanos bogotanos implica abordar el espacio público de Bogotá como patrimonio de la ciudad. Sobre este contexto el servicio del TM requiere deber y responsabilidad sobre el uso correcto del sistema. De igual manera, ésta responsabilidad es atribuida a los usuarios como deber sobre el uso adecuado del sistema. Así, TM consolidaría una apuesta por mejorar la calidad de vida de los bogotanos.

Para tal fin, el impacto de los mensajes dirigidos a los usuarios y la búsqueda por garantizar a los usuarios mejor calidad de vida mediante el uso de TM, hacen necesario la construcción de propuestas materializadas en campañas permanentes de cultura ciudadana, tal es el caso de la campaña “Tú Vida Vale Más” como mecanismo que lograría dinamizar y afianzar el valor de la vida y su relación con la promoción y fomento sobre el uso correcto del sistema.

En ese sentido, consolidar y fortalecer la cultura ciudadana en la intensión de TM, ha implicado la generación de espacios de convivencia y cultura ciudadana identificando los usuarios actuales y potenciales, para que sean precisamente ellos sobre quienes se socialice la cultura ciudadana como instrumento mediador de la convivencia ciudadana dentro del TM.

Para el análisis hermenéutico analógico, se consideró analíticamente la explicación trascendente para la sustentación epistémica lógica y heurística, es decir, el trasfondo social y cultural de los planteamientos de los documentos objeto de investigación.

- **Cultura Cívica**

Dentro de las categorías que han surgido desde el campo de la hermenéutica analógica, la participación ciudadana en el contexto de TM parte de una noción de la corresponsabilidad de los ciudadanos usuarios del sistema propia del uso adecuado del sistema, se crea desde el instrumento de veedurías ciudadanas que justamente permitiría la búsqueda de la convivencia entre los usuarios del sistema, se descubre como un componente que lograría consolidar el valor cívico, a través del fomento de la participación ciudadana relacionada con el uso del sistema, que justamente permitiría lograr la atención a la comunidad mediante espacios de participación.

Así, automáticamente se evidencia el valor cívico que se materializa en la participación integral ciudadana que compromete a los ciudadanos a través de organizaciones comunales para manifestar inquietudes y sugerencias relacionadas con la operación del sistema, siendo visible desde el posicionamiento de la figura del defensor del usuario.

De manera que se hace referencia a la convivencia democrática que tiene que ver con el fortalecimiento cultural del uso de TM a través de la participación, alude a la protección del sistema como bien de interés cultural. Entre tanto, no solo se interpreta la democracia como derecho a la ciudad, también los deberes ciudadanos se materializan en denuncias para defender a TM como bien de interés cultural

- **Comportamiento Cultural**

A partir de la construcción de la realidad contextualizada en diferencias de sentido planteadas en el comportamiento cultural de los ciudadanos usuarios del sistema TM, aparece la apuesta por consolidar amor por Bogotá en los ciudadanos, la

corresponsabilidad de los usuarios en el uso adecuado del sistema pretendería afianzarse por medio de la culturización de usuarios para la entrada y salida adecuada del TM, además buscaría lograr reconocimientos ciudadanos que permitan establecer lazos de solidaridad que consolidarían a TM como un bien ciudadano de interés común.

En su trascendencia heurística de las acciones de TM, se evidencia el propósito de buscar la reflexión y valoración de los usuarios, en relación al cumplimiento social y cultural en el uso adecuado del sistema.

Dentro de las estrategias para el comportamiento cultural de los usuarios, TM busca el fortalecimiento para el uso del sistema a través de diferentes canales masivos de comunicación. Así, el sistema mediante la herramienta organizacional apuesta a la sensibilización para el uso correcto del sistema.

De ahí que la posibilidad de fortalecer culturalmente el comportamiento de los usuarios mediante un dispositivo en el uso de canales de comunicación dispuestos por TM, lo que generaría establecer la conciencia del amor por Bogotá aludiendo a la corresponsabilidad ciudadana, la solidaridad en el comportamiento y los espacios públicos como bienes ciudadanos de interés común.

El afianzamiento del comportamiento cultural no sólo se construiría en el propósito del sistema por consolidar valores ciudadanos, también por medio de un aprendizaje guiado por la difusión de los medios de comunicación funcionaría la búsqueda de consolidar la relación entre el contexto cultural y los medios de comunicación.

Emerge del posicionamiento del ciudadano usuario frente a la gestión social del TM. De esta manera, emerge el propósito de socializar e incentivar el adecuado comportamiento ciudadano aludiendo al espacio público de la ciudad en relación a la búsqueda por consolidar valores que se materialicen en el comportamiento social de los ciudadanos bogotanos.

De ahí, la propuesta de socialización del comportamiento ciudadano creada por TM, pone el foco de sus esfuerzos sobre la prudencia e imprudencia de los usuarios en el contexto de su comportamiento desde luego mediante un proceso pedagógico

cultural para el rescate del comportamiento social adecuado ha venido desarrollándose en el contexto de valores como la tolerancia y el respeto que para TM pretenden ser capaces de consolidar el sentido de pertenencia ciudadano.

No obstante, la información y el conocimiento del funcionamiento del sistema TM, es decir, el esfuerzo permanente del sistema por consolidar el adecuado comportamiento social ha creado dos vertientes, la primera enfocada en el contexto de uso sobre valores ciudadanos, la segunda sobre el conocimiento del usuario alrededor de canales informativos como los medios de comunicación y redes sociales.

### **3.4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.**

El proyecto pedagógico de cultura ciudadana puesto en marcha en TM, ha propuesto una estrategia de formación dirigida a los ciudadanos usuarios del sistema considerando el comportamiento y convivencia ciudadana, apostando y promocionando el valor de la vida, ha encontrado el medio para generar mensajes que busquen impactar la forma en que se manifiesta el comportamiento social y cultural al interior del sistema.

Los planteamientos cargados de valores sociales, se propondrían sobre la reducción de episodios conflictivos dentro del sistema, con fines pedagógicos que maximizarían el comportamiento y uso adecuado del sistema TM que desde la posición de la protección del espacio público, han provocado la intensión de llamar la atención de los ciudadanos sobre su comportamiento social y cultural, destacando el uso de herramientas tecnológicas, dispositivos de comunicación y redes sociales, que de manera cuestionable dirigen sus esfuerzos para consolidar el uso adecuado del sistema por parte de los usuarios tomando como referencia la transformación de valores, tradiciones y normas que son contextualizadas de acuerdo a pautas propuestas por TM, implicando la figura del sistema como espacio público de Bogotá.

La resolución del problema de coherencias entre deberes, derechos y libertades, y sin la necesidad de fortalecer la autoridad como lo afirmaría Guzmán, apela al desarrollo

cultural de los ciudadanos usuarios en un contexto multicultural que devela serios desafíos en la estructura misma de la gestión de la cultura ciudadana por parte del sistema.

Si bien es cierto que la cultura ciudadana tiene como propósito establecer reglas compartidas por los ciudadanos como lo afirma (Mockus, 2009). Es importante que las acciones pedagógicas propuestas por TM reconozcan e identifiquen el contexto multicultural de Bogotá evocando la búsqueda por educar ciudadanos que sean capaces de identificar límites y contextos públicos mediados por juicios guiados por valores, tradiciones y normas.

La consolidación de proyectos y campañas de cultura ciudadana, pretendido por el sistema TM, sumado a las formas de participación ciudadana, iniciarían la apuesta real por humanizar y formar comportamientos adecuados dentro del sistema, reduciendo las manifestaciones de conflicto que se presentan en el sistema.

Junto al paradigma pedagógico representado en la *cultura ciudadana*, la cultura cívica, los derechos y deberes ciudadanos macarían los parámetros y características del ciudadano que se ha pretendido consolidar, tomando como medio de sensibilización y significación el valor de la vida entre el comportamiento de los usuarios.

Desde el enfoque hermenéutico analógico, la importancia de la semiótica radica en comprender e interpretar un proyecto pedagógico iniciado en el contexto privado del transporte de la ciudad como elemento tangible y proyectado a la apropiación y sentido de pertenencia de los usuarios.

La cultura urbana heterogénea que expone Barbero (1998), acontece una apreciación del ciudadano sobre la estructura cultural y física de la ciudad, se recomienda formar una apreciación del ciudadano sobre su reconocimiento y contextualización cultural que inicie desde la apropiación del espacio público para el que muchos en el contexto bogotano son foráneos, de acuerdo a sus condiciones de desplazamiento y migración, como herramienta que logre visibilizar diversos saberes, significados y conexiones de los ciudadanos con el espacio público. Es un proceso que debe involucrar y hacer partícipe a ciudadanos que desde su contexto cultural les sea posible involucrarse e

identificarse con las dinámicas propias de TM y más aún con las dinámicas socioculturales propias de la ciudad de Bogotá.

En ese sentido la experiencia del ciudadano bogotano en el espacio público como práctica y expresión de patrones culturales y de comportamiento, debe obedecer a la construcción y reconocimiento incesante de diversos sistemas de creencias y valores que sean promulgados en forma compartida.

Pues desde la identificación del contexto bogotano cargado por diversos grupos etnoculturales, empiezan a surgir elementos que componen la “construcción democrática” (Almond, 1992), que se descubre dentro del pluralismo social y al interior del sistema de transporte de Bogotá, lo que hace alusión a distintas formas de sabiduría propias del pueblo al interior de la cultura popular. Además de abrir interrogantes sobre el cómo considerar desde TM la multiculturalidad en Bogotá.

Posteriormente surgen cuestionamientos al propósito de la gestión de la cultura ciudadana en TM, que permitiría interpretar las nociones sobre las cuales se comunica el sistema con Los usuarios. De esa forma los patrones culturales y de comportamiento nacen como elemento que se orienta a la interpretación de una estrategia pedagógica de comunicación, que tiene sus efectos en la consolidación de sus saberes identificados en su comportamiento social, creatividad material, espiritual y la sabiduría popular

Una de las propuestas que sugiere la presente investigación radica en cuestionar cómo debe llegar la comunicación a los usuarios para que los programas pedagógicos y educativos trasciendan a los patrones culturales y de comportamiento de los ciudadanos usuarios del sistema. Respecto a la realidad que afronta el sistema TM, el sentido colectivo que se buscaría consolidar en el sistema bajo los condicionantes multiculturales, implica convergencias integrales entre la condición activa del ciudadano dentro de un sistema que pretende consolidarse bajo la figura de lo público y en consecuencia de lo democrático.

Dentro del grupo de aspectos relevantes, frente a la consolidación social y cultural de TM, ha demandado la participación del Estado a partir de la repartición de

corresponsabilidades que involucran a diversos sectores institucionales y sociales. El fallo de la sentencia del 11 de agosto de 2011 involucra responsabilidades a la alcaldía mayor de Bogotá, TM, la secretaria de movilidad, la policía y usuarios, con miras al cumplimiento de medidas que mejoren la prestación del servicio, de la cual es el Estado quien toma la iniciativa por hacer partícipes a diversos sectores de la sociedad como por ejemplo las personas en condición de discapacidad física.

Es así que la importancia de posicionar al ciudadano dentro del sistema, se encuentra con debilidades participativas, pues la democracia sustentada en canales de participación, como componente impulsador de nuevas formas de inclusión ciudadana, abarca incontables opciones que se relaciona con la valoración constante del ciudadano, lo planteado por (González, 2007). Devela la necesidad de evaluaciones ciudadanas que son componente fundamental y necesario en la estructura que se propone desde el ámbito de la cultura ciudadana.

Sin embargo la consolidación de elementos democráticos en TM, ha dejado de lado la inclusión de diversos sectores de la sociedad civil, como por ejemplo personas en condición de discapacidad, a los cuales les sería de suma importancia la vinculación directa y real en la que la participación sea un factor clave de visibilización y reconocimiento de su realidad, que permita formular, controlar y verificar de forma real la gestión del sistema TM en sus pretensiones públicas y democráticas.

En efecto, se enfatiza en aportes provenientes desde la multiculturalidad que caracteriza a los usuarios del sistema como apuesta de construcción democrática inclusiva, que parta de la diversidad de condiciones sociales que viven los ciudadanos bogotanos. Haciendo uso de relaciones entre la realidad social y cultural como construcción de proyecto pedagógico. Donde sea posible identificar la realidad y la forma en la cual se comparte al interior del sistema, orientando un proyecto social que en efecto abra la puerta a la consolidación e incorporación de propuestas y sugerencias que se desarrollen en pro de un sistema que se identifique con diversos contextos y realidades sociales y culturales.

Se sugiere una evaluación de impacto de las acciones adelantadas en el distrito, propuestas masivamente para el uso adecuado de TM, a través de medios de comunicación, conferencias, conformación de grupos de veeduría y otras formas.

## **BIBLIOGRAFÍA.**

Almond, G. (1992). *Diez textos basicos de Ciencia Política*. Barcelona: Ariel.

Alonso, L. E. (1998). La mirada cualitativa en sociología. En L. E. Alonso, *La mirada cualitativa en sociología* (pág. 56). España: Fundamentos.

Ángela Bermúdez y Rosario Jaramillo. (Coord). (2000). Estudio exploratorio “comprensión y sensibilidad ciudadana de los alumnos de 5ª grado del distrito

capital. Proyecto: Evaluación de competencias básicas y valores ciudadanos. Bogotá: Secretaria de Educación Distrital.

Barbero, J. M. (1998). Un Nuevo Mapa Cultural. En Y. Campos, & I. Ortiz, *La Ciudad Observada*. Bogotá : Observatorio de Cultura Urbana, Unidad Especial del Instituto Distrital de Cultura y Turismo-Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Beuchot, M. (2003). *Hermenéutica Analógica*. Bogotá: El Buho.

Bromberg, P., & Gomescásseres, T. (2009). Reflexiones Sobre Cultura Ciudadana. En *¿QUÉ FUE Y QUÉ SERÁ LA ?* (pág. 195). Bogotá D.C: Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte.

Chaparro, I. (2002). *Evaluación del Impacto Socioeconómico del Transporte Urbano en la Ciudad de Bogotá. El Caso del Sistema de Transporte Masivo, Transmilenio* . Santiago de Chile: Naciones Unidas.

CONPES, C. N. (2010). *Conpes de Movilidad Integral Para la Región Capital Bogotá-Cundinamarca* . Bogotá : Ministerio de Transporte .

Contraloría. (2012). *Auditoría Integral A La Empresa de Transporte Del Tercer Milenio Transmilenio S.A.* Bogotá D.C: Contraloría de Bogotá D.C.

Echeverri, J. C., Ibañez, A. M., & Hillon, L. (2004). La Economía de Transmilenio. *Un sistema de Transporte Masivo para Bogotá. Documento CEDE Bogotá* .

Foucault, M. (2006). *Seguridad, Territorio, Población* . Buenos Aires : Fondo de Cultura Económica.

Gomez, N. (2007). Espacio Público en Bogotá (1990-2006). *Bitacora Urbano Territorial Vo. 1* .

González, J. (2007). *Ciudadania e Interculturalidad*. Bogotá : Tercer Mundo Editores.

Guzman, F. (2009). Cultura Ciudadana y Gobierno Urbano. En F. Guzman, y *Gobierno Urbano* (pág. 22). Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Hurtado, A. (2009). Revitalización de Espacios e Integración Urbana . *Revisita Asuntos Públicos* No 3 .

IDCT, I. D. (1999). *La Investigación en el Área de* . Bogotá: Instituto Distrital de Cultura y Turismo.

IDEP, I. p. (2001). *BOGOTÁ NUESTRA CIUDAD, CENTRO DE LOS PROCESOS DE FORMACIÓN CIUDADANA, INFORME FINAL COLEGIO DISTRITAL ATANASIO GIRARDOT*. Bogotá: IDEP Insituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico.

IDEP, I. p. (2005). LA CIUDAD IMAGINADA ESCUELA, SUJETO Y CONCIUDADANIA . En IDEP, *LA CIUDAD IMAGINADA ESCUELA, SUJETO Y CONCIUDADANIA* (pág. 104). Bogotá D.C.: IDEP Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico .

Instituto de Estudios Urbanos, I. (2005). *Tercera Encuesta de Cultura: Ciudad de Bogotá 2005* . Bogotá: Universidad Nacional de Colombia sede Bogotá.

Lizarazo, I. (2004). *Sistema Transmilenio y Sistema Tradicional de Transporte, desplazamiento de un modelo* . Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

López, E. (2006). *Exaluación Ex Post e Impacto de Transmilenio* . Bogotá : Escuela de Administración Pública ESAP.

Martinez, A. (2003). Sistema de Transporte urbano masivo de pasajeros de Bogotá Transmilenio. *Urbano*. Vol.6. Numero 7 , 36.

Melo, J. O. (2009). *y Homicidio en Bogotá*. Bogota: Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte.

Mockus, A. (1998). Cultura, Ciudad y Política. En Y. Campos, & I. Ortiz, *La Ciudad Observada Violencia, Cultura y Política*. Bogotá: Observatorio de Cultura Urbana, Unidad Especial del Instituto Distrital de Cultura y Turismo-Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá.

Mockus, A. (1998). Cultura, Ciudad y Política. En Y. Campos, & I. Ortiz, *La Ciudad Observada*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.

Mockus, A. (2009). De la Cortesía a la Cultura Ciudadana. En R. Londoño, *en Bogotá: Nuevas Perspectivas*. Bogotá : Secretaria de Cultura Recreación y Deporte.

Mockus, A., & Corzo, J. (2003). Dos caras de la convivencia. Cumplir acuerdos y normas y no usar ni sufrir violencia. *Análisis Político No 48*, 4.

Mouffe, C. (2007). *En torno a lo político*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Movilidad, S. d., & Transmilenio. (2012). *Informe de Gestión 2012*. Bogotá : Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

Observatorio de Cultura Urbana, C. d. (2002). *La en Bogotá, Resultados de la Primera Aplicación del Sistema de Medición*. Bogotá: Instituto Distrital de Cultura y Turismo.

Rossi, M. (2005). *Bogotá en Movimiento: Habitar la Ciudad Recorriéndola*. Bogotá: Universidad de los Andes.

Sánchez, E. (2009). Regulación y Autorregulación en el Espacio Público . En A. Mockus, M. Garcia, & T. Gomescásseres, *en Bogotá: Nuevas Perspectivas* (pág. 45). Bogotá: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte-Alcaldía Mayor de Bogotá.

Schutz, A. (1972). *Fenomenología del Mundo Social. Introducción a la Sociología Comprensiva*. Buenos Aires: Paidós.

Secretaría de Movilidad, A. M., & Transmilenio. (2012). *Informe de Gestión 2011 Febrero de 2012*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.

Transmilenio, E. d. (2010). *Seguimiento de la Demanda* . Bogotá: Transmilenio S.A.

Valero, H. (2010). *INCIDENCIA DE LA FORMACIÓN HUMANISTA TOMISTA EN LOS ESTUDIANTES DE PREGRADO DE LA UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS SEDE PRINCIPAL ENTRE EL AÑO 2001 A 2006*. Bogotá: Universidad Santo Tomás.

### **Documentos WEB:**

Bogotá, P. (20 de 09 de 2010). *participacionbogota*. Recuperado el 25 de Abril de 2013, de *participacionbogota*: [http://www.participacionbogota.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1512:p-sdp&catid=372:p-sdp](http://www.participacionbogota.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=1512:p-sdp&catid=372:p-sdp).

Concejo de Bogotá, A. 6. (s.f.). *alcaldiabogotá*. Recuperado el 22 de 03 de 2013, de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=535>.

González, J. (2007). *bdigital.unal.edu*. Recuperado el 13 de 03 de 2013, de <http://www.bdigital.unal.edu.co/1251/4/03CAPI02.pdf>

Secretaria de Educación, A. M. (s.f.). *sedbogota*. Recuperado el 15 de Mayo de 2013, de sedbogota:

[http://www.sedbogota.edu.co/AplicativosSED/Centro\\_Documentacion/anexos/anteriores\\_2004/estudioexploratorio.pdf](http://www.sedbogota.edu.co/AplicativosSED/Centro_Documentacion/anexos/anteriores_2004/estudioexploratorio.pdf)