

MOVILIDAD DE LOS ESTUDIANTES DE FUNZA
QUE SE DESPLAZAN EN SERVICIO
DE TRANSPORTE PÚBLICO HACIA LAS UNIVERSIDADES
MINUTO DE DIOS Y SANTO TOMÁS EN BOGOTÁ

Presentado por:

Fredy Augusto Ramos Niño

Universidad Santo Tomás De Aquino
Facultad de Comunicación Social para la Paz
Monografía de Grado

Bogotá D.C

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS DE AQUINO
Facultad de Comunicación Social para la Paz
Monografía de Grado



MOVILIDAD DE LOS ESTUDIANTES DE FUNZA
QUE SE DESPLAZAN EN SERVICIO
DE TRANSPORTE PÚBLICO HACIA LAS UNIVERSIDADES
MINUTO DE DIOS Y SANTO TOMÁS EN BOGOTÁ

Presentado por:
Fredy Augusto Ramos Niño

Bogotá D.C.

2014

Tabla de Contenido

PREGUNTA PROBLÉMICA	5
OBJETIVOS	5
Objetivo General.....	5
Objetivos Específicos.....	5
INTRODUCCIÓN	6
JUSTIFICACIÓN.....	8
METODOLOGÍA.....	10
MARCO TEÓRICO.....	13
MARCO HISTÓRICO	22
Historia de Funza:.....	22
Época colonial, dominio español:	22
Siglo XIX, modelo contemporáneo de la universidad:	23
La República, reforma educativa:	23
Siglo XX, lucha social:.....	24
Década 1950:	24
Década 1970:	24
Décadas de 1980 y 1990:	25
Nuevos modelos de movilidad:.....	28
ESTADO DEL ARTE	30
CAPÍTULO 1.....	34
PROGRESO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO DE FUNZA.....	34
1.1 Reseña histórica del municipio de Funza:.....	34
1.2 Información geográfica:	35
1.2.1 Mapa de Funza:.....	36

1.2.2 Barrios de Funza y su estrato:	39
1.3 Economía del municipio:	40
1.3.1. Economía Urbana:	40
1.3.2. Economía rural:	41
1.4 Vías de acceso:	42
1.5 Nueva distribución social de Funza.....	46
1.5.1 Crecimiento urbano:	46
1.5.2. Crecimiento industrial:	46
1.5.3. Crecimiento comercial:	47
1.5.4. Crecimiento educativo:	49
1.5.5. Crecimiento del transporte público en Funza.....	50
CAPITULO 2	53
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	53
2.1. Historia de transporte en Bogotá:	53
2.2. Transporte en el municipio de Funza:	57
2.2.1. Décadas de 1960 y 1970:	57
2.2.2. Década de 1980:	58
2.2.3. Década de 1990:	59
2.2.4. Décadas de 2000 y 2010:	61
2.3. Tarifas de transporte público:	62
CAPITULO 3	68
UNIVERSIDAD CERCANA	68
3.1. Generalidades del programa:	68
3.2 Requisitos para acceder al programa	75
3.3. Valores transporte para el 2013:	79

3.4. Crecimiento de beneficiarios:.....	82
3.5. Inclusión del programa en las políticas municipales:.....	82
CAPITULO 4.....	91
PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL MUNICIPIO DE FUNZA.....	91
4.1. ¿Qué es participación ciudadana?.....	91
4.2. Relación entre participación ciudadana y educación en Funza:	93
4.3. Los obstáculos de la participación ciudadana en el municipio de Funza:.....	94
4.3.1. Pobreza en el municipio de Funza.....	95
4.3.2. Modelos políticos dentro del municipio:.....	96
4.4. Actores de participación en la problemática de movilidad en Funza:	97
4.4.1. Actores gubernamentales del municipio:	99
4.4.2. Actores activos - Activistas:.....	99
4.4.3. Actores pasivos:.....	100
4.4.4. Actores secundarios:	100
4.5. Identificación y clasificación de los actores sociales en la investigación:.....	101
CAPÍTULO 5.....	103
ANÁLISIS DE LAS UNIVERSIDADES SANTO TOMÁS Y MINUTO DE DIOS.....	103
5.1. Corporación Universitaria Minuto de Dios:.....	104
5.2. Universidad Santo Tomás:	109
5.3 Análisis y comparativos entre las universidades Santo Tomás y Minuto de Dios.....	112
CONCLUSIONES	116
BIBLIOGRAFÍA.....	121

PREGUNTA PROBLÉMICA

¿Hasta dónde la Alcaldía de Funza y las universidades Minuto de Dios y Santo Tomás en Bogotá brindan alternativas realmente efectivas para que el acceso a la educación superior y la movilidad sea más fácil para los estudiantes del municipio?

OBJETIVOS

Objetivo General

- Contrastar la gestión de la Alcaldía de Funza con la opinión de los estudiantes universitarios frente a los obstáculos que afrontan para llegar a sus instituciones de manera cómoda, rápida y económica.

Objetivos Específicos

- Relacionar los datos obtenidos para entender mejor la problemática que se mueve en el municipio de Funza.
- Analizar los espacios de participación existentes en la comunidad como forma de resolución de conflictos.
- Proponer nuevas soluciones y mejoras a los proyectos que tenga la Alcaldía de Funza y las universidades de Bogotá.

INTRODUCCIÓN

Esta investigación se basa en la situación de los jóvenes de Funza para acceder a la educación superior y continuar sus estudios en las universidades de Bogotá, partiendo de las dificultades económicas y de tiempo que se presentan por vivir a las afueras de la capital colombiana.

Esta exploración parte de un programa creado por la Alcaldía del municipio de Funza, hace cuatro años, en el que les otorga a los estudiantes universitarios un bono de descuento en el servicio de transporte público hacia Bogotá.

Un componente indispensable de este trabajo es el estudio del cumplimiento del programa por parte de la Alcaldía del municipio y de las empresas transportadoras vinculadas al proyecto. Además, es objeto de indagación la articulación del programa con las universidades Minuto de Dios y Santo Tomás en Bogotá y su participación en la búsqueda de soluciones.

La investigación contiene una amplia revisión de los aspectos que se han mejorado desde que se comenzó a plantear soluciones al problema o si, por algún motivo, hay retrocesos dentro de estos proyectos; así mismo, qué nuevas iniciativas se han incluido en la búsqueda de que los estudiantes del municipio accedan a las universidades en Bogotá.

Se tendrá en cuenta no solo la opinión de los estudiantes, sino de los conductores y responsables de las rutas del

municipio para dar a conocer las razones y plantear posibles soluciones sobre la movilidad.

Entendiendo la esfera pública como un espacio de lo común, visible, colectivo y accesible, donde es indispensable una participación de todos y una comunicación recíproca, se ejercerá una actividad donde la opinión del ciudadano es indispensable.

Para finalizar, el presente trabajo se desarrolla desde el periodismo público donde los actores que participan son los jóvenes residentes en Funza que tienen que movilizarse hasta Bogotá a estudiar, las empresas transportadoras, la Alcaldía del mismo municipio y las instituciones educativas.

JUSTIFICACIÓN

A través de este trabajo, desarrollado desde el mes de febrero de 2012, basado en el periodismo público, se busca analizar la relación que existe entre el aislamiento de una población respecto al acceso a la educación.

Esta investigación cobra importancia porque intenta aportar soluciones al problema de movilidad que ha afectado por años no solo a los estudiantes, sino a la población en general de Funza que tienen que desplazarse cada día hacia la ciudad de Bogotá.

Por consiguiente, es importante hacer un constante acercamiento a la alcaldía y a quienes trabajan dentro de esta para reconocer cuánto tiempo llevan promoviendo y desarrollando programas de ayuda económica a los estudiantes, con el fin de establecer estrategias que optimicen la promoción y permanencia de las mismas.

De igual manera, la reconstrucción histórica sobre el tema de movilidad y transporte intermunicipal, aporta al trabajo de investigación bases para la planeación y ejecución de mejoras en el desplazamiento a la capital y al acceso a ayudas económicas estudiantiles por parte de la alcaldía de Funza.

Se pretende entonces realizar esta investigación para observar con mayor precisión los hechos que inciden dentro del contexto social de cada uno de los sectores involucrados, con el fin de identificar las diversas

razones por las que se han planteado soluciones que al final son difíciles de mantener.

Es significativo resaltar que este proceso es importante para el desarrollo y promoción de la educación que se evidenciará en un documento que recogerá los datos y expondrá la situación actual en el municipio y se verá reflejado como trabajo de grado de la facultad de Comunicación Social para la Paz con énfasis en Periodismo de la Universidad Santo Tomás.

También es importante comprender que esta investigación se centrará en estudiar cómo el programa de "Universidad Cercana" se encuentra de un marco político-social y responde a una serie de políticas públicas planteadas por una administración con el fin de aportar y ayudar a la ciudadanía en su diario vivir.

Es indispensable trabajar bajo una serie de interrogantes para comprender la función de estas políticas públicas en la problemática; las cuales son el cómo y por qué el gobierno plantea dentro de su plan de gobierno estas iniciativas demandadas por la sociedad y la importancia de estas para buscarles una solución.

METODOLOGÍA

Esta investigación periodista se elabora a partir de una metodología mixta debido a que dentro del proceso es necesario la recolección de información tanto cuantitativa como cualitativamente, además de su interacción para poder comprender a mayores rasgos el fenómeno social.

Dentro de esta metodología son necesarios tres pasos. El primero de ellos es la recolección de información sobre la problemática, así como los primeros acercamientos con la comunidad y los datos que esta brinda y son de utilidad para continuar con el proceso.

En segundo lugar está el análisis de la información obtenida para empezar a esclarecer la pregunta problema y empezar a lograr los objetivos planteados para la investigación.

Por último está la integración, la cual permite sacar conclusiones y posibles soluciones luego de haber terminado el proceso de investigación e indagación con los actores involucrados.

Este proceso da inicio con un enfoque **cuantitativo** porque es necesario utilizar la recolección de información y de datos para clasificar, enumerar y demostrar mediante datos o números las hipótesis previamente establecidas y establecer patrones de comportamiento.

Es importante que exista claridad en los datos que se tomaron para realizar la investigación y que estos arrojen resultados que ayuden a la resolución del problema.

Un punto fundamental en este enfoque la realización de tablas estadísticas que den a entender el comportamiento de la población durante el periodo de indagación y de interacción; así poder analizar los cambios que se presentan en una comunidad y los efectos que traen a la problemática.

Un segundo enfoque a seguir es el **cualitativo**, porque se habla de un proceso de indagación, interacción y debate con las distintas fuentes, que se lleva a cabo durante todo el proceso, con la intención de hallar la eficacia de los proyectos planteados por la Alcaldía municipal de Funza.

Este tipo de investigación tiene como objetivo el análisis y la comprensión de los sujetos, así como de los fenómenos que se encuentran a su alrededor, apartado todo tipo de prejuicios y creencias.

