



Facultad de Sociología

La cultura ciudadana en el sistema Transmilenio en Bogotá

Estudiante: Valentina Aranguren Padilla

Asesora: Luz Ángela Tabares

Bogotá 13 de Mayo de 2019

Introducción	4
Generalidades de la movilidad y la cultura ciudadana en Bogotá	5
Movilidad	5
Cultura ciudadana	8
Conceptualizaciones y definiciones	13
Desarrollo y cooperación internacional para el desarrollo	13
Movilidad	16
Cultura ciudadana	19
Conclusiones	24
Referencias Bibliográficas	26
Tabla de celdas	29

Agradecimientos

Quiero agradecer en estas líneas mi familia, por ser ese apoyo incondicional durante toda mi carrera universitaria y toda mi vida.

De manera especial a mi abuela, quien siempre supo darme fuerzas para continuar en este caminar, demostrando su cariño y su confianza sin importar las diferencias de opiniones. A mi papá, quien con valentía y exigencia supo direccionarme durante estos cinco años universitarios. Por último, a mi mamá quien me enseña todos los días el valor del estudio para el futuro, y quien con amor me da voz de aliento para continuar con mis metas sin importar las adversidades.

A ellos agradezco, por brindarme su sabiduría y conocimiento que me permitieron llegar a la culminación de una etapa más de vida, para desarrollarme como persona y como profesional.

Resumen

En el presente artículo se abordan discusiones problemáticas, en torno a la cultura ciudadana y las formas de aplicación que se han ejecutado para ésta en el último milenio en el sistema de transporte masivo Transmilenio. Este artículo muestra estrategias que se han implementado por los gobiernos de Alcaldías desde el año 2000 hasta la actualidad, con el fin de evidenciar las primeras ideas que se impulsaron para la creación y uso de Transmilenio, y así percibir el contraste con las formas de impulsar y aplicar la cultura ciudadana en este tipo de transporte en la actualidad.

Palabras clave

Políticas de gobierno, sistema de transporte masivo, Transmilenio, cultura ciudadana, apropiación.

Abstract

In the present article problematic discussions are approached, around the citizen culture and the forms of application that have been executed for this in the last millennium in the massive transport system Transmilenio. This article shows strategies that have been implemented by the mayoral governments from the year 2000 to the present, in order to show the first ideas that were promoted for the creation and use of Transmilenio, and thus perceive the contrast with the ways of promoting and apply the citizen culture in this type of transport at present.

Key words

Government policies, mass transport system, Transmilenio, citizen culture, appropriation.

Introducción

“En Colombia lo que tenemos que ser es corresponsables. Tenemos que cuidarnos entre todos, regularnos entre todos, para no hacer las cosas chambonamente. Es cultura ciudadana.”

Antanas Mockus

La movilidad se ha convertido en un tema decisivo al hablar de calidad de vida, pues las grandes distancias y las largas horas de viaje dentro de la ciudad, han conllevado a que ciudadanos de grandes ciudades del mundo, se replanteen el papel de esta en la mejora de la cotidianidad de ellos. En efecto, se han planteado estrategias que contrarresten los efectos negativos de la movilidad en la ciudadanía y en la ciudad, sin embargo muchos estos parecen haber fracasado ante su objetivo.

No obstante, en lo que respecta a la ciudad de Bogotá se presentan diferentes tipos de transporte de la movilidad, entre ellos Transmilenio, un proyecto que fue impulsado a finales del milenio pasado y que fue postulado como propuesta que contrarrestaría problemas de movilidad en la ciudad. Sin embargo, este con el pasar de los años demostró otra lógica a la de su fin planteado inicialmente.

En consecuencia se presenta a la cultura ciudadana, para que incida en gran medida en lo que respecta en la mejora de la movilidad en este sistema de

transporte y que a su vez esta incida en el aumento de la calidad de vida de los ciudadanos, por tal motivo ¿Cuál es el impacto de la cultura ciudadana en la movilidad de Bogotá en el sistema Transmilenio?

En éste artículo, primero se describió una generalización de la problemática de la movilidad de Bogotá, vista de un proceso histórico que ha vivido la ciudad para llegar a un proyecto como Transmilenio, segundo se explicitará una concepción teórica de la movilidad, el desarrollo la cooperación internacional y la cultura ciudadana, esto con el fin de mostrar los antecedentes que tuvo la cultura ciudadana en Bogotá y los que tienen en la actualidad y en tercer lugar se explicará la relación entre la contextualización descrita y los referentes conceptuales, sustento de la reflexión. Para el desarrollo de estos tres puntos, se van a describir las estrategias de gobierno usadas para la aplicación de la cultura ciudadana y la mejora de la movilidad en Bogotá durante los gobiernos de Antanas Mockus (1995-1997) (2001-2003) y Enrique Peñalosa (2017-2019), partiendo de ideas preliminares planteadas en el segundo punto, en lo que compete a la conceptualización de la movilidad y la cultura ciudadana.

En efecto, son muchas las definiciones que son atribuidas a este último término pero son pocas las investigaciones que se han realizado en materia de ésta en relación a la movilidad, por lo cual se han tomado referencias encaminadas al proyecto político que se logró visualizar en Bogotá durante las Alcaldías de Antanas Mockus y la actual de Enrique Peñalosa. No obstante, es importante analizar este concepto aplicado al proyecto y sistema de transporte Transmilenio, pues es un espacio que resulta ser fructífero al incluir todos los elementos que componen a este término y que desde lo conceptual se ha querido llevar a la práctica cotidiana de los ciudadanos.

Generalidades de la movilidad y la cultura ciudadana en Bogotá

Movilidad

En la cotidianidad de las grandes ciudades del mundo, la cuestión de la movilidad se ha trocado en una problemática para quienes las habitan, debido a que estas “experimentan profundos cambios en las últimas tres décadas que ponen en revisión al planeamiento urbano. La periferia extensa, difusa, físicamente discontinua pero funcionalmente integrada al espacio metropolitano, es una constatación generalizada y extendida a nivel mundial” (Gutiérrez, 2010) pues el tiempo empleado en viajes, la disminución de la velocidad por hora de los vehículos, el aumento del parque automotor y el desbordado crecimiento poblacional, han provocado que el traslado de un punto a otro haya aumentado en su grado de dificultad.

A saber, “el tiempo promedio de un viaje diario en un solo sentido en Río de Janeiro es de 90 minutos. En Bogotá, de 60 minutos. La velocidad vehicular promedio en Manila es de siete millas por hora. El auto en Bangkok pasa detenido en el tráfico, en promedio, el equivalente a 44 días al año.”(Gakenheimer, 1998. Pag.1) Lo que es reflejo de los acelerados cambios, que viven en la actualidad las principales ciudades y los efectos que están causando en el quehacer diario de sus habitantes.

Por consiguiente, es importante pensarse la problemática en términos generales que permitan tener una mirada holística de los factores que encierran al tema de la movilidad. Para esto resulta importante explicar el modelo general del desarrollo urbano, con el fin de evidenciar las nuevas formas de habitar en la ciudad, que traen consigo hábitos en las calles que posteriormente influyen en la movilidad de las ciudades. En ese sentido “el modelo general del desarrollo urbano está dado por la configuración de las ciudades en los lugares en que las personas realizan sus actividades cotidianas, algunas de las cuales se desarrollan fuera de sus viviendas y para las que requieren el uso de diversos medios para desplazarse tales como la caminata, el uso de bicicleta, automóviles, autobuses, motocicletas,

ferrocarriles y el metro.” (González, J. R. Q y González L. E. Q, 2016. P.88) Al usarse estos medios para desplazarse, se generan problemas de movilidad en tanto se da una rápida urbanización que traen consigo repercusiones en las economías urbanas, por lo cual la congestión urbana podría definirse como el exceso de demanda de viajes sobre su oferta, esto consiste en que muchas personas quieran movilizarse al mismo tiempo en un espacio limitado (González, J. R. Q y González L. E. Q, 2016. P.88)

Otros problemas derivados de la movilidad, también se ven causados por una insuficiente malla vial debido a la insuficiente planeación y proyección a futuro, pues es incapaz de contener un alto flujo vehicular propenso a pocos recursos económicos y ambientales para el desarrollo de estas, sumado al crecimiento acelerado de la población y por tanto de la extensión de la ciudad, provocando tener más vías de acceso a espacios nuevos habitados, que no cuentan con calles que conecten a espacios centrales de la ciudad.

Sin embargo, estos problemas como se ha mencionado a lo largo del texto parecen están enraizados en un problema singular, el cual resulta ser el uso creciente de medios de transporte individual y servicios personalizados en una periferia menos habitada, por tanto crea argumentos como la dependencia del automóvil.

Por tanto la movilidad resulta ser importante para incidir en la cultura, ya que logra develar aspectos del territorio en tanto genera experiencias y significados a partir de la recreación de estas, pues el tiempo empleado en viajes cotidianos ya no es considerado como tiempo muerto sino como práctica social y cultural que hace parte del hábito en ciudadanos. Por consiguiente la movilidad, se ha convertido en aspecto central de las ciudades que permite generar avances en la planificación urbana, estudios de transporte e infraestructura y definición de metodologías que definan la intervención de estas. “La movilidad en este sentido puede ser entendida como medio para analizar fenómenos contemporáneos y servir para cuestionar diversos niveles de las dimensiones sociales” (Jirón, 2015)

En efecto la movilidad resulta ser un factor esencial para estudiar fenómenos sociales gestantes en una ciudad acelerada, especialmente cuando estas ha

tenido insuficientes políticas públicas, han optado por decisiones que han causado impactos negativos como el aumento del parque automotor o el aumento de la afectación del aire por la contaminación, esto mayor controversia tanto en la institucionalidad al no tener eficaz cobertura como en la no institucionalidad al estar olvidada en aspectos educativos y culturales.

En esta medida es interesante analizar el tema en la capital colombiana, Bogotá, donde han sido varios los esfuerzos por implementar mejoras a la movilidad encaminada a una educación en las calles por medio de una cultura ciudadana. Bogotá se ha consolidado como una ciudad referente en América Latina, por los logros que ha obtenido en el tiempo tan corto que ha establecido, además de ser “permeable a aprender de experiencias foráneas respecto a soluciones e intervenciones frente a problemas y demandas sociales similares, sin comprometer la búsqueda de alternativas propias y viables de manera inmediata.” (Duque, 2007 p.169) En el caso de Bogotá, se han implementado a través del plan Maestro de Movilidad y el Plan de ordenamiento Territorial, estrategias participativas que permiten la ejecución de propuestas para mejorar diferentes aspectos de la ciudad, entre ellos la movilidad.

Cultura ciudadana

Con estos proyectos, Bogotá ha mostrado gran interés por la movilidad y su mejora a partir de la cultura ciudadana, la cual ha trascendido aulas educativas para llegar a materializarse en políticas públicas que permitieran tener un impacto más visible ante la ciudadanía y problemáticas que la aquejan día a día. La cultura ciudadana, ha sido un factor que desde el finales del siglo pasado se ha venido implementado en Bogotá, pues resulta ser un término que se asocia a la sana convivencia, especialmente en las calles, ya que busca el bienestar colectivo a partir de la aceptación y el cumplimiento consiente y voluntario de la normas. Este concepto busca que las personas sean

autónomas al momento de guiar sus acciones mediadas por valores y principio morales, que conlleven a pensar en el otro. “La cultura ciudadana no se enfoca a sancionar sino enseñar y corregir, a impulsar y mejorar la consistencia moral colectiva; para ello la pedagogía, el autoaprendizaje y la corresponsabilidad se antepone a la imposición de la autoridad.”(Duque, 2007 p. 170)

Sin embargo en materia de movilidad, en la ciudad aumentaba la ovación a las normas y al cumplimiento de políticas que iban en mejora a este aspecto; los usuarios que hacían uso de sistema de transporte público buscaban que el servicio se hiciera puerta a puerta, pero esto se daba más cuando el conductor por recoger mayor cantidad de pasajeros y obtener mayores ganancias lo hacía, sumado a esto las personas parqueaban sus vehículos sobre andenes peatonales, lo cual generaba que las personas transitaran sobre las vías, sumado a lo anterior las personas no tenían un espacio delimitado para cruzar la calle, lo que conllevaba a pasar la cera en cualquier espacio de las vías provocando accidentes en las calles. Sin embargo las diferentes alcaldías, han manifestado su interés por disminuir la tasa de lesionados y muertos en las vías, implementar estrategias que permitan tener un flujo vehicular óptimo, así como evidenciar un orden de la ciudad a partir de mejoras en la movilidad y la educación de sentido de pertenencia de los ciudadanos con Bogotá.

Ante esto, el Distrito de Bogotá ha centrado su atención en este factor como lo es la movilidad, generando nuevas opciones que contrarresten este problema, por ejemplo crear un sistema de transporte público masivo que permitiera tener un viaje con tranquilidad y comodidades como las que se podría tener en un vehículo particular y lograr transportar el triple de usuarios que usaban autobuses urbanos, pues en 1967 este tipo transporte movilizaba a 1.639.254 pasajeros pero la ciudad al contar con solo 8.000 hectáreas de extensión resultaba ser un servicio razonable para el número de habitantes y autos con que contaba la ciudad, pero posteriormente la ciudad llegó a tener 30.000 hectáreas de extensión y junto a esto el aumento desbordado de población que tenía la ciudad, asunto que empezaba a preocupar al distrito pues el transporte público no lograba transportar de manera eficaz y en el mismo tiempo a sus

pasajeros, el transporte colectivo empieza a verse en crisis hacia la década de los 90 pues corría en gran medida por cuenta de empresarios privados de formas insostenibles y costosas para los usuarios, en efecto estalló la crisis y sumado a ello la poca intervención del distrito por renovar las calles, pues los vehículos seguían transitando por las mismas calles que hace 20 años.(Alcaldía de Bogotá, 2017)

Sin embargo hasta la Alcaldía de Enrique Peñalosa (1998-2000), se logró implementar un sistema de transporte público que cumplía con ciertos lineamientos que permitirían el desarrollo de la movilidad de una mejor forma, pues este sistema consistía en un sistema BTR (bus de tránsito rápido) semejante a metro bus es decir un bus articulado unido por uno o dos fuelles y compuesto por dos o tres vagones. En Bogotá este sistema se desarrolló con un carril vial exclusivo, estaciones espaciales diseñadas como paraderos de los articulados, así como portales y plazoletas de acceso peatonal para el ingreso a este sistema. En consecuencia, esta alternativa se reflejaba como opción real para la solución del transporte público, sin embargo al tener diseñada la infraestructura y haberse pensado la planeación de estos buses, faltaba incluirse la forma en que el sistema fuera más eficaz que el transporte colectivo y que los vehículos particulares.

En consecuencia, el 18 de diciembre del año 2000 se crea el sistema de transporte Transmilenio constituido bajo la empresa Tercer Milenio, Transmilenio S.A, operando la primera ruta desde el portal 80 en la calle 80 hasta la calle 6 por la troncal Avenida Caracas. Un sistema que se mostraba como solución a los problemas de tráfico en la ciudad, sin embargo este proyecto tuvo sus inicios y fue pensado gracias a la cooperación entre países que se presentaba para el entonces, pues debido a la ayuda de la embajada de Japón en la creación de un Plan Maestro de Movilidad que permitiera formular estrategias innovadoras y alternas al servicio de transporte tradicional, como lo eran los buses y colectivos, lograron presentar propuesta que se acomodaba a la estructuración espacial de la ciudad, pues no era necesario construir vías

para este sistema sino que hacían uso de carriles en las principales vías de la ciudad, de tal forma se presentó al proyecto Transmilenio.

Por lo anterior es importante mencionar, la relevancia que resulta tener la cooperación internacional, para el desarrollo y ejecución de proyectos que promuevan la mejora en la calidad de vida de las personas, pues este término “se refiere a todas las acciones y actividades que se realizan entre naciones u organizaciones de la sociedad civil tendientes a contribuir con el proceso de desarrollo de las sociedades de países en vías de desarrollo.” (AIGCD, 2017) En el caso de Bogotá esta se llevó a cabo por medio del Plan Maestro de Transporte Público de Bogotá, el cual fue elaborado por la “Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA) y el estudio de la firma Pablo Bocarejo y la Sociedad Francesa de Ingeniería (BCEOM-PBH).” (Echavarría, Guerrero, & Rodríguez, 2000) En el primer documento se evidenciaba la propuesta de redes de troncales para solucionar el alto tráfico vehicular, por lo que en el segundo documento se expresaban los lineamientos de estas redes haciendo énfasis en la exclusividad de carriles y derechos en la vía (Echavarría, Guerrero, & Rodríguez, 2000).

“El consorcio Ingetec–Bechtel–Systra elaboró en 1997 un estudio cuya recomendación principal fue la implementación en Bogotá y la sabana un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).” (Echavarría, Guerrero, & Rodríguez, 2000) Esta propuesta estaría conformada principalmente por un metro, el cual sería reforzado por un sistema de buses articulados que funcionarían en troncales diseñadas para este sistema, “De otra parte habría una reestructuración de algunas de las rutas de buses que actualmente sirven el transporte público en Bogotá para que sean alimentadoras tanto del metro como de los buses que operan por las troncales.” (Echavarría, Guerrero, & Rodríguez, 2000)

“Finalmente, la Secretaría de Tránsito de Bogotá (STT) contrató en 1998 un estudio con la firma inglesa Steer Davies Gleave (SDG) para establecer los lineamientos de un sistema de troncales con carriles segregados en el que operarían buses articulados de mayor capacidad que los utilizados

actualmente. Dicho sistema se llamó Transmilenio.” (Echavarría, Guerrero, & Rodríguez, 2000)

Así pues, durante segunda Alcaldía de Antanas Mockus fue donde realmente se implementó el Transmilenio y a su vez una serie de estrategias que permitieran aumentar la calidad de vida de los ciudadanos especialmente en las calles. Fue así como se impulsó la necesidad de implementar una cultura ciudadana, lo cual se define como un “trasfondo de sentido que regula los comportamientos de los ciudadanos, en la medida que establece las reglas mínimas comunes, que hacen posibles relaciones entre ellos y con su entorno así como las formas de producción, circulación, reconocimiento, apropiación y recepción de ese universo de sentido” (Rincón, 2001, pág. 12).

No obstante, la alcaldía de Bogotá, ha manifestado que cultura ciudadana “en el caso de las ciudades, es un enfoque de políticas públicas que permite lograr cambios deseados de comportamientos a través de la cooperación y el cambio voluntario de los ciudadanos, es una creación colectiva. Trabajar en la cultura es clave en los procesos de cambio.”(Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016)

De tal forma, la cultura ciudadana como se puede apreciar en las dos definiciones, se genera a partir de relaciones y acciones mutuas, que permiten dar una autorregulación del ciudadano a partir de ver las acciones del otro que también favorecen al residente en contextos compartidos, como lo son el espacio público y las calles. Estas acciones, al repetirse en la vida cotidiana, permiten la reproducción de esta a otras generaciones y a su vez en el afianzamiento de la persona, pues desde el compromiso por el cambio, el mejor vivir y transformar dinámicas en las calles. En el proceso de esta transformación, se van estableciendo reglas y significados que permiten facilitar la convivencia en espacios compartidos, apropiándose de elementos físicos y simbólicos de lo urbano. (Rincón, 2001, pág. 12)

Por lo cual en la Alcaldía de Antanas Mockus presentaba seis propuestas primordiales en su plan de gobierno las cuales estaban relacionadas con la definición de cultura ciudadana, éstas eran: cultura ciudadana, medio ambiente,

espacio público, progreso social productividad urbana y legitimidad institucional. No obstante, la importancia de la cultura ciudadana se halló en tres aspectos; la regulación de las acciones a partir de las tradiciones, la regulación cultural por medio de acciones individuales que repercuten en el otro y la regulación legal en tanto se respeten las normas.

Por consiguiente el Plan de Desarrollo Formar Ciudad, la cultura ciudadana “se definió como el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que genera sentido de pertenencia, facilita la convivencia urbana y conduce al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de derechos y deberes ciudadanos. Fue la columna vertebral del Plan debido a su relación de doble vía con las otras cinco prioridades,” (Franky, 1999) las cuales eran tecnología limpias, administración sin corrupción, espacio público, progreso social y cuidado ambiental

Conforme a lo anterior, es importante mencionar la importancia que tiene la cultura ciudadana en la mejora de la movilidad en Bogotá, pues esta se incluyó como estrategia de gobierno en las alcaldías del último milenio con miras a favorecer la calidad de vida de los ciudadanos en Bogotá. Ante esto, este texto quiere mostrar cómo desde las ciencias sociales esta problemática de la movilidad conlleva a estudiar a la cultura ciudadana como solución eficaz que aporta a la mejora de esta, pues desde la sociología y los planteamientos que definen a la cultura ciudadana, se pueden converger tres elementos esenciales para el desarrollo de esta, los cuales son la ley, la moral y la cultura. En conjunto estos elementos permiten recrear escenarios de tolerancia y respeto, especialmente en espacios compartidos donde las formas de interactuar pueden generar choques que deriven en situaciones de violencia. De tal forma la cultura ciudadana, busca representar positivamente al otro, aumentar la confianza en las personas y las instituciones, así como la capacidad de cumplir acuerdos que promuevan el sentido de pertenencia por lo público.

Así pues la cultura ciudadana, deriva en una serie de cuestionamientos en su forma de aplicarse y vivenciar este concepto aterrizado en la práctica cotidiana, lo que conlleva a crear fundamentos que permitan el desarrollo pleno y

continuo de este concepto, por lo cual es necesario intensificar una autorregulación y mutua regulación, una acción en conjunto y comunicación exhaustiva. Fundamentos que resultan ser elementales, al momento de plantear el problema sociológico en la cultura ciudadana, pues esto exige una participación de la ciudadanía para una constante construcción de estos fundamentos y valores necesarios para el desarrollo de la apropiación de espacios colectivos. Causando relaciones sociales significativas, que deriva en un tema netamente sociológico pues la sociedad está compuesta en gran parte por esto, por las relaciones sociales, entre sujetos y construcción de conciencias mediadas por un cultura ciudadana, que a su vez está compuesta por elementos y fundamentos que permiten el avance de esta.

Por tal motivo en Bogotá la cultura ciudadana ha sido un factor determinante para el desarrollo de la ciudad pues ha sido entendida como un proceso pedagógico desde el Estado a los habitantes, interviniendo en la cultura y acciones que cotidianas que permiten una reeducación en los hábitos, costumbres y creencias. Así pues “las acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y reconocimiento de los derechos y deberes del otro y del yo como ciudadano.” (Rincón, 2001, pág. 14)

Conceptualizaciones y definiciones

Desarrollo y cooperación internacional para el desarrollo

Desde los 70 se han presentado ideas respecto a la mejora de las condiciones de vida y los cambios para que se pueda realizar esto, sin embargo desde el desarrollo se han planteado estrategias por teorizar y analizar las condiciones cambiantes de la cotidianidad. Por su parte, se pueden plantear dos perspectivas una como resultado de la aplicación de una estrategia dirigida a un cambio progresivo, y otra como resultado del funcionamiento de un sistema que está conformado por la estructura institucional y social. (Veltmeyer, 2010)

El desarrollo como pensamiento surge en 1948, desde el programa de cuatro puntos que presentaba el entonces presidente de Estados Unidos Harry Truman, entendiendo a este concepto desde una línea económica que permitiría aumentar la productividad y el ingreso nacional de producción, con el fin de aumentar estándares de calidad de vida. (Veltmeyer, 2010) “En teoría, el crecimiento se generaría por medio de acciones de esta guisa, al igual que sobre la base del cambio estructural en la forma de industrialización, modernización y desarrollo capitalista. También se suponía que una inequidad en las condiciones sociales en la distribución del ingreso nacional facilitaba el crecimiento, estimulando las actividades económicas <<pro crecimiento>>.” (Veltmeyer, 2010)

Sin embargo para los años setenta, se produce un cambio en la idea de desarrollo dado que esta ya no solo se pensaba desde un crecimiento económico sino social, lo cual permitía generar ideas de igualdad bajo materializaciones como “crecimiento con equidad” o “crecimiento redistributivo” “es decir, como una estrategia de desarrollo equitativo orientado hacia la meta de responder a las necesidades básicas de la población y paliar la pobreza por medio de una distribución más equitativa del ingreso.” (Veltmeyer, 2010) Sin embargo, para finales de los años 80 se considera fue una “década de pérdida para el desarrollo” pues de vio el estancamiento en diversos factores que fluctuaban en temas monetarios como los préstamos bancarios, el pago de la deuda externa, reducción del flujo de capital y el consumo de más del 50% de ingresos por exportación” (Veltmeyer, 2010)

Finalmente hacia finales de esa década, se presentaron estrategias para que economistas de Banco Mundial diseñaran un Marco de Desarrollo Comprensivo de gran alcance en donde se creara una herramienta política para la reducción de la pobreza y acceso a estas.

No obstante, de estos planteamientos de incremento en economías y satisfacción de necesidades básicas, se pueden empezar a relacionar factores que se infieren de estas ideas pensadas como desarrollo y que son usadas en muchas ocasiones como indicador para analizar el desarrollo. Por ejemplo, mejor proyección arquitectónica, mayor accesibilidad a servicios públicos,

eficiencia en administraciones, entre otros. Sin embargo dentro de estos factores que resultan ser elementos para analizar el desarrollo, está la cultura, pues “Situación la cultura en el núcleo del desarrollo constituye una inversión esencial en el porvenir del mundo y la condición del éxito de una globalización bien entendida que tome en consideración los principios de la diversidad cultural.” (UNESCO, 2016) También se sitúa la movilidad pronunciándose más en las ciudades, pues es en ellas donde hay mayor número de habitantes, donde se ubican más lugares comerciales que dan paso a oportunidades laborales nacionales e internacionales, causando la llegada de más personas y así el crecimiento de la ciudad en las periferias.

Por tanto, la movilidad resulta ser un tema de desarrollo pues “las ciudades necesitan que sus habitantes puedan desplazarse con rapidez de un sitio a otro, y encontrar siempre una conexión fácil y expedita para moverse en la dirección que necesiten.” (Molano, 2015) En Bogotá, estas ideas no han logrado materializarse debido a que las normas de tránsito muestran incoherencia frente a la rapidez de la movilidad por el contrario parecen retrasar más esta sumado a la poca capacidad de las vías por mover más vehículos.

Sin embargo, el desarrollo en los últimos años se ha venido implementando desde estrategias conjuntas con otras áreas como la cooperación internacional, donde gracias al apoyo entre países se busca financiar o realizar una asistencia oficial de proyectos en países especialmente catalogados como en desarrollo (Alonso & Glennie, 2015)

La cooperación internacional puede ser definida como, “conjunto de actuaciones, realizadas por actores públicos y privados, entre países de diferente nivel de renta con el propósito de promover el progreso económico y social de los países del Sur, de modo que sea más equilibrado en relación con el Norte y resulte sostenible.” (Aristizábal & Tormo, 2010) Dentro de los principales objetivos que tiene la cooperación internacional para el desarrollo se encuentran tres, a. “apoyar y complementar los esfuerzos de los países en desarrollo dirigidos a facilitar las normas sociales básicas universales a sus ciudadanos, como medio para que ejerzan sus derechos humanos

fundamentales; b. promover la convergencia de los países en desarrollo con niveles superiores de renta y bienestar, corrigiendo las desigualdades internacionales extremas; y c. apoyar los esfuerzos de los países en desarrollo con miras a par” (Alonso & Glennie, 2015)

Por consiguiente, la cooperación internacional para el desarrollo resulta ser la actuación entre países que buscan apoyar de forma financiera o asistencialmente un proyecto que promueva el desarrollo, y por lo tanto la cooperación internacional permite intervenir proyectos como Transmilenio que son creados con una base para el desarrollo pues busca aumentar la calidad de vida de los habitantes de Bogotá y especialmente de quienes usan el sistema,

Así mismo, la cooperación internacional para el desarrollo presenta tipologías para la ejecución de esta, entre las cuales se encuentran las transferencias financieras, apoyo a la capacidad, aunque de este último se pueden evidenciar tres, recursos organizativos y humanos, cooperación tecnológica y puesta en común de experiencias normativas, por último se halla la cooperación de cambio normativo. A partir de estas tipologías se evidencia la cabida que resulta tener los proyectos de movilidad y de cultura en una ciudad, pues esta busca dar un apoyo presupuestario general y de inversión a la mejora de este tipo transporte a la ciudad, que lo beneficia en gran medida pero que necesita de una reestructuración para dar un eficaz funcionamiento al sistema Transmilenio y de esta forma un servicio completo a la ciudadanía.

Movilidad

Ante esto es importante analizar las dinámicas de la ciudad, especialmente en la movilidad pues Habitar en la ciudad y especialmente en Bogotá, no simplemente es entender que los habitantes se desplazan de un punto a otro sino estudiar la experiencia de este desplazamiento. “Se trata de poner atención en la conformación del trayecto, intentar iluminar lo que sucede mientras se traza la línea antes que centrar la mirada en los puntos que une.” (Imilan, Jirón, & Iturra, 2015) Sumado a esto se presentan fenómenos que agrandan el tema de la movilidad en lo urbano, pues la acelerada expansión de

las periferias, la verticalización de construcciones y la segregación territorial son algunos de los muchos temas que se deben tener en cuenta al momento de analizar a la movilidad, como recurso para entender estas nuevas dinámicas que se presentan la ciudad.

. El espacio está compuesto por un sinfín de actores que experimentan de forma cotidiana el habitarlo, “este espacio no es ni anterior ni posterior a las prácticas, sino parte de ellas mismas” (Massey, 2005). Por lo tanto el espacio se hace esencia en el habitante y por tanto se torna importante tener en cuenta todas las prácticas de habitar en la producción del espacio, lo que conlleva a estudiar no solo lo discursivamente enunciado sino lo no-discursivo que a su vez permita captar las mediaciones “sensibles con las que se comunican los sujetos y sus entornos, entonces el cuerpo, lo somático, toma una nueva dimensión.” (Imilan, Jirón, & Iturra, 2015)

La movilidad es entonces un recurso para habitar en la cotidianidad de la ciudad, aunque también juega un rol esencial al momento de producir espacio, por lo cual la movilidad puede ser entendida como “práctica, experiencia, tiempo y dispositivo de observación” (Imilan, Jirón, & Iturra, 2015) Sin embargo, esta resulta ser un desafío para las ciudades en la actualidad, pues “sus dimensiones están en extensión permanente y su economía se está reconfigurando bajo el principio de la flexibilidad” (Jouffe & Campos, 2009)

De tal manera, la movilidad no solo se centra en aspectos como desplazamientos diarios, sino en reconfiguraciones sociales que se gestan dentro de las ciudades al momento de producir cambios de trabajo, lugar de residencia, tiempo empleado en desplazamientos, interacciones entre habitantes durante los desplazamientos, entre otros. “Se vuelve entonces relevante acceder a los principios subjetivos con que las personas dan coherencia a sus prácticas, de manera de avanzar más allá de las determinaciones socio-económicas respecto de la movilidad, para dar cuenta de los diferenciales crecientes dentro de similares grupos sociales” (Jouffe & Campos, 2009)

En efecto, la movilidad no solo puede ser estudiada como fenómeno independiente sino interdependiente de diferentes esferas, dimensiones o

escalas, ya que involucra procesos de articulación con contextos experienciales donde se convierte en punto esencial la relación con las transformaciones familiares, laborales, sociales, económicas y culturales.

Al observarse los diferentes patrones experienciales dentro de las ciudades, se puede hablar de mayor o menor grado de integración, lo que en términos metodológicos hace referencia a la historia como referente central “en la comprensión de las diferencias de movilidad, donde el pasado con sus determinaciones y el futuro con sus proyecciones, juegan un rol preponderante. En términos teóricos implica revincular la dimensión espacio-temporal y las referencias al territorio en las investigaciones sobre movilidad.” (Jouffe & Campos, 2009)

Por lo tanto es importante mostrar dos niveles de análisis de movilidad, las cuales son integradas por la movilidad diferenciada y la movilidad como proceso a los referentes territoriales. La primera hace mención de la movilidad como fenómeno social en donde se generan diversas formas de desplazamiento dentro de las ciudades, es decir un fenómeno donde las personas sin importar su localización periférica, su condición económica o social, por diferentes motivos es movida a desplazarse en determinado espacio de la ciudad.

Por otra parte el segundo nivel de análisis de la movilidad, retoma aspectos del primer nivel pero le agrega otros componentes, como la residencia donde es vista como recurso y proyecto que permite analizar desde este encaminado a las motivaciones de los habitantes y las prácticas en la cotidianidad de la movilidad y sus afecciones vistas. Esto debido a que, la localización de lugares que se convierten en ejes de desplazamientos generan aceptación o rechazo que influyen en la construcción diaria de prácticas que determinan el actuar individual de los ciudadanos.

Con lo anterior se quiere decir que, en tanto más largas sean las distancias entre lugares concurridos y el lugar de residencia, influye en el accionar diario del ciudadano, pues el tiempo usado en trayectos cotidianos conlleva a vivir más experiencias de viaje que resultan dar más elementos de comportamientos sociales en diversas situaciones a la persona. Es decir, que en estos trayectos

se viven experiencias que recrean una dinámica de cómo actuar frente a hechos o situaciones específicas.

Pues se muestra la relación y la tensión constante que se da entre la movilidad entendida desde lo espacio- temporal y territorial, con el actuar diario de las personas en los espacios que se genera en la movilidad, es decir la cultura ciudadana que se recrea en contextos específicos compartidos en las calles.

Cultura ciudadana

Si bien la cultura ciudadana, nace en las décadas del 60 y 70 por estudios sociológicos realizados en Francia, en respuesta a teorías encaminadas a la reproducción cultural, esta puede ser entendida como la transmisión de códigos, reglas o sistemas de creencias que se dan de generación en generación, lo cual a su vez conforma el orden social establecido, pues estos definen límites de acciones. Sin embargo estos se refuerzan por medio de contextos específicos como la familia, la escuela, la iglesia, entre otros, pero en contextos abiertos y compartidos tan diversamente no opera la reproducción cultural pues surge la cultura ciudadana. (Rincón, 2006)

Por tanto, la cultura ciudadana se entiende “como un trasfondo de sentido que regula los comportamientos de los ciudadanos, en la medida que establece las reglas mínimas comunes que hacen posibles las relaciones entre ellos y su entorno, así como las formas de producción, circulación, reconocimiento, apropiación y recepción de ese universo de sentido.” (Franky, 1999) Sin embargo, para (Vallejo, 1997) la cultura ciudadana significa “la formación ciudadana, en donde todos aprendamos de todos con responsabilidad compartida, cooperación y participación; y la formación de ciudad, en donde la gestión colectiva preserve el patrimonio común para el bien de todos y especialmente de los más débiles.”

Por consiguiente la cultura ciudadana es dotar de sentido y de apropiación el espacio compartido, es decir el patrimonio, por medio de regulación de comportamientos de ciudadanos en las relaciones entre estos y la forma en que estos reconocen ese. Sin embargo la cultura ciudadana también “puede ser entendida como todas aquellas normas, costumbres, protocolos, reglas y

comportamientos organizados, orientados y dispuestos hacia la construcción de ciudad y de ciudadanía, basados en conceptos como el bien común y la participación comunitaria” (Garzón, Cardona, & Romero, 2015)

Sin embargo para Antanas Mockus, quien ha sido el impulsador del uso de la cultura en ciudadana en Bogotá, define a esta como

“un proceso pedagógico que de alguna manera pone a su servicio y da sentido a muchos procesos de comunicación. Cultura ciudadana otorga así un papel clave a la ampliación de las posibilidades de comunicación, y en su versión actual reconoce también la necesidad de transformar la interacción entre ciudadanos en dirección a una comunicación apreciativa que reconozca los avances de la ciudadanía” (A.Mockus, Cultura ciudadana y comunicación, 2003)

Este concepto empieza a ser entendido como factor que permite construir ciudad a partir su esencia, es decir a partir de la definición anteriormente dada, que se logran dar acciones socialmente aceptadas y vistas como asertivas hacia el cuidado del patrimonio, en ese sentido la ciudad

“La ciudad es sobre todo un estado de ánimo, un conjunto de costumbres y tradiciones, de actitudes organizadas y de sentimientos inherentes a esas costumbres, que se transmiten mediante dicha tradición. En otras palabras, la ciudad no es simplemente un mecanismo físico y una construcción artificial: está implicada en los procesos vitales de las gentes que la forman; es un producto de la naturaleza y, en particular, de la naturaleza humana” (Park & Burgess, 1992)

Es por medio de la cultura ciudadana que se da sentido y se le otorga un sentimiento al lugar que se comparte con muchos y se habita cotidianamente, es por medio de esta, donde adquiere toda una lógica de procesos de cambio, pues los únicos que pueden dar sentido a la ciudad son los ciudadanos y ellos por medio de su participación en la construcción de esta los hace sujetos políticos responsables de las decisiones que tomen para el bien común, acordando metas y normas que van más allá del interés individual (Habermas, 1999)

Esto implica al ciudadano no solo como receptor de gestiones públicas, sino como ser ciudadano democrático que participa políticamente en las decisiones

con sus semejantes, teniendo un comportamiento particular en espacios públicos aunque consiente de que sus acciones individuales pues pueden influir en el comportamiento de los demás ciudadanos. Es de suponer que el ciudadano, actúa en su rol político y participativo de forma consiente superponiendo la razón sobre los sentimientos, entiendo que es cuidadoso al momento de tomar decisiones que no solo lo involucran a él sino que tienen como fin favorecer a todos, especialmente cuando está inmerso en un lugar público donde reúne todos los actores y contextos que conllevan a este a evidenciar estos elementos.

Ante esto, lo público es definido como

“el propio mundo, en cuanto es común a todos nosotros y diferenciado de nuestro lugar poseído privadamente en él. Es aquello a lo que todos podemos acceder, que abre paso a una mezcla muy diversa, la realidad de la esfera pública radica en la simultánea presencia de innumerables perspectivas y aspectos en los que se presenta el mundo común y para el que no cabe inventar medida o denominador común. Por esto, la interacción regula de algún modo el comportamiento en la sociedad, la esfera pública nos junta y no obstante impide que caigamos uno sobre otro” (Arendt, 2009)

Es por esto que existen tres sistemas de regulación del comportamiento humano, los cuales son fundamentales para este concepto por una parte se halla la ley, por otra parte la cultura y por último la moral, sin embargo Antanas Mockus afirma que, la falta de congruencia entre estos tres sistemas puede generar actos violentos, ilegitimidad antes las instituciones, al igual que el debilitamiento de estas, robo, delincuencia, corrupción así como también crisis en la moral individual. (Rincón, 2006)

En el siguiente cuadro, es posible evidenciar el funcionamiento de estos sistemas que plantea Antanas Mockus.

NORMAS SOCIALES	NORMAS MORALES	NORMAS LEGALES	
Admiración y Reconocimiento Social	Autogratificación de la Conciencia	Admiración por la ley	cumplimiento
Temor a la vergüenza y al rechazo social	Temor a la Culpa	Temor a la Sanción Legal	incumplimiento

Tabla 1 Funcionamiento de los sistemas reguladores, tomado de: (Antanas Mockus, 2004)

Los ciudadanos necesitan entender que resulta importante, lo que pertenece a todos y para preservarlo es necesario seguir una serie de normas o códigos que permitan defenderlo. “El valor público surge a partir de resultados, de los medios para alcanzarlos y de la confianza y la legitimidad con que cuente la Administración Pública, que son palpados por los ciudadanos, en los que influyen directamente la equidad, el carácter distintivo y la rendición de cuentas.” (Ariza, 2016) Lo que conlleva a definir a la Administración Pública como, “el conjunto de instituciones públicas, que actúa como autoridad común que ejecuta las leyes de interés general que se estatuyen sobre las relaciones necesarias de cada administrado con la sociedad, y de la sociedad con cada uno de ellos” (Ariza, 2016) a su vez se encarga de “ejecutar el programa político a través de los procesos de planeación, coordinación, ejecución, evaluación y control administrativo” (Sanchez, 2001)

En efecto, en Bogotá durante los gobiernos de Antanas Mockus (1995-1997) (2001-2003), se realizó un programa de cultura ciudadana, liderado por la administración pública, “con el objetivo de generar sentido de pertenencia a través de la transformación o consolidación de un conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas que facilitan la convivencia entre desconocidos.” (A.Mockus, Cultura ciudadana y comunicación, 2003) Durante este gobierno, se llevó a cabo un proceso de pedagogía por la apropiación de valores culturales que cuidaran lo público, durante los periodos (1995-1997) y 2001-2003) “por medio de campañas promotoras de cambios de

comportamiento y generadoras de hábitos encaminados al cuidado de lo público y la sana convivencia, a través de la adhesión voluntaria de los ciudadanos a las normas.” (Ariza, 2016)

Ahora bien dentro del gobierno actual en materia de cultura ciudadana, se ha enunciado bajo planes, programas y estímulos, pero han sido pocos los esfuerzos por recuperar la cultura ciudadana que alguna vez se presencié en Bogotá. Si bien, durante la Alcaldía de Enrique Peñalosa se han efectuado diferentes propuestas que desde lo institucional han tenido cabida para la cultura ciudadana, ya que la administración Distrital Bogotá Mejor para Todos (2016-2019) ha propuesto crear la Dirección de Cultura Ciudadana en la Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte con el fin de desarrollar la política pública ciudadana. (Consejo de Bogotá, 2017) La cual apoyara a iniciativas pedagógicas que promuevan la transformación cultural y que fomenten una sana convivencia en el espacio público, para la construcción social del territorio, tal como se puede expresar en (Anexo 2).

En adición a lo anterior, se promovió el cumplimiento de normas sociales por medio del código de policía pues las sanciones por incumplimiento no solo son económicas sino también medidas correctivas que ayuden al reconocimiento de la Ley. Por otra parte, “Una de las primeras campañas implementadas por este gobierno fue “Dale ritmo a Bogotá” la idea consistía en que los carros no bloquearan las intersecciones y de esa forma no generara traumatismos en la movilidad de Bogotá cuando la luz pasa a rojo.” (Consejo de Bogotá, 2017)

Entre otras campañas que ha promovido el actual gobierno se encuentran “El Poder del cono” creada con el fin de modificar el comportamiento de ciudadanos que dejan su vehículo mal estacionado, “En los tres primeros meses de la campaña ciudadana ‘El poder del cono’ se han realizado 8.513 intervenciones en la vía; de estos, el 87 por ciento (7.413) de los conductores cooperaron de manera voluntaria para retirar su carro.” (Consejo de Bogotá, 2017)

Sumado a esto, otra campaña que se ha creado especialmente para el sistema Transmilenio se denominó “si hay colados todos pagamos el pato” en manifestación de no aceptar aquellas personas que no pagan el pasaje para

hacer uso del servicio Transmilenio. Ya que en la actualidad, este servicio cuenta con diversas problemáticas para su efectivo funcionamiento, entre esas encontramos déficit financiero en el sistema, “que el año pasado superó los 600.000 millones de pesos. Desde 2010 la Secretaría de Hacienda del Distrito ha tenido que girar más de 2,5 billones de pesos para sostener el sistema.” (Semana, 2018), sumado a problemas de atraso en obras fundamentadas, renovación de flota y ampliación o construcción de nuevas troncales pues en el año 2018 en el mes de diciembre se esperaba publicar los pliegos de licitaciones para reemplazar alrededor de 1.450 buses de la fase I y II “Eso requerirá que el sector privado invierta alrededor de 1,5 billones de pesos en una concesión a 12 años. El nuevo modelo separó el negocio en dos componentes: uno para proveer la flota y el otro para operarla y mantenerla. El proceso debe arrancar este año para que los buses comiencen a llegar en 2019.” (Semana, 2018)

En efecto Transmilenio, está pasando por uno de sus peores momentos en cuanto a niveles de hacinamiento, inseguridad e inconformidad de usuarios pese a que “desde que llegó Peñalosa la tarifa de los buses articulados ha pasado de 1.800 en 2016 a 2.300 pesos a partir del primero de febrero. Además, la Alcaldía ha anunciado su intención de fijar una sobretasa de 15 pesos por minuto a las tarifas de los parqueaderos para ayudar a financiar el transporte público.” (Semana, 2018) Lo que ha causado revuelo por parte de la ciudadanía pues no ha visto la mejora de este sistema.

Por otra parte, la ciudadanía ha expresado que sumado a las ya mencionadas problemáticas se presenta la falta de cultura ciudadana en el sistema, pues a diario se presentan casos de acoso sexual, robo y discrepancias dentro de las estaciones y articulados, uno de los problemas más grandes que tiene que afrontar el sistema son los colados, “personas que prefieren arriesgar su vida a pagar un pasaje. Muchos de estos arguyen que no ven justificado el precio del pasaje y prefieren pagar el precio” (Polo, 2017)

Sin embargo el reto de usar a diario Transmilenio con confluye en esto, pues la concentración de personas en la franja amarilla en las puertas de acceso y salida, se torna en espacio para robos, acoso sexual y enfrentamientos entre

usuarios. “Hasta hace poco, existía un pacto no concertado de respeto por las sillas rojas y azules. “En la actualidad crece el desconocimiento de las reglas de juego. Es común ver el mundo al revés. En las sillas azules, destinadas para mujeres embarazadas o con niños y adultos mayores, van cómodamente sentados los muchachos, y de pie, apretujados, los destinatarios de esos asientos.” (El Espectador, 2018)

Sumado a lo anterior, el mal comportamiento frente a los usuarios por el uso de las sillas es indiscriminado, en muchas ocasiones por que prefieren tener audífonos puestos con el fin de no escuchar cualquier ovación, otros prefieren dormir para no ceder la silla o en otros casos usar la indiferencia como arma para usar sillas de uso exclusivo, como se estipulo desde un inicio (Anexo 1).

Conclusiones

Si bien, la movilidad ha resultado ser un factor influyente en la calidad de vida de los habitantes de las grandes ciudades, sin embargo en lo que respecta a la ciudad de Bogotá se ha convertido en un tema histórico que con el pasar de los años ha ido transformando sus problemáticas en temas que encierran el desarrollo y la cultura ciudadana como temas que dan posible muestras de solución a la problemática general de la ciudad en Bogotá.

Así pues, desde la lógica del habitar y del desplazarse de un lugar a otro en la ciudad, se evidenciar dinámicas que inciden en la cotidianidad de los habitantes, pues no debe verse como el acto físico de trasladarse de un punto a otro, sino las condiciones en que el ciudadano está haciendo esta acción y como esta influye en su calidad de vida, “Al darse una movilidad, se analizan aspectos como la eficiencia en el tiempo transcurrido en un viaje así como el costo de este, pero se analiza aún más el disfrutar la experiencia de movilizarse” Gutiérrez,2010 Es por este motivo, que resulta importante materializar el espacio, pues es en el donde todos los habitantes trascurren y generen interacciones, “lo que conlleva a estudiar no solo lo discursivamente enunciado sino lo no-discursivo que a su vez permita captar las mediaciones

sensibles con las que se comunican los sujetos y sus entornos”. (Jouffe & Campos, 2009)

Dichos entornos integran motivaciones y acciones, que dependen del lugar de residencia y lugar usual que habita, pues dependiendo de la distancia entre estos la persona tendrá mayor tiempo empleado en viajes, que conlleva a tomar elementos de comportamientos sociales en diversas situaciones a la persona. Por consiguiente en los viajes cotidianos, el ciudadano vive experiencias que recrean contextos de cómo actuar frente a situaciones específicas.

Lo anterior está directamente relacionada con la cultura ciudadana, pues como se entienda es un proceso pedagógico que da sentido a procesos de comunicación a partir de la regulación de códigos, normas o creencias que beneficien de forma colectiva y no individual.

Por tal motivo gobiernos de Anatanas Mockus (1995-1997) (2001-2003) y Enrique Peñalosa (2017-2019), han hecho sus esfuerzos desde la esfera pública por implementar una cultura ciudadana a partir de políticas públicas evidencias en Planes Maestro de Movilidad, Plan de ordenamiento Territorial y sentencias que devela a la cultura ciudadana y a la movilidad, como columna vertebral para incidir en otras problemáticas presentes en la ciudad de Bogotá

Es por esto, que la cultura ciudadana incide en gran escala con mejora de la movilidad y el tránsito en la ciudad, especialmente en el sistema Transmilenio que como se puede evidenciar inicialmente fue un proyecto que brindaba la experiencia de trasladarse a diferentes lugares de la ciudad de forma rápida, cómoda y eficaz. Sin embargo con el pasar del tiempo, las lógicas del funcionamiento de este sistema han cambiado, y en el actual gobierno ha reflejado diversas falencias que repercuten en la mala calificación que los usuarios dan de este sistema.

No obstante para los entes institucionales como para la ciudadanía, el problema de la movilidad y la deficiencia en este sistema de transporte como lo es Transmilenio, se debe en gran medida a la falta de cultura ciudadana en las calles y espacios compartidos como estaciones y articulados del sistema,

donde la falta conlleva a conductas de infracción a la norma y la poca apropiación por espacios públicos.

Por consiguiente, la buena aplicabilidad de la cultura ciudadana llega a tener un gran impacto en la mejora de este servicio, pues influye directamente en la calidad de los viajes y por lo tanto en la calidad de vida de las personas, ya que por medio de la cultura ciudadana se promueven las buenas acciones que con la repetición cotidiana de estas reproducen la apropiación y el ciudadano del patrimonio que se habita.

Referencias Bibliográficas

- A.Mockus. (1995). Recuperado el 05 de 05 de 2019, de Formar ciudad:
http://institutedeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital
- A.Mockus. (1995). *Formar ciudad*. Recuperado el 05 de 05 de 2019, de
http://institutedeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital
- A.Mockus. (2003). Cultura ciudadana y comunicación. *Revista La Tadeo*(68), 106-111.
- AIGCD, M. d. (2017). *Cooperación*. Recuperado el 10 de 05 de 2019, de
<https://www.agci.cl/index.php/que-es-la-cooperacion>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (12 de 04 de 2016). *La ruta de Bogotá hacia la cultura ciudadana*. Recuperado el 05 de 05 de 2019, de
<http://www.bogota.gov.co/article/temas-de-ciudad/cultura-y-recreacion/la-ruta-de-bogota-hacia-la-cultura-ciudadana>
- Alcaldía de Bogotá. (2017). *Transmilenio*. Recuperado el 06 de 03 de 2019, de
Historia de transmilenio:
<https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/146028/historia-de-transmilenio/>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (04 de 12 de 2016). *La ruta de Bogotá hacia la cultura ciudadana*. Recuperado el 06 de 03 de 2019, de
<http://www.bogota.gov.co/article/temas-de-ciudad/cultura-y-recreacion/la-ruta-de-bogota-hacia-la-cultura-ciudadana>

- Alonso, J. A., & Glennie, J. (2015). *Informes de política para el Foro sobre Cooperación para el Desarrollo de 2016*. Nueva York.
- Arendt, H. (2009). *La esfera pública y privada en la condición humana*. Buenos Aires: Paidós.
- Aristizábal, A. B., & Tormo, C. C. (2010). *Cooperación internacional para el desarrollo*. Recuperado el 12 de 05 de 2015, de cuadernos de cooperación para el desarrollo: <http://www.upv.es/upl/U0566378.pdf>
- Ariza, M. I. (21 de 11 de 2016). *Cultura ciudadana desde la transmisión*. Recuperado el 05 de 05 de 2019, de Análisis del caso Antanas Mockus en Bogotá: <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/21851/SerranoArizaMarialsabel2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Consejo de Bogotá. (2017). *Proyecto de acuerdo 455 de 2017*. Recuperado el 10 de 05 de 2019, de https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARCHIVO&p_NORMFIL_ID=9332&f_NORMFIL_FILE=X&inputfile_ext=NORMFIL_FILENAME
- Baudean, M. (2014). Que puede aportar la sociología al diseño de los programas centrados en convivencia social. *Revista Universidad ORT Uruguay*, 8(195), 1-12.
- Echavarría, J. J., Guerrero, R., & Rodríguez, C. J. (03 de 03 de 2000). *Impacto del proyecto Transmilenio sobre el empleo en Santa Fe de Bogotá*. Recuperado el 10 de 05 de 2019, de https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/1170/Repor_Marzo_2000_Echavarria_Guerrero_y_Rodriguez.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- El Espectador. (19 de 05 de 2018). El problema de Transmilenio también es de cultura ciudadana. *EL Espectador*.
- Duque, F. B. (2007). Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá DC. *Prolegómenos*, 10(20), 169-181.
- Franky, P. (1999). *Cultura ciudadana: la experiencia de Santa Fe de Bogotá 1995-1997*. Recuperado el 05 de 05 de 2019, de <http://www.mgpp.cl/wp-content/uploads/2017/04/CASO37.pdf>
- Garzón, A., Cardona, D., & Romero, Z. (2015). *Convivencia y cultura ciudadana*. Cartagena de Indias: Alpha editores.
- Gakenheimer, R. (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *Scielo*, 24(72), 1-10.

- González, J. R. Q., & González, L. E. Q. (2016). El transporte sostenible y su papel en el desarrollo del medio ambiente urbano. *Ingeniería y Región*, 14(2), 87-97.
- Gutiérrez, A. (2010), "Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial", *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 14, N° 331.
- Habermas, J. (1999). *La inclusión del otro*. Barcelona: Paidós Básica.
- Imilan, W., Jirón, P., & Iturra, L. (2015). Más allá del barrio: Habitar Santiago en la movilidad cotidiana. *Revista Antropologías del Sur*(3), 87-103.
- Jirón, P. (2015). *Planificación Urbana y del Transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad de cuidado*. Bogotá: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Jouffe, Y., & Campos, F. (Mayo de 2009). Movilidad para la emancipación o para el arrigo: Interacción en las escalas de París y Santiago de Chile. *Revista Urbano* 19 , 7-16.
- Kokot, W. (2007). Culture and Space- Anthropological approaches. *Ethnoscripts*, 9(1), 10-23.
- Martínez, A. V. (2016). *Entre el saber y la política: el caso del proyecto político-pedagógico de cultura ciudadana. Antanas Mockus (1995-2004)*. Recuperado el 05 de 05 de 2019, de [http://repository.udistrital.edu.co/bitstream/11349/2735/1/Ball%C3%A9n Mart%C3%ADnezAndreaValentina2016.pdf](http://repository.udistrital.edu.co/bitstream/11349/2735/1/Ball%C3%A9n%20Mart%C3%ADnezAndreaValentina2016.pdf)
- Molano, E. S. (2015). *El desarrollo Urbano*. Recuperado el 10 de 05 de 2019, de <http://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-208/el-desarrollo-urbano>
- Park, R., & Burgess, E. (1992). *The City* . Recuperado el 05 de 05 de 2019, de Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment : <https://epdf.tips/queue/the-city-suggestions-for-investigation-of-human-behavior-in-the-urban-environmen.html>
- Polo, C. (18 de 10 de 2017). TransMilenio: ¿ineficacia o falta de cultura? *El libre pensador Universidad Externado*, págs. <https://librepensador.uexternado.edu.co/transmilenio-ineficacia-o-falta-de-cultural/>.
- Rincón, T. (2006). *Cultura ciudadana, ciudadanía y trabajo social*. Recuperado el 05 de 05 de 2019, de http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Cultura_Ciudadana/Cultura_Ciudadana_Ciudadania-Rincon_Teresa-2006.pdf

- Sanchez, J. (2001). *La administración pública como ciencia: su objeto y su estudio*. México: Plaza y Valdés.
- Santa, M. M., & Hernández, A. P. (2015). *Campaña de cultura ciudadana en transporte público en Bogotá*. Recuperado el 05 de 05 de 2019, de <https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/bitstream/handle/20.500.12010/1437/T487.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2019) Plan Maestro de Movilidad. Recuperado de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan-maestro-movilidad> 21 de 03 de 2019, de
- Serres, M. (1988). Topologías. En Lévi-Strauss, *La identidad* (págs. 115-132). Barcelona: Petrel.
- UNESCO. (2016). *Cultura y desarrollo*. Recuperado el 10 de 05 de 2019, de <http://www.unesco.org/new/es/culture/themes/culture-and-development>
- Vallejo, M. E. (1997). Educación y cultura ciudadana. *Educación y ciudad*(2), 1-8.
- Veltmeyer, H. (2010). Una sinopsis de la idea de desarrollo. *Scielo*, 8(14), 1-20.

Tabla de celdas

Tabla 1 Funcionamiento de los sistemas reguladores, tomado de: (Mockus, 2004) 28