También nos enfocamos en la indagación cualitativa porque interpretamos la realidad por medio de la observación participante, con el fin de identificar el sistema de relaciones de los actores sociales de la comunidad y sus realidades.

Para lograr un buen análisis cualitativo de la problemática y la realidad de los sujetos inmersos en esta, es necesario tener correctamente clasificados los datos obtenidos inicialmente y de este modo no llegar a conclusiones erradas o que lleven a soluciones ineficaces.

El objetivo de trabajar con una metodología mixta es poder comprender a través de diferentes métodos de obtención de información la problemática a trabajar y de esta manera

obtener más herramientas para generar conclusiones y soluciones efectivas.

La información obtenida de manera cuantitativa va a ser comparada con los datos registrados en entrevistas, trabajo de observación y documentación previa.

MARCO TEÓRICO

En el presente marco se explicarán los diferentes temas que se relacionan para dar solución a la problemática propuesta. Entendiendo la educación como un derecho, todos los habitantes del país deberían tener acceso a ella de manera fácil; pero, la realidad, es que en algunos municipios es difícil hacer uso de esta debido a los costos que les acarrearía trasladarse de un lugar a otro, pues al estar fuera del casco urbano los costos y el tiempo de movilización incrementan.

Además, se explica la relación de la investigación con el ejercicio del periodismo público y qué estrategias se utilizarán para generar posibles soluciones al problema.

Para iniciar hay que hablar de uno de los temas más importantes en toda investigación y fenómeno social y este es la comunicación. Es imposible concebir una sociedad que no tenga como base el uso de la comunicación para la construcción de ciudad y como motor de avance en el espacio de interacción entre sujetos activos.

La comunicación se entiende como una experiencia fundamental del ser humano que consiste en el simple intercambio con el otro. Sencillamente es imposible llevar una vida individual y colectiva sin interactuar, ya que lo básico de todo individuo es definir las reglas de comunicación.

Sin embargo, la comunicación es muy difícil de construir porque existen deficiencias en los espacios y en los

sujetos que interactúan, debido al miedo o vaga posibilidad de hacerlo por la diferencia social y política que se mueve en toda comunidad.

Toda investigación debe partir de los procesos comunicativos que existen en la población con la que se trabajará. Es indispensable pensar en los métodos de comunicar y, por ende, de interactuar y participar entre los sujetos que intervienen en la problemática y de esta manera el investigador empiece a ser parte de esta sociedad.

La comunicación como se dijo anteriormente es indispensable en todo proceso social y es fundamental para la resolución de conflictos, a esta se le suman otra serie de categorías que dan forma al proceso de investigación que se realiza.

La interacción entre los sujetos necesita de un tiempo y un espacio, y estos se definen y establecen en territorios determinados que terminan considerándose como cultura, la cual se ha convertido en el medio principal para que se produzcan, se divulguen y se desarrollen las prácticas sociales y puedan adquirir significado y trascendencia.

Cada sociedad tiene una manera distinta de manejar sus costumbres, pensamientos y formas de interactuar entre individuos y colectivos, y esto depende en gran medida de los métodos de comunicación que se manejan dentro de su espacio y tiempo.

Dentro de toda cultura existen diferentes estamentos para que haya un mejor orden en la interacción de sujetos dentro de esta, una de ellas y que cobra gran importancia en la

investigación es la política y el poder que ejerce en la sociedad.

La política será tomada desde la importancia de la democracia y el poder que ejerce en una sociedad, que se supone es participativo e incluyente.

La Real Academia Española define a la democracia como la "forma de gobierno en la que el poder político es ejercido por los ciudadanos". (RAE, 2013)

Con esta pequeña definición se generan algunos interrogantes de importancia para la investigación. En primer lugar, conocer si en verdad los ciudadanos están involucrados activamente en las decisiones políticas de su comunidad o si son simples observadores del verdadero poder.

Si la respuesta es afirmativa, ahora hay que interrogarse de qué manera los ciudadanos están participando en las decisiones y si su opinión es tomada en cuenta al momento de tomar medidas.

Por otro lado, este trabajo tiene como base los métodos de comunicación y como se relaciona con los demás temas que atraviesan la problemática. Es por ello que además de la democracia, la política en esta investigación también estará planteada desde la frase de Teun Van Dijk: "Quien tiene el discurso, tiene el poder".

La respuesta se conocerá con el proceso de indagación y análisis para comprobar si son los dirigentes los que manejan a la población, o si por el contrario, la población ejerce activamente su participación y poder en la sociedad.

Por otro lado, también es necesario hablar de la categoría central del problema de esta investigación, se trata de la educación.

Es una necesidad para los miembros de una sociedad. Gracias a ella el conocimiento y la sabiduría toman un papel importante en cada una de las personas, ya que permite instruir a nuevos seres en distintas disciplinas y ciencias para comprender mejor el mundo. De igual forma, es el modelo para formar al ser humano.

Así mismo, es un derecho de toda persona estipulado en la Constitución Política, pero que en Colombia se ve condicionado por el dinero. Dice el Ministerio de Educación Nacional que es "Un proceso de formación permanente, personal cultural y social"[6] y que por ello el Estado debe velar y asegurar las condiciones para el ingreso, permanencia y movilidad en cualquier sistema educativo, sea inicial, preescolar, básica, media o superior.

Aunque la educación es un derecho, varios jóvenes de las afueras de Bogotá no pueden acceder a una universidad. Lo anterior es generado por cuestiones económicas que son causadas no sólo por el valor de la semestre, sino también por el costo adicional que genera vivir a las afueras de la ciudad; lejos del claustro del conocimiento, teniendo que invertir con obligatoriedad en un doble transporte para poder trasladarse hasta el lugar donde dictan las clases.

Por su parte, el servicio de transporte público ha sido de gran ayuda a la hora de acortar las distancias y desplazar a diversos grupos de gente a distintos destinos.

Es por eso que el transporte cambió de manera radical la historia del hombre y revolucionó la vida de muchos. En el libro "Economía del transporte" sus autores lo definen como:

"El movimiento de personas y mercancías a lo largo del espacio físico mediante tres modos principales: terrestre, aéreo o marítimo, o alguna combinación de estos". (Ginés De Rus y Nombela, 2003. Pág. 3)

Para el presente trabajo profundizaremos en el transporte terrestre ya que éste ha sido el dominante a lo largo del último siglo. Además, es el adecuado para referirnos a la distancia entre el Municipio de Funza y las universidades de Bogotá.

Ya que se ha tocado el tema de transporte público, cabe resaltar que es otra de las categorías que enmarcan el presente proyecto y es necesario definirlo y contextualizarlo con la problemática de Funza.

Se define el modelo de ciudad actual como un espacio fragmentado, creciente y desigual, donde las oportunidades de acceso son inequitativas para los ciudadanos porque así como el municipio de Funza, existen dificultades para transportarse hasta la capital colombiana. Problemas que nacen por la cohesión social causada por el aumento inevitable de la población y la constante llegada de extranjeros o desplazados.

En la actualidad, la ciudad como una organización con una determinada movilidad, con distintos transportes que modifican el espacio público, se relaciona con las

políticas públicas urbanas que deben satisfacer las necesidades de los ciudadanos y además deben dar respuestas a las preguntas:

¿Cómo llegan los ciudadanos a los distintos lugares de la ciudad?, ¿todos se pueden transportar?, ¿Cuánto duran en su viaje?, ¿Cómo es la calidad del servicio? Referente a las políticas de transporte, estas tienen que dar respuesta a las incógnitas anteriores y además, a las necesidades de desplazamiento de individuos o grupos de personas.

Para responder a estas preguntas hay que conocer y entender los modelos urbanos y la construcción de ciudad en el espacio público en la que se sitúa la problemática a tratar.

El modelo urbano en un espacio público es una característica de la modernidad, la cual se define como un espacio de conexión donde existen diferentes transportes y velocidades. La variable espacio-tiempo está relacionada con la accesibilidad que está determinada con las condiciones de igualdad de una sociedad. Estas oportunidades influyen en los niveles de exclusión y equidad social.

Importante es destacar que todo ser humano tiene derecho a la ciudad, entendiéndolo como la posibilidad que tiene un sujeto de participar de las actividades que ofrece un espacio urbano. Este acceso a un territorio urbano tiene que ver con acceder a diferentes actividades y servicios como para nuestro caso, el transporte.

Por otro lado, la accesibilidad tiene que ver con la

facilidad de toda persona para acortar la distancia existente entre dos lugares y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano. Lo anterior hace alusión a las características físicas de un espacio y las oportunidades de transportarse en él. Además, es importante tener en cuenta las opciones que tienen los ciudadanos para acceder a los distintos lugares dentro de su territorio.

Entre los diversos aspectos que componen el concepto de "ciudad" cabe recalcar los apartes Políticos y Económicos, donde se encuentran las entidades gubernamentales, la administración y las empresas privadas, ya sea a nivel local, municipal, regional y nacional.

Por otro lado, la capital como ciudad metropolitana, es un lugar de movilidad y ascenso social. Aquí nacen infinitas posibilidades, mayores que las de pueblos y municipios, para estudiar o encontrar trabajo. Por ello, el estudio que ofrece junto a su variada oferta en educación en universidades públicas y privadas brindan a muchas personas la posibilidad de especializarse en cualquier área del conocimiento. Por tal razón, varios jóvenes deciden estudiar en la capital aunque exista el inconveniente de la distancia y difícil movilidad. Pero, ¿qué sucede con los que no estudian por culpa de la dificultad de transportarse a Bogotá?

Es importante destacar que los estudiantes que viven en Funza no tienen las mismas facilidades que los que viven en la propia capital colombiana. En ésta última la infraestructura de transporte supera a las vías de movilidad de los municipios cercanos a la ciudad al ser más

desarrollado en este campo y además, porque la cantidad de viajeros así lo exige.

Como consecuencia, la movilidad desde el municipio genera un aumento en el gasto económico porque los estudiantes deben tomar un transporte intermunicipal para llegar a la capital colombiana y luego coger un bus que los lleve hasta la universidad. El valor aproximado del consumo en transporte pasa los 8.000 pesos diarios.

Estos obstáculos hacen que el joven abandone la idea de estudiar en una universidad y se decida por trabajar en un lugar cerca a su casa, con preferencia en su propio municipio. Lo anterior se relaciona con la equidad y el acceso a la educación porque la movilidad social influye en el desenvolvimiento de los miembros de una sociedad y en la generación de oportunidades de ingreso y progreso de una comunidad.

Aunque se propone esa igualdad para promover una movilidad social, las dificultades existentes en el acceso a la educación de calidad surgen por factores como la situación económica de las familias y, sumado a ello, la distancia y el gasto en transporte.

Se trata de contrarrestar con empresas transportadoras que brindan su servicio a éste municipio. Compañías como Flota chía, Expreso Cundinamarca, Expreso de la Sabana, Teusacá, Expreso El Sol, Conducoop, Flota Águila, Sonatrans y otras más, ayudan a los estudiantes a través de la aceptación de un bono estudiantil por el valor correspondiente al 66,6% del costo total, patrocinado por la Alcaldía de Funza. Los buses llegan hasta puntos estratégicos el portal 80 y la

calle 13 en Bogotá.

En último lugar, las condiciones especiales de una sociedad capitalista no se preocupan por una educación para todos, sino que complica el acceso y la permanencia de los jóvenes en las universidades. La sociedad actual, caracterizada por la diferencia de clases sociales, élites de poder e industrias culturales, centra su atención en la producción en serie, el consumo y la no calidad.

Por ello, en la actualidad, lo importante no es satisfacer las necesidades de los sujetos, sino realizar cualquier actividad con el fin de recibir una remuneración, sin tener en cuenta la calidad y responsabilidad que hay que tener a la hora de brindar un servicio a la comunidad.

MARCO HISTÓRICO

Historia de Funza:

Época colonial, dominio español:

Desde la época colonial, año 1510, la educación superior en Colombia ha evolucionado de manera trascendental, comenzando con raíces hispanas que contaban con un corte eclesiástico de ideología liberal. Desde los inicios de la educación superior han existido diversos modelos de educación o de universidad, los cuales corresponden a ciclos históricos en la sociedad colombiana.

En la época de 1510 a 1580 se presentó el dominio español en el territorio colombiano, este periodo corresponde a la universidad hispano-Colonial. Se establecieron dos modelos de universidad: El primero consistió en una universidad donde se enfatizaba en el estudio de la teología, las artes y las humanidades; el segundo, las instituciones que eran autónomas, elitistas y de participación cerrada para miembros seculares. En este periodo, se fundaron la Universidad Santo Tomás (1580), la Universidad Javeriana (1622), el Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario (1653), y en Cali la Universidad de San Buenaventura (1715).

El segundo modelo de universidad que inició en esta época fue la universidad pública, la cual se origina a partir de la necesidad de una institución de estudios superiores que dependiera directamente de la monarquía para de esta manera

ir quitándole a la Iglesia el monopolio de la educación. En esta época se fundaron diferentes instituciones de enseñanza media y superior entre las cuales se encuentran: la Universidad pública de Antioquia (1822), de Cartagena (1827), y del Cauca (1827); la Universidad Nacional se fundó en el año de 1827 como una institución de carácter nacional, la cual contaba con el financiamiento total y autónomo por parte del Estado.

Siglo XIX, modelo contemporáneo de la universidad tradicional:

Comprendida en el periodo de 1870 a 1930 se dio una nueva época. La educación maneja un modelo contemporáneo de la universidad tradicional, en este tiempo el partido conservador hace alianzas con los grandes terratenientes y la Iglesia Católica dando inició a una noción de educación donde predominaron los valores religiosos y el sistema educativo paso a manos de la esfera privada. Se fundaron la Universidades El Externado (1886), la Universidad de Nariño (1904) y la Universidad Libre (1923) las cuales eran universidades de carácter laico.

La República, reforma educativa:

La llamada "República Liberal" (1930-1946) comprende la denominada cuarta época; según Antonio García, en ella se promueve una reforma educativa en la cual quedó establecido el apoyo al desarrollo de la universidad pública. Por este periodo surgen universidades como la Universidad Distrital de Santander, la Universidad del Tolima, la Universidad del Atlántico; además se siguió fortaleciendo la esfera privada

con la fundación de universidades con influencia norteamericana y de alto rango académico como la Universidad de los Andes (1948) y la Universidad del Valle (1947). (1985. Pág. 194)

Siglo XX, lucha social:

Década 1950:

En la década de los 50's surge la modernización de la universidad, a partir de la transnacionalización del mercado y del equilibrio político consecuente del Frente Nacional. En este modelo la universidad se tomó como una empresa comercial basada en las reglas de la sociedad capital, donde el crecimiento de la privatización educacional superior avanzaba sin freno alguno, a las universidades públicas se les daba una autonomía restringida. Se creó como forma de elitización los estudios especializados y los posgrados.

Década 1970:

Para la década de 1970 en el municipio de Funza se contaba con pocos planteles educativos en el nivel secundaria, donde se destacan: el colegio Militar Juan José Rondón, el colegio Rosario y el Parroquial Santiago Apóstol. La mayoría de los jóvenes lograban el título de bachiller académico o comercial, pero muy pocos seguían algún tipo de estudio técnico, tecnológico o profesional, lo que llevaba a que empezaran a trabajar al poco tiempo de salir del colegio y abandonar cualquier tipo de educación superior.

El modelo modernizador de la educación sufrió una crisis provocada por el movimiento universitario contra la modernización, el cual se tornó como un conflicto ideológico en el año 1971 y provocó la paralización de las actividades de la educación superior por un buen tiempo; a raíz de esto emergieron tres tendencias: La modernizadora que buscaba ajustar a las universidades al capitalismo autónomo e independiente; la segunda fue la tendencia democratizadora la cual exigía la ampliación de la clase media por medio de la facilidad al ingresar a la universidad pública; y la tercera fue la tendencia radical la cual luchaba en contra de la desigualdad social. Todos estos movimientos conllevaron a sumar la educación superior a la profunda crisis en la cual el Estado se encontraba. (Mejía. S.F.)

Décadas de 1980 y 1990:

Para 1980 en Funza empezaron a aparecer centros técnicos donde se enseñaba sistemas y contabilidad, de esta manera muchas personas podían pensar en seguir estudiando luego del bachillerato, y así mejorar su nivel de vida. Esto ayudo a que en décadas más adelante los que lograron entrar a estos sitios tuvieran la posibilidad de que sus hijos accedieran a instituciones en Bogotá de manera cómoda.

En 1990 y con mayor posibilidad económica los jóvenes estudiantes empezaron a acceder a universidades, pero estas debían estar cerca a las rutas de transporte del momento las cuales llegaban al sector conocido de Los Héroes por la calle 80. Las personas que vivían cerca del corredor de la

calle 13 debían realizar un gran recorrido o simplemente acogerse a los institutos del municipio.

La constitución de 1991, proceso de descentralización:

Desde 1991 y con la aprobación y publicación de la nueva constitución, Colombia enfrentó cambios representativos pues con ella el país se comprometió a seguir un proceso de descentralización que abrió nuevas puertas a la democracia, la participación y la ciudadanía; Los procesos de globalización de la economía plantearon una nueva meta para la educación superior.

Con los mencionados cambios en las políticas nacionales y con las posibilidades de que la educación sea una garantía para todos los ciudadanos, empezaron a emerger proyectos que ayudarían a lograr el objetivo en la educación nacional, entre estos el acceso y movilidad de las personas que habitan en regiones fuera de los cascos urbanos; por esta razón, en esta investigación trabajaremos con el municipio de Funza - Cundinamarca, el cual está ubicado en la Sabana de Bogotá. Se encuentra a una distancia de 24 kilómetros de la capital de la república; vecino de los municipios de Mosquera, Madrid, Tenjo y Cota; y un lugar donde años atrás era un privilegio acceder a una universidad.

Años más adelante al municipio llegaron instituciones reconocidas como el SENA, donde se ampliaron los cupos de estudiantes, así como el número de programas académicos en las áreas contables y agrícolas. Y a los mismos años

crecieron y surgieron las empresas de transporte intermunicipal con un bajo valor de transporte permitiendo que las habitantes tuvieran mayor acceso a Bogotá y se generará un gran auge en el urbanismo y el transporte en el municipio.

El urbanismo se origina principalmente en la época de la colonia y su historia se determina a partir de los caminos que lo comunicaban con las comarcas de su alrededor; la ciudad se localiza en el cruce de dos caminos: el más antiguo y de origen indígena que dirigía a Santafé, este paso conectaba con el sitio de Tres Esquinas, en la actualidad la calle 15, y de ahí con Santafé por el de occidente denominado por los españoles "Camino de Honda" (actual cra 9). El segundo camino conectaba con Mosquera y es la actual Avenida Traversal de la Sabana.

Con respecto al tráfico y al transporte, en la actualidad se presentan dos grandes vías de acceso, las cuales conectan al municipio con Bogotá: La autopista Medellín, que es considerada como el eje principal de carga y flujo de transporte a nivel nacional, une a la capital por la Calle 80, y la Troncal de Occidente que se enlaza con la Avenida Centenario (Calle 13 en Bogotá), la cual presenta alto grado de movilidad, teniendo en cuenta que en Bogotá trabajan y estudian gran parte de los habitantes de los municipios aledaños y entre estos los pobladores de Funza.

Debido a que el municipio se ha conformado mediante un patrón de crecimiento fragmentado, desarrollado a lo largo de las dos vías en cruz (cra 9 y calle 15), se han generado unos vacíos urbanos no desarrollados que impiden la

articulación y la accesibilidad del conjunto urbano. Dichos vacíos dentro del tejido urbano, constituyen un obstáculo que imposibilita la definición de una estructura vial. (Gobernación de Cundinamarca. S.F. Pág. 25)

Los viajes que se realizan desde y hacia el municipio de Funza, se ejecutan a través del transporte colectivo el cual presenta una problemática general, teniendo en cuenta que la congestión, la inseguridad y la incomodidad afectan diariamente a las personas que utilizan este medio; la mayoría de los pasajeros se dirigen a la capital o municipios cercanos y para llegar a su destino deben hacer transbordos que les genera un sobre costo adicional en la tarifa del pasaje. Paralelamente, la baja frecuencia de circulación en las rutas de transporte y la competencia entre las 12 empresas prestadoras del servicio existentes agrava la situación para los pasajeros y la competencia entre las mismas.

Nuevos modelos de movilidad:

En la actualidad el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) es un proyecto de la ciudad de Bogotá que comprende la vinculación de todos los medios de transporte público de la capital. Lo anterior se creó con el fin de tener una mejor planeación, organización y control del tráfico.

Como logros significativos se destacan la disminución del pasaje del Sistema Transmilenio. De \$1.750 se pasó a \$1.700 en horas pico y \$1.400 en horas valle (9:00 a.m. y las 5:00 p.m.) Por otro lado, cuando se lleve a cabalidad todo el proyecto del SITP los usuarios tendrán que pagar \$300 al

realizar trasbordos, siempre y cuando no transcurran 75 minutos en el cambio de bus.

Según la Alcaldía de Bogotá "los actuales modos de transporte público de la ciudad se integrarán para prestar un servicio digno a la ciudadanía. El nuevo sistema empresarial será más eficiente: las empresas que prestarán el servicio ya no serán afiliadoras, sino operadoras; es decir, deberán responder por el conjunto de la prestación del servicio, tal como sucede hoy en el esquema de TransMilenio" (SITP. 2012).

Con el SITP se espera que también se articulen los buses intermunicipales para que este servicio sea también un beneficio para los jóvenes estudiantes de Funza. Con la implementación del proyecto el gasto diario del transporte pasará de \$8.000 y \$4.600 con el bono estudiantil, a \$3.400 para todo joven.

ESTADO DEL ARTE

Se han realizado investigaciones en torno a la educación superior en Bogotá y, también, sobre la movilidad desde los municipios cercanos a la capital hasta las instituciones. En el presente trabajo daremos cuenta de algunos estudios realizados.

Carlos Hernán Castro Ortega, docente de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Distrital, realiza la tesis "Relaciones espaciales universidad ciudad: modelos en Bogotá" (2010. Pág. 24), en la que menciona que las universidades están ligadas a hechos y lugares físicos que las convierte en parte de una realidad espacial; y, desde allí, se convierten en parte esencial del desarrollo individual y colectivo, permitiendo el progreso en los seres humanos.

Como el centro de la organización social es considerada la educación, esta afecta el desarrollo social, cultural y económico; por eso es importante la ubicación en la que las universidades se encuentran, dado que para modificar las estructuras sociales se debe tener en cuenta la localización periférica, pues a partir de ella se generan los cambios en el entorno. No es lo mismo una universidad en el centro de la capital a la que todos pueden movilizarse fácilmente, a una que quede en la periferia y los modos de llegar a ella sean limitados y difíciles de acceder.

"La evaluación de la localización relativa de una universidad moviliza un conjunto de medidas de distancia y

accesibilidad desde o hacia los lugares elegidos como referencia, así como de concentración y dispersión, teniendo en cuenta formas de distribución en el espacio.” (2010. Pág. 7)

A partir de lo anterior vemos como las universidades, sean en el lugar en el que estén ubicadas, deben permitir fácil acceso al ser lugares de referencia, incluso, su localización debería pensarse desde la centralidad y la movilidad desde lugares alejados a su ubicación.

Castro propone que las “universidades apoyadas en la periferia urbana o metropolitana” y “universidades apoyadas en los espacios periféricos o ultraperiféricos urbano-metropolitanos”; si hay universidades situadas en estos sectores, los estudiantes de los municipios cercanos a Bogotá se verían beneficiados al encontrar instituciones universitarias cerca al lugar de residencia, sin verse afectadas por la movilidad hasta la capital.

Por último, la tesis arroja como resultado que “la educación superior, vista como un servicio colectivo, resulta ser una función característica de las aglomeraciones urbanas, porque demanda la concentración de una serie de recursos para su emplazamiento físico y su funcionamiento institucional y académico, abrigando importantes volúmenes de población estudiantil.” (2010. Pág. 21). Es por esto que los estudiantes de municipios como Funza, Mosquera, Chía, entre otros deben transportarse hacia la capital haciendo uso de las pocas vías de acceso que encuentran.

Otra investigación analizada es la realizada por Juanita Isaza Guerrero, titulada "Intervención para la integración regional. Caso: Primer anillo metropolitano Bogotá- Sabana de Occidente"(Isaza, 2008. Pág. 189). El objetivo de la tesis se centra en la configuración del sistema de movilidad deficiente en la infraestructura vial de los municipios de Soacha, Funza, Mosquera, Cota y Chía.

El problema se centra en que el sistema de producción capitalista, bajo la prestación de bienes y servicios, se centra en las grandes ciudades, para el caso de este trabajo Bogotá. Por lo tanto, las personas de la periferia de la ciudad que quieren acceder a estos deben movilizarse hasta la capital.

Según la autora de la tesis, se deben tener en cuenta ciertos principios de acuerdo a la red urbana y la movilidad: primero, la red urbana sólo puede concebirse en funcionamiento, con un número muy alto de conexiones; segundo, generar patrones óptimos de organización que permitan desarrollar todos los niveles de complejidad que las redes urbanas requieran; tercero, establecer un uso adecuado de los límites, de manera que sea posible identificar claramente las jurisdicciones regionales, sus competencias y responsabilidades." (Isaza, 2008. Pág. 23)

Desde esas perspectivas se entienden las estrategias que realizan los municipios de Cundinamarca y la ciudad de Bogotá para la integración de un sistema que genere una cooperación, en este caso vial y de movilidad, en el que ambas partes resulten beneficiadas.

Cada municipio de Cundinamarca y Bogotá actúa de forma independiente, por lo que sus respectivas alcaldías promueven acciones diferentes en las que la sociedad se ve afectada de manera positiva o negativa, aunque ese no sea el resultado esperado. La población en municipios como Funza está aumentando, pero no se mejora la manera para que ellos se movilizan hacia la capital y, aunque, se han formulado propuestas para hacer vías que mejoren el tema del transporte entre los diferentes municipios y la capital, estos no se han llevado a cabo por conflictos de intereses entre las distintas gobernaciones.

No hay mucha información sobre el tema, pues sólo se habla del derecho a la educación en toda la sociedad colombiana; o en otras investigaciones, se informa sobre la malla vial de la ciudad de manera independiente, sin estudios sobre los municipios y las vías que comunican con la capital del país y como estas influyen en los habitantes.

CAPÍTULO 1

PROGRESO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO DE FUNZA

1.1 Reseña histórica del municipio de Funza:

El municipio de Funza se encuentra a aproximadamente 24 kilómetros de Bogotá, es reconocido por sus amplias zonas verdes, flora y fauna que por años ha sido el mayor motor de empleo de los residentes de este pueblo. Pero durante los últimos años esta imagen de ciudad rural ha desaparecido debido al crecimiento económico e industrial.

Cuando el municipio se fundó, recibió el nombre de Muequetá, el cual significa "sabana de labranza"; luego fue nombrado como Bacatá, "Cercado fuera de la labranza". En un comienzo el pueblo era habitado por indígenas hasta que en 1537 su Zipa fue llevado a Bojacá y ejecutado por los españoles. El pueblo se extinguió pro completo dos años más tarde.

En 1600 Diego Gómez de Mena declaró la auto fundación del Pueblo Nuevo de Bogotá, un año más tarde Gómez de Mena contrató a un albañil para la construcción de una iglesia de piedra y teja. En 1674 llega el primer cura, don Juan Francisco Mahecha Santibáñez, a Nuevo Pueblo de Bogotá.

Ese mismo año Mahecha consiguió una licencia agua del río Serrezuela al pueblo, construyendo así la ciénaga de Catama que servía de depósito de agua para Bogotá.

Varios siglos más tarde, en 1810 la junta suprema de Santa fe le otorgó el título de Villa de Santiago de Bogotá y le

dio "derecho a tener un cabildo, escudo de armas y poder demarcar su territorio por un geógrafo" (Muñoz. 2008)

"En 1.813 se ordenó sembrar en Santa fe y otras poblaciones de Cundinamarca, entre las que se incluía a Funza, el árbol de la libertad como símbolo popular por medio del decreto del 24 de abril de 1.813, proferido por Antonio Nariño, llevando un cerezo el cual se sembró en el centro de la plaza" (Muñoz. 2008).

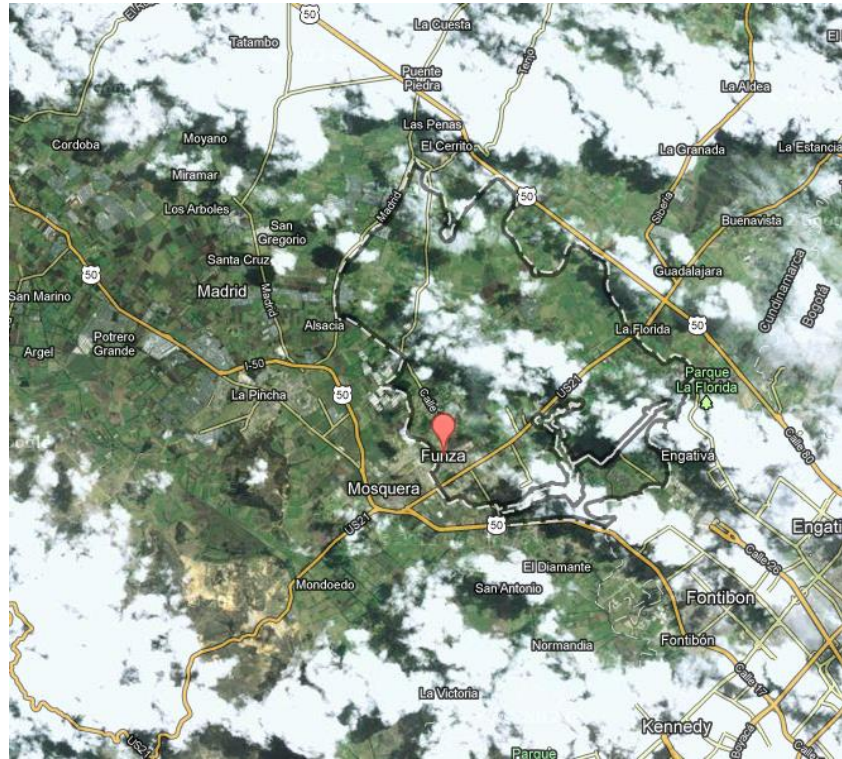
En diciembre de 1819 Santa Fe fue nombrado como Bogotá y por disposición del Gobernador de Cundinamarca se dio un nuevo nombre al municipio, así nació el nombre Funza, convirtiéndose, también, en la capital del Estado.

"Por falta de oficinas y vivienda para los funcionarios, y por otros inconvenientes de infraestructura se designó a Zipaquirá como Capital del Estado, por medio del artículo 55 de la constitución del 10 de julio de 1.863, trasladándose los funcionarios el 1°. De Agosto del mismo año" (Muñoz. 2008).

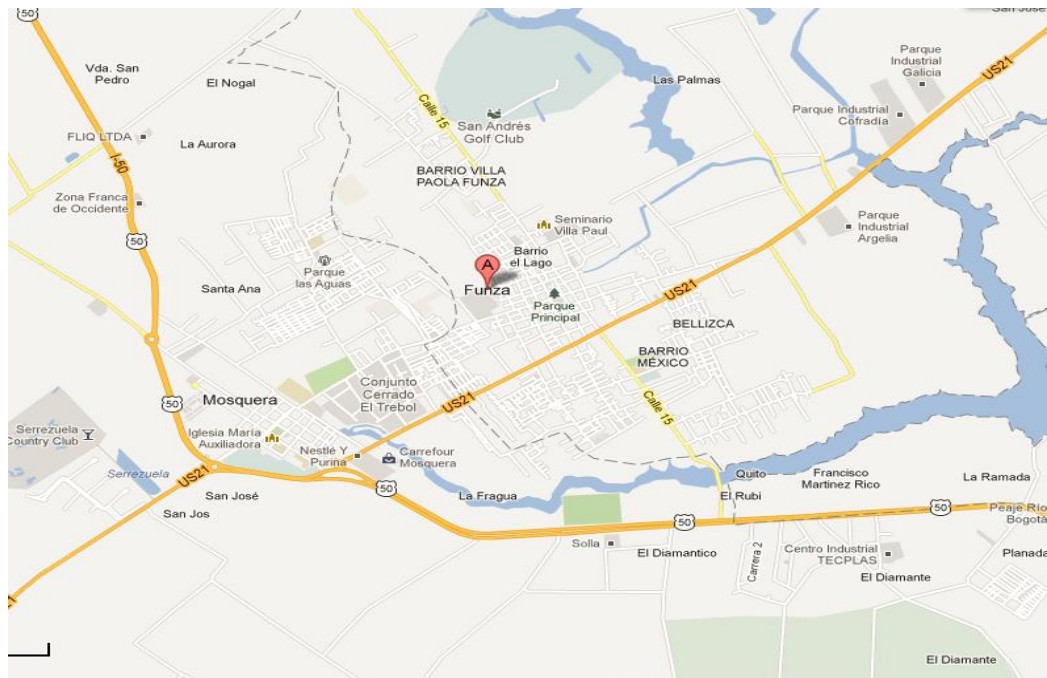
1.2 Información geográfica:

Funza se encuentra ubicada a unos 24 kilómetros de Bogotá, limitando con Tenjo y Madrid, por el norte; con Cota y Bogotá, por el oriente; Mosquera, al sur; y con Madrid al occidente.

Es un territorio que se caracteriza por "su relieve plano con pendiente entre 0-1% moderadamente profundo, bien drenados y con una fertilidad moderada, originados a partir de ceniza volcánica" (Muñoz. 2008).



Mapa de Funza. Tomada de Google Maps

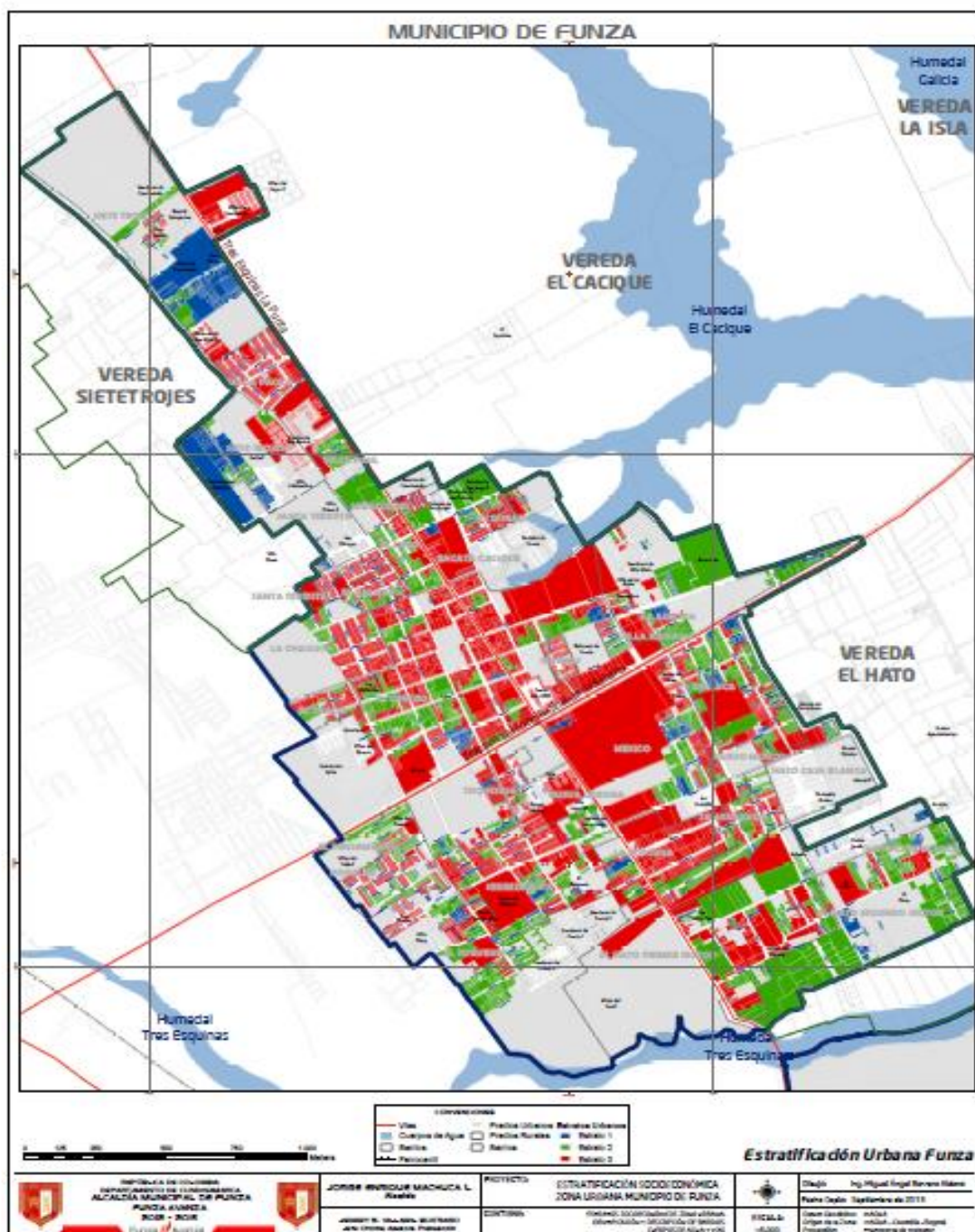


Mapa de Funza. Tomada de Google



Mapa de Funza. Tomada de Google Maps

1.2.2 Barrios de Funza y su estrato:



Cortesía: secretaría e Planeación de Funza.

1.3 Economía del municipio:

La producción económica de Funza se divide en dos sectores: el urbano y el rural. El primero, está conformado principalmente por el comercio, industrias y servicios manufactureros.

1.3.1. Economía Urbana:

La siguiente tabla muestra el número de establecimientos dentro del municipio, así como su participación porcentual en las ramas de actividad:

Ramas de actividad	Número de establecimientos	Participación
Industrias manufactureras	154	12.2%
Comercio y servicio	1098	87.3%
Servicios financieros	6	0.5%
Total	1258	100%

Tabla tomada de <http://www.funza-cundinamarca.gov.co/>

En total, son 393 tiendas dentro del municipio, lo cual corresponde al 35,9% de establecimientos. Por su parte, el comercio al detal comprende 398 negocios registrando así el 36,4%.

Sobre el tipo de servicios en Funza, la mayoría corresponde a fruterías, cafeterías, restaurantes y peluquerías, correspondiente al 13,4% de los establecimientos.

Por su parte, las industrias manufactureras tienen una participación del 12,2% con 154 unidades económicas. Por último, en el municipio hay seis organizaciones financieras que corresponden al 0.5% sobre el total de establecimientos.

1.3.2. Economía rural:

Funza es un territorio que por siglos se ha destacado por su producción agrícola, por su ubicación geográfica y la amplia zona rural, la construcción de floristerías fue uno de los negocios de mayor producción de la región. A continuación se mostrarán las unidades de producción agrícola y pecuaria del municipio:

El mayor sistema de producción agrícola consiste en el cultivo de "papa, maíz, repollo, lechuga, zanahoria y arveja. La mayoría de estos cultivos están localizados en las veredas Siete Trojes, el Hato y La Florida" (Municipio de Funza. 2013).

Por otro lado, en Funza la producción pecuaria se distingue por la producción de bovinos (ganado de leche), porcina, equina, conejos y aves.

1.4 Vías de acceso:

Este trabajo está basado principalmente en el servicio de transporte público dentro del municipio como el servicio intermunicipal, el cual conecta a los municipios de La Sabana con Bogotá.

Pero antes, es importante conocer acerca de las vías de comunicación entre municipios y cuáles son las formas de transporte más importantes de Funza, teniendo en cuenta la condición de las vías, la accesibilidad, el tráfico y el desarrollo industrial para saber si hay una mejora en la movilidad o si, por el contrario, continúan los problemas de movilización.

“Con Bogotá se conecta mediante dos grandes vías: La Autopista a Medellín, que enlaza con Bogotá a través de la Calle 80, la Troncal de Occidente, que se vincula con la Avenida Centenario (Calle 13)” (“El municipio hoy en día. Fortalezas y debilidades. S.F.).

El siguiente cuadro, obtenido por la alcaldía del municipio muestra la distancia entre Funza con los demás pueblos a su alrededor y con Bogotá, lugar en el que se centrará este proyecto:

RUTA	DISTNCIA (Km.)	TIEMPO (Min.)
Funza - Facatativá	22	25
Funza - Madrid	8	10
Funza - Mosquera	2	5
Funza - Bogotá	25	50
Funza - Chía	23	44

Tabla tomada de <http://www.funza-cundinamarca.gov.co/>

Los medios de transporte más influyentes dentro del municipio son:

La bicicleta, al ser un pueblo la distancia no es muy grande y se puede llegar de un barrio a otro en cuestión de minutos. Además, las calles están adecuadas con ciclovías que atraviesan todo el municipio para una fácil y rápida movilidad.

Del mismo modo, los ciudadanos de Funza adquieren motocicletas por ser más rápidas que las bicicletas, además de que para muchos es una herramienta de trabajo dentro del municipio. Anteriormente se decía que en Funza existen muchos establecimientos, los cuales prestan el

servicio de domicilios, y las motocicletas son una herramienta indispensable para esta actividad.

Un punto débil para las motocicletas es que las vías no son tan amplias y no tienen un carril propio obligándolas a ocupar el de los automóviles y muchas veces se producen accidentes por no transitar de manera adecuada.

Siguiendo la línea, otro servicio de transporte es el auto particular, que cada año va incrementado y muchas veces las vías no resisten el número de tráfico formando enormes trancones, así como choques. Este servicio lo usan principalmente las personas que viven en las veredas y necesitan llegar al centro del municipio, y quienes trabajan en Bogotá para llegar de manera cómoda y rápida a sus lugares.

Para los estudiantes universitarios de Funza, y centro de esta investigación, es muy difícil tener un carro particular debido a los gastos que estos conllevan, así que la mejor opción de transporte es el servicio público.

En Funza existen dos principales tipos de transporte público; el primero, son los taxis que transportan a las personas dentro del municipio y hacia el municipio de Mosquera, esto debido a su cercanía (como se puede apreciar en la tabla anterior).

El problema con este tipo es que no transporta más allá de estas dos ciudades, por consiguiente las personas

prefieren utilizar los buses o colectivos, los cuales tienen rutas para todos los municipios de La Sabana, de la región y, claro, hacia Bogotá.

“Las Empresas Transportadoras que prestan sus servicios en el municipio, o que transitan por las vías y complementan el servicio de transporte son, Coomofu, Flota chía, Expreso Cundinamarca, Expreso de la Sabana, Teusacá, Autoboy, Bermúdez, Expreso El Sol, Sotrans Juan XXII, Conduccop, Cootransa, Transportes unidos del norte, Flota Águila, Valvanera y Sonatrans” (Municipio de Funza. 2013).

El banco de medios de Cundinamarca ha señalado algunos problemas principales que hay entre la movilidad y el acceso entre Funza a Bogotá.

Primero, la “demanda de terrenos para localización de viviendas para personas que trabajan en Bogotá” (“El municipio hoy en día. Fortalezas y debilidades. S.F.”), y en segundo lugar, la “generación de grandes flujos de transporte de pasajeros hacia Bogotá” (“El municipio hoy en día. Fortalezas y debilidades. S.F.”).

En el segundo capítulo se trabajará con mayor profundidad la movilidad y los servicios de transporte público de Funza hacia Bogotá, tomando referencias del transporte hacia los demás municipios.

1.5 Nueva distribución social de Funza

1.5.1 Crecimiento urbano:

Desde cerca de 15 años, Funza viene sufriendo un proceso de expansión urbana, incrementándose así el número de personas que viven y se transportan en el municipio hacia Bogotá, y acabando con las zonas rurales y de producción por la construcción de nuevas industrias y urbanizaciones.

De esta manera, el municipio entró en un modelo disperso de urbanización está compuesto de "un área de aproximadamente 490 hectáreas, desarrollado en forma dispersa y contando con grandes vacíos urbanos o que simplemente se encuentran sin desarrollar" ("El municipio hoy en día. Fortalezas y debilidades. S.F.).

El estudio realizado por el banco de datos de Planeación de Cundinamarca, indicó que la tendencia de urbanización en Funza durante los últimos años ha sido en la construcción de viviendas para personas de escasos recursos, a través de urbanizaciones que no conforman una estructura primaria de espacio público que organice el contexto social.

1.5.2. Crecimiento industrial:

En cuanto al crecimiento de la industria en el municipio, ha habido enormes cambios en la geografía de este. Algunos de los impactos más significativos son:

"El consumo de tierras aptas para la producción agropecuaria de alta intensidad (...) el 80% de las tierras del Municipio están clasificadas de tipo 1 y 2 como tierras

de óptimas condiciones para dicha producción" ("El municipio hoy en día. Fortalezas y debilidades. S.F.).

Así mismo, y como se veía en el crecimiento urbano, el crecimiento de industrias ha ayudado a que se creen focos de urbanización dispersa con problemas de contaminación como el caso del tratamiento de aguas residuales.

Esta tendencia de crecimiento está regida por el Acuerdo No. 002 de enero de 1997 que determina "para las áreas urbanas y rurales la apertura de zonas industriales. A nivel urbano esta oferta de tierras se plantea de manera desordenada localizadas en diferentes áreas del Municipio generando impactos de dicho uso sobre áreas residenciales, sistema vial en síntesis planteando una perdida a la calidad de vida urbana" ("El municipio hoy en día. Fortalezas y debilidades. S.F.).

1.5.3. Crecimiento comercial:

A medida que la población crecía en el municipio, también lo hizo el comercio dentro de este. A pesar de que muchas personas se movilizaban hacia Bogotá, los negocios tomaron gran importancia dentro de Funza.

Hace unas décadas, los supermercados, las papelerías, las panaderías, entre otros, eran muy escasas dentro de Funza, tanto que las personas ya se conocían entre cliente y vendedor. Existía una relación más cercana que la existente hoy en día.

Las personas se encontraban en estos lugares para compartir y encontrarse con familiares y amistades, pero con el

crecimiento urbano e industrial esta proximidad se fue acabando.

Creció el número de establecimientos en cada uno de los barrios de Funza, lo que provocó que las personas ya no se movilizaran hacia le entro del municipio sino que acudieran a la tienda más cercana y cómoda para su ubicación.

Así pasó con cada uno de los negocios que ya existían y pasaron a ser en pocos años un negocio más de los existentes en todo el territorio.

Otro factor que provocó tal rompimiento y generó la creación de más negocios fue la llegada de comerciantes al municipio. Muchas personas vieron la oportunidad de crecer sus negocios si se establecían en el municipio y colocaron sucursales en distintas partes.

Estas estrategias funcionaron porque las personas no tenían que ir hasta Bogotá para poder conseguir los productos que necesitaban, sino que los encontraban a pocas cuadras de sus casas.

En los últimos años, el municipio ha crecido de tal forma en el comercio que la Alcaldía ha empezado a plantearse como una prioridad revisar el plan de ordenamiento territorial para no sufrir problemas como el existente actualmente en el servicio de transporte.

Este crecimiento no se ha detenido y cada vez es mayor, tanto así que en el municipio ha iniciado la construcción de un centro comercial con características similares a los que existen en Bogotá.

1.5.4. Crecimiento educativo:

Anteriormente en el municipio existían pocos establecimientos educativos, pero con la llegada de la nueva distribución y los planes de desarrollo del municipio, empezaron a crearse nuevas estrategias y alternativas para que las personas tuvieran mayor acceso a la educación.

Era común en el municipio que las personas alcanzaran por máximo el título de educación secundaria y no siguieran estudios superiores. En muchos casos algunas personas no terminaban el bachillerato, ya fuera por problemas económicos o por la necesidad de conseguir un trabajo para sopesar sus necesidades.

Pero pasando los años, la necesidad de obtener un título mayor fue aumentando porque con la llegada de nuevas empresas al municipio o la movilización hacia Bogotá requería de mejor educación si se quería obtener un puesto laboral.

Fue así como varias instituciones fueron surgiendo y otras creciendo para otorgar mayores oportunidades a las personas del municipio. Sin embargo, algunos de ellos no ofrecían facilidades en el costo de sus matrículas y muchas personas seguían sin poder continuar con sus estudios.

Año tras año se intentaba mejorar estos obstáculos hasta el punto que las instituciones hoy en día ofrecen muchas facilidades para terminar los estudios y algunas de ellas han creado convenios con universidades o institutos para que las personas obtengan un título mayor.

Esta estrategia ha ayudado mucho a los jóvenes de Funza para lograr sus objetivos y no detenerse ante las dificultades. Hay personas que actualmente trabajan dentro de la alcaldía del municipio gracias a las ayudas otorgadas durante sus periodos académicos.

Por otra parte, con el crecimiento y expansión del municipio las universidades de Bogotá se han interesado en incluir en sus proyectos a los jóvenes de Funza para que accedan a la educación superior. Un ejemplo de esto es la Universidad Minuto de Dios, la cual tiene diferentes convenios con el municipio para que las personas sigan estudiando.

1.5.5. Crecimiento del transporte público en Funza

El progreso en el servicio de transporte público en el municipio ha sido muy notorio en los últimos años.

Hace dos décadas las personas no viajaban en gran cantidad hacia Bogotá, era común que lo hicieran para cumplir con citas médicas, visitar un centro comercial de la ciudad, los cuales eran muy pocos en esa época; para visitar en familia algún sitio histórico o algún encuentro de negocios.

Por lo general, los buses de transporte público en el municipio solo prestaban su servicio para movilizar a las personas dentro de este o para movilizarlos a otros pueblos cercanos como Mosquera, Madrid, Chía o Cota.

Por esta razón las empresas de transporte público con rutas hacia Bogotá eran muy pocas y cada ruta se demoraba

aproximadamente 30 minutos en enviar un nuevo bus. Como continúa siendo las rutas de acceso son los corredores de la Calle 80 y la Calle 13.

A medida que pasaban los años, las empresas comenzaron a incluir más buses, los cuales tenían mayor frecuencia en sus rutas. Esto se debe a que las personas empezaron a movilizarse hacia Bogotá porque encontraban mejores oportunidades de empleo.

Así mismo, las personas comenzaron a encontrar diferentes oportunidades en salud, educación, cultura y recreación en Bogotá y crearon la necesidad de transportarse a menudo desde Funza a Bogotá.

Lo anterior hizo que se formarían nuevas empresas que prestaran el servicio, y las ya existentes a aumentar su flota de buses para otorgar un mejor servicio a la comunidad.

Empresas como Coomofu cobraron gran importancia en la cotidianidad de los residentes de Funza porque brindaban un servicio de transporte no solo dentro del municipio sino hacia Bogotá por ambos corredores de manera fácil y asequible.

Hoy en día este servicio es fundamental para la movilización y a diferencia de hace 20 años, las rutas deben pasar con un mínimo de cinco minutos para no crear congestión y retrasos en las obligaciones de las personas.

Actualmente la secretaría de Transporte se ha fijado varias metas para mejorar la movilidad en el municipio y el

servicio de transporte público, entre las más importantes para este trabajo están:

“Dirigir planes de contingencia para el manejo del tránsito y transporte público en situaciones de catástrofe o desastre y en eventos especiales tales como construcción o mantenimiento de vías, espacios públicos o de actividades recreativas o similares, que involucren gran cantidad de flujo vehicular, en coordinación con las entidades competentes” (Alcaldía de Funza. 2013)

“Formular y aplicar planes, programas y estrategias que permitan mejorar la movilidad de la Ciudad para los conductores, peatones y ciclistas, de tal manera que existan niveles adecuados y sostenibles” (Alcaldía de Funza. 2013).

“Brindar a los usuarios un servicio oportuno y eficiente, en cumplimiento de las disposiciones tanto técnicas como legales” (Alcaldía de Funza. 2013).

“Participar activamente en conjunto con la Oficina Asesora de Planeación y la Oficina de Control Interno en el diseño de procesos y procedimientos que permitan elevar el nivel de autocontrol y garantizar el debido trámite de los asuntos de su competencia” (Alcaldía de Funza. 2013).

Pero ya será en el siguiente capítulo donde se profundizará la historia y el progreso en la movilidad y el servicio de transporte público en el municipio.

CAPITULO 2

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Como se ha mencionado anteriormente uno de los ejes principales de esta investigación es el servicio de transporte público dentro del municipio de Funza y fuera de este.

Como todo fenómeno social ha sufrido de diferentes transformaciones que se acomodan a las necesidades de los usuarios y se producen por los cambios que se mencionaron en el anterior capítulo.

El crecimiento urbano e industrial ha obligado a que en los últimos años la flota de buses escolares aumentara para que los residentes del municipio puedan realizar sus labores diarias sin complicaciones o mayores contratiempos.

Pero anteriormente el transporte público era muy distinto de lo que es hoy en día, y no solo en Funza, también en los demás municipios aledaños como Mosquera, Madrid, Facatativá, Chía, Cota y Zipaquirá.

2.1. Historia de transporte en Bogotá:

Antes de hablar de Funza hay que hablar un poco sobre el transporte en la ciudad de Bogotá, el cual inició mucho antes que dentro del municipio y también ha tenido una transformación significativa en la historia y será de ayuda para entender esta investigación.

Desde el siglo XIX se puede hablar del servicio de transporte público dentro de Bogotá. En 1884 llegó el

primer ferrocarril a tracción animal, pero no fue sino hasta 1909 que Bogotá tuvo acceso a este servicio debido a lo accidentado del terreno en la época.

Y más de 50 años después fue que tuvo una conexión ferroviaria directa con un puerto. Cabe notar que las vías del tren pasaban por la Sabana, entre ellos el municipio de Mosquera en donde actualmente todavía existen y funcionan.



Tranvía en Bogotá. Década de 1884. Tomada de: tramz.com

Pasados los años, los tranvías de tracción animal y eléctricos fueron perdiendo importancia por la llegada de los primeros 20 "trolebuses", que fueron construidos en 1947 por una filial canadiense.

La primera línea de "trolebuses" en Bogotá abrió entre el depósito de la Calle 26 y la Ciudad Universitaria, el 12 de abril de 1948 y tiempo después que ampliada por la Avenida Caracas hasta Los Mártires y Hortúa.

Tranvía Municipal de Bogotá operó su último tranvía en junio de 1951. Y años siguientes adquirieron otros 70 "trolebuses", pero en 1959 el servicio de autobuses de la ciudad, de gasolina y eléctricos, fue transferido a la nueva Empresa Distrital de Transportes Urbanos (EDTU), la cual construyó 90 "trolebuses" más.

Estos tomaron rutas por la Avenida Chile y la Carrera 24, extendiéndose por el norte de la Avenida Caracas hasta los barrios 12 de Octubre y Minuto de Dios.



"Trolebus" año de 1974. Tomada de: tramz.com

Para 1974 la EDTU compró 250 "trolebuses" más para complementar sus rutas y movilizar a más gente por toda la ciudad, pero al parecer el total de estos vehículos no llegó a Bogotá.



Interior de un "Trolebus". Tomada de: tramz.com



"Trolebuses" en los patios de la Avenida Chile en 200. Tomada de: tramz.com

2.2. Transporte en el municipio de Funza:

2.2.1. Décadas de 1960 y 1970:

En cuanto al municipio de Funza, en las décadas de 1960 y 1970 el transporte público en Funza era escaso o prácticamente nulo, no existía el servicio urbano debido a que en esa época dominaba las zonas rurales donde no se necesitaba de este. Las personas preferían utilizar bicicletas, carros particulares y hasta caballos para movilizarse de una finca a otra.

En aquel entonces no existían grandes supermercados, ni colegios, centros comerciales, universidades, bibliotecas, centros de entretenimiento que obligaran a la personas a movilizarse con frecuencia. Los niños solo se desplazaban de sus viviendas a las escuelas y viceversa. Los padres trabajaban en sus fincas o en floristerías cercanas, por lo que no necesitaban una mayor movilización.

Tal vez el mayor desplazamiento que realizaban era durante los fines de semana donde iban a plaza de mercado a comprar sus mercados semanales sobre todo en frutas, verduras y granos.

Sin embargo, algunas personas debían desplazarse a Bogotá por asuntos comerciales, médicos, familiares y era necesario tener una alternativa para llegar a la ciudad cuando fuera necesario.

Para estas ocasiones se usaba el único medio de transporte público en el momento, las denominadas flotas que salían de los municipios a determinadas horas para llegar a Bogotá.

Por lo general estas salían de los municipios de Chía, Cota y Facatativá que son los más alejados de Bogotá y tienen que pasar por los demás pueblos para llegar a su destino.

Las personas ya sabían las horas en las que la flota pasaba por Funza y debían salir con tiempo porque de no hacerlo podría perder el bus y tener que esperar por lo menos una hora para que pasara la próxima ruta.

Esto con el tiempo se convirtió en un problema porque cada vez eran más las personas que utilizaban este servicio de transporte hasta el punto que los buses se llenaban y muchos perdían tiempo en sus labores.

2.2.2. Década de 1980:

Una década más adelante, para 1982 las cosas empezaron a transformarse porque desde aquí empieza el fenómeno de expansión de Funza y de Bogotá; los municipios empiezan a dejar de ser ajenos al crecimiento de la capital y poco a poco comienzan a incrementar sus servicios para la comunidad.

Pero el proceso fue lento, pasó prácticamente esta década para ver la necesidad de implementar nuevos modelos de transporte que ayudara y solucionara los problemas de movilidad de ese entonces, los cuales eran aumentar la flota de autobuses.

Para esa época muchas personas de distintas regiones del país empezaron a llegar a Bogotá en búsqueda de mejores oportunidades para subsistir y claro municipios como Funza

fueron destinos de muchos de ellos y empezaron a dejar de ser pequeños pueblos.

Para esta época, el transporte particular era muy común para seguir transitando por el municipio ya que no había grandes avenidas, no había tráfico, no todos tenían un auto de su propiedad y era muy fácil poder movilizarse por las calles. Aún no era necesario crear un servicio urbano como el existente en Bogotá, incluso en aquel tiempo.

2.2.3. Década de 1990:

En esta época se presentan los cambios más importantes en el servicio de transporte público del municipio. Para los primeros años comienzan a operar buses dentro del



Taxi de la empresa Coomofu en la década de 1990. Archivo fotográfico

municipio.

El aumento de residentes de Funza y el incremento comercial hizo que las personas comenzaran a movilizarse con más frecuencia y fuera necesario crear una alternativa para poder desplazar a las personas.

Empresas como Coomofu y Teusacá, que ya tenían rutas de Funza a Bogotá, empezaron a incluir recorridos dentro del municipio. En un inicio no se trató de autobuses sino de pequeños taxis conocidos por su color negro y amarillo, que movilizaban a las personas de Mosquera a Funza.

La empresa que domino en este servicio fue Coomofu, la cual actualmente presta el mismo servicio y con la misma ruta de aquel entonces. Los taxis se hicieron muy populares por la rapidez y el precio de uso.

A diferencia de Bogotá, los taxis en Funza no cobran por "taxímetro". Existen dos maneras, la primera consiste en un valor determinado (actualmente mil pesos) cuando el taxi cumple el recorrido establecido por la empresa. La segunda manera que se puede definir como el "puerta a puerta" cobra un poco más, pero siempre es el mismo precio (cuatro mil pesos actualmente).

En esta misma época comenzaron a aparecer unos pequeños colectivos que prestaban el servicio de transporte urbano, conocidos como "buses rojos" de la empresa Cootransfunza. Al igual que los taxis cumplían rutas determinadas, pero estos buses solo transitaban dentro de Funza.

De hecho, actualmente estos buses existen y siguen recorriendo solo por las calles de Funza, nunca han prestado el servicio en municipios aledaños.

Ya para esta década el pueblo que se conocía empezó a cambiar y ya existían nuevos mercados, nuevos colegios, mayores sitios de trabajo, las empresas empezaron a construir dentro de municipio entonces la transformación del servicio de transporte público se llevó a cabo rápidamente.

Al poco tiempo, las empresas vieron la necesidad de las personas para trasladarse dentro del municipio y más empresas de transporte llegaron a Funza para prestar sus servicios.

Es allí cuando empresas como Expreso de la Sabana, Bermúdez y Flota Chía empiezan a ocupar las calles de Funza.

2.2.4. Décadas de 2000 y 2010:

Los cambios que se presentan en estas nuevas décadas son en el número de buses que han llegado a Funza, tanto urbano como intermunicipal, el número de empresas que prestan el servicio y también, los problemas de movilidad que se presentan actualmente.

Funza creció significativamente durante estos años, como ya se ha mencionado muchas empresas de Bogotá se trasladaron al municipio, lo que hizo que el número de personas activas incrementara también.

Pero esto generó un problema y es que las vías de Funza no son las de una ciudad como Bogotá, estas son muy estrechas

y no permiten el gran flujo de transporte, esto ha generado a que se formen trancones, choques y poco espacio para otros medios de transporte.

La alcaldía y la secretaría de Planeación han realizado labores de mejoramiento de las vías, y aunque muchas han mejorado como los corredores que comunican con Bogotá, otras han sido imposibles de corregir y el problema ha persistido por años.

Este es apenas uno de los problemas que se viven actualmente. El segundo que se debe resaltar es el número de personas que ahora usan el servicio de transporte público.

Como se mencionó en las décadas pasadas muy pocas personas hacían uso del servicio de transporte público y una ruta de frecuencia de una hora era suficiente para cumplir con la demanda de pasajeros, pero eso cambió y ahora la mayoría de personas hacen uso de buses todo el tiempo.

Ya sea urbano o intermunicipal, los buses ya no dan abasto con el número de pasajeros, sobre todo en horas pico donde puede pasar una hora para poder tomar un bus que tiene una frecuencia de cinco minutos.

A pesar del número de empresas que ahora prestan el servicio, estas no han logrado poner más buses por reglamentos del Ministerio de Transporte y la capacidad de la flota existente tampoco puede ser ampliada.

2.3. Tarifas de transporte público:

Al igual que muchos productos de la canasta familiar, gastos escolares, precios en vivienda y salud; el valor en el servicio de transporte público también ha presentado aumentos a través de los años.

De acuerdo con el Ministerio de Transporte de la nación, los valores del transporte público dependen de la Resolución 3600 del 2001 la cual establece que:

“En su condición rectora y orientadora del Sector y Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte” (Ministerio de Transporte. 2001).

Es así como cada año se ve un aumento en cada una de las rutas de transporte tanto en Bogotá como en el municipio de Funza. El valor también depende de la distancia que recorren los buses y si deben pagar gastos extras como peajes, los cuales existen para entrar a Funza en ambos corredores (Calle 13 y Calle 80).

El artículo tercero de la resolución 3600 indica que “las empresas de transporte mantendrán en sus archivos los estudios y las estructuras de costos, elaborados directamente o a través de las entidades gremiales, que dieron origen al cálculo de las tarifas establecidas” (Ministerio de Transporte. 2001).

A través de los años, el valor de transporte público para las personas que viven fuera de Bogotá, peor transitan frecuentemente por la ciudad se ha convertido en un gran problema económico.

Esto se debe a que no solo hay que pagar el pasaje para llegar a Bogotá sino que adicionalmente hay que pagar el transporte urbano de la ciudad, ya sea bus, Transmilenio o taxi, y no existen alternativas o ayudas para estas personas para disminuir el precio de este. Es por esto que el programa de "Universidad Cercana" ha generado buenas críticas en la comunidad y ha sido de ejemplo a nivel nacional.

Hace unas décadas el valor de transporte público dentro de Funza tenía un valor aproximado de 300 pesos y el valor del servicio intermunicipal rondaba por los 1.000 pesos. Durante años estos valores no se modificaban y si lo hacían no eran más de 50 o 100 pesos por año.

Pero a medida que pasaban los años los incrementos empezaron a ser más drásticos hasta tener aumentos de 200 pesos por año, algo que muchas personas consideran un abuso y casi imposible de pagar.

Una residente del municipio de Funza aseguró que "en mi opinión como usuaria del transporte público intermunicipal considero que el valor que se está pagando debería ser directamente proporcional al servicio prestado, en vista a que no veo justificado el pago de un monto correspondiente a \$2.300 (en el caso particular de la ruta Calle 13) y las condiciones en las que se encuentran las vías. La congestión diaria de vehículos se ve reflejada ya no solo en las famosas llamadas "horas pico" y no se ve la presencia del personal de policía de tránsito de manera constante en las mismas para evitar estos inconvenientes. Anualmente se incrementa la cantidad de dinero por el costo

del pasaje, pero sin embargo no se justifica el pago de esta suma en las condiciones en las que se encuentra la movilidad" (Cárdenas. 2001).

Lastimosamente para la comunidad, no se pueden realizar grandes cambios con el aumento de valor de transporte público porque se hace dependiendo de la inflación anual y de la Resolución 3600, mencionada anteriormente.

Las empresas de transporte de Funza son privadas por lo que la alcaldía o puede interferir en las decisiones que se toman al respecto. Como empresas privadas el aumento anual es para su mayor beneficio y tampoco toman medidas que ayuden a la economía del usuario.

Lo poco que se ha podido realizar, y es una iniciativa nueva y de poca acogida, es la implementación de programas de ayuda como el investigado en este trabajo, el cual reduce significativamente el costo de las personas, brindando mejores posibilidades para vivir una vida de calidad.

De acuerdo con una entrevista realizada al secretario de Educación del municipio de Funza, quien está al tanto de las políticas de transporte por el programa "Universidad Cercana", se han estado buscando alternativas en conjunto con Bogotá para brindar más auxilios, no solo a los estudiantes, pero estas han fracasado.

Con la entidad que mayores oportunidades han existido es con Transmilenio, pero luego de varias reuniones, según lo indicó el secretario, las negociaciones retroceden o aparecen prioridades mayores que no permiten llegar a acuerdos.

El secretario de Educación, Francisco Rodríguez, indicó durante una entrevista que “en este momento estamos hasta ahora estableciendo unas líneas. El gerente de Transmilenio, yo creo que es uno de los puestos que más cambios ha tenido en la Administración Distrital; llega un gerente y a los pocos días o meses está pidiendo su retiro voluntario o pasa su carta de renuncia. Ha sido por esta razón que ha sido difícil establecer una alianza en la que pudiéramos tener otros beneficios adicionales” (2012).

Sin embargo, ha asegurado que seguirán trabajando para encontrar soluciones que beneficien a todas las partes, en especial a la economía de la población y hacer más fácil su diario vivir.

Todo lo anterior ha sido analizado y trabajado desde los precios que se manejan en el municipio de Funza, pero este es solo uno de los lugares que se enfrentan a todos estos problemas diariamente. Peor hay que destacar que municipios como Madrid, Facatativá, Chía, Cota y Zipaquirá tienen tarifas más altas, sin mencionar los tiempos a los que se enfrentan para llegar a Bogotá.

Además, en estos municipios no existen ayudas como las existentes en Funza para disminuir los grandes costos de transporte público para las personas que residen en estas.

A continuación están las tablas de valores de transporte público de las rutas intermunicipales del año 2013:

RUTAS	AEROTAXI	MICROBUS
FUNZA - PORTAL CALLE 80 ADENTRO		\$ 2.400
FUNZA - PORTAL CALLE 80 AFUERA		\$ 2.550
MADRID - PORTAL CALLE 80 ADENTRO		\$ 3.200
MADRID - PORTAL CALLE 80 AFUERA		\$ 3.500
FUNZA - SIBERIA		\$ 2.000
FUNZA - SOACHA AV. BOYACA		\$ 3.250
FUNZA - SOACHA MONDORÉDO		\$ 3.250
FUNZA - BOGOTÁ CALLE 13		\$ 2.200
MADRID - FUNZA		\$ 1.900
MADRID - SIBERIA		\$ 2.500
MOSQUERA - MADRID		\$ 1.800
MOSQUERA - PORTAL CALLE 80		\$ 2.400
MOSQUERA - FUNZA		\$ 1.150
MOSQUERA - COTA		\$ 2.700
MOSQUERA - BOGOTÁ CALLE 13		\$ 2.200
BOGOTÁ - SIBERIA		\$ 2.000
TOCAIMA - GIRARDOT	\$ 4.000	
BOGOTÁ - TOCAIMA	\$ 20.000	\$ 15.000
BOGOTÁ - LA MESA	\$ 13.000	\$ 11.000
BOGOTÁ - ANAPOIMA	\$ 16.000	\$ 12.000
BOGOTÁ - APULO	\$ 16.000	\$ 13.000
BOGOTÁ - LA GRAN VÍA	\$ 11.000	\$ 10.000
BOGOTÁ - MESITAS	\$ 13.000	\$ 11.000
BOGOTÁ - EL TRIUNFO	\$ 14.000	\$ 11.500
BOGOTÁ - VIOTA	\$ 15.000	\$ 13.000
TOCAIMA - APULO	\$ 5.700	\$ 5.200
TOCAIMA - ANAPOIMA	\$ 8.000	\$ 7.000
TOCAIMA - LA MESA	\$ 12.700	\$ 8.700
TOCAIMA - LA GRAN VÍA	\$ 14.700	\$ 9.700
TOCAIMA - MOSQUERA	\$ 17.000	\$ 13.000
TOCAIMA - VIOTA	\$ 6.200	\$ 5.700
TOCAIMA - EL TRIUNFO	\$ 8.700	\$ 7.700
TOCAIMA - MESITAS	\$ 12.700	\$ 8.700

Tarifas 2013 empresa Coomofu. Tomada de: coomofu.com

CAPITULO 3

UNIVERSIDAD CERCANA

3.1. Generalidades del programa:

El programa "Universidad Cercana" nació en el año de 2009 bajo la alcaldía de Doctor Jorge Rey, quien junto a la secretaria de Educación creó un plan para ayudar a los estudiantes universitarios en la movilidad a sus instituciones en Bogotá. El programa no solo ayudaría a mejorar la movilidad sino que permitiría un mejor acceso a la educación superior de los habitantes del municipio.

Liderado por el secretario de Despacho, Raúl Torres, el programa inició con un cupo limitado de personas que no superaba a los 320 jóvenes, y consistía en una serie de bonos que eran entregados mensualmente a los estudiantes como parte de pago del transporte público.

A través del decreto número 00096 del 15 de septiembre de 2008, se reglamenta el programa "Universidad Cercana" teniendo en cuenta el Artículo 315 de la Constitución política de Colombia y el artículo 91 de la Ley 136 de 1994, consagra "que en el Plan de Desarrollo "Funza: Ciudad Eficiente 2008 - 2011" se plasmó el programa denominado "UNIVERSIDAD CERCANA", dirigido a subsidiar el transporte intermunicipal de los jóvenes estudiantes de educación superior matriculados en la ciudad de Bogotá y otros municipios aledaños a Funza".

En el decreto también se especifica que "la Administración Municipal, en el desarrollo de este programa (Universidad Cercana), busca cubrir a la población universitaria

funzana, que se encuentra en situación socio económica estratificada en uno, dos y tres, y la cual carece de recursos para solventar los costos diarios de transporte intermunicipal para su desplazamiento a las universidades donde se hayan cursado sus estudios superiores" (2008).

La iniciativa, en un comienzo enfrentó diversos problemas. En primer lugar, la ayuda económica que fue destinada para el programa no era muy alta y el bono no cubría un valor considerable del transporte.

Raúl Torres, promotor del programa señaló como es la división del valor del pasaje, entre las partes involucradas. "Universidad cercana es un proyecto que nace de la unión de empresarios transporte, la alcaldía y los estudiantes. Ustedes aportan no de manera porcentual sino en escala de posibilidades, lo que significa es que el municipio aporta un 33%, el otro 33% es asumido por los transportadores y hay un aporte de los estudiantes. Pero si se suma, realmente no sería un 66% sino un 75% entre los dos porque hay veces el municipio asume más o el transportador, y el estudiante solamente asume un 25% de lo que costaría realmente el valor del transporte" (Torres. 2012).

En segundo lugar, y un problema que ha persistido por años, la falta de apoyo por parte de los conductores con los estudiantes. Los transportadores la mayoría de veces no reciben los bonos y llegan a altercados con los jóvenes que intentan reducir el costo de su transporte hacia Bogotá.

Por último, la falta de organización no permitió que el programa fuera buen visto por la alcaldía, hasta el punto

de pensar en acabar con la iniciativa por no arrojar los resultados esperados.

Pero "Universidad Cercana" logró salir adelante y semestre tras semestre fue resolviendo cada uno de los problemas, y aunque muchos de ellos aún continúan, el progreso ha sido significativo y ha demostrado que es un punto importante para la política municipal.

Tanto así, que dentro del plan de Gobierno y plan de desarrollo local ahora se contempla la necesidad de ofrecer ayudas a los estudiantes de Funza para garantizarles un mejor bienestar y un mejor futuro.

"Universidad Cercana" se hizo conocer poco a poco entre los habitantes del municipio, incrementando cada semestre el número de personas interesadas en pertenecer al programa y recibir esta ayuda económica.

En un comienzo, el programa contaba con cerca de 200 estudiantes beneficiados, pero semestre tras semestre el número incrementó significativamente, así como se mostrará más adelante en la gráfica de aumento de beneficiarios. Actualmente, son más de 1000 los jóvenes que cuentan con el apoyo de la alcaldía.

Como ya se mencionó en capítulos anteriores, Funza tiene dos accesos principales para llegar a Bogotá: Por la Calle 80 y por la Calle 13. Los estudiantes viajan por cada corredor dependiendo de la cercanía y la facilidad para llegar a sus universidades.

Así mismo, las empresas de transporte cuentan con diversas rutas, las cuales han incrementado en los últimos años como

consecuencia del incremento urbano e industrial en Funza. Aún así, no todas las empresas tienen rutas para ambos corredores, un problema más para "Universidad Cercana".

Al comienzo del programa tan solo tres empresas hacían parte del programa: Coomofu, que prestaba el servicio por el corredor de Calle 80; Las empresas Sabana y Bermúdez por la Calle 13. Como para el 2009 el número de personas no era elevado, las tres empresas daban abasto con todos los estudiantes.

En esta época, losa estudiantes podían escoger el corredor que ellos prefirieran para transportarse, algunos lo hacían por la ubicación de universidad, por distancia o por facilidad de la ruta más cercana a sus domicilios.

Los problemas con las empresas de transporte empezaron desde el primer semestre de haberse "Universidad Cercana" cuando se presentaron confusiones con los pagos entre la alcaldía y las empresas de transporte. Lo que llevó a que los conductores dejarán de recibir los pasaportes o llegar a altercados con los estudiantes, quienes insistían en entregar el bono de subsidio.

Pese a los problemas, la secretaria de Educación logró llegar a acuerdos con las tres empresas, las cuales continuaron en el programa el siguiente semestre. Con estas, otras empresas aceptaron cooperar con la iniciativa, así fue como las empresas Expreso del Sol y Autoboy empezaron a recibir los pasaportes.

Estas dos nuevas empresas prestarían su servicio por el corredor de la Calle 13, además Autoboy añadiría el corredor que desvía hacia Soacha para estudiantes de la

Universidad Agustiniana. Por Calle 80 continuaría prestando el servicio Coomofu.

Como el incremento de estudiantes fue tan rápido y los estudiantes de Funza no solo viajaban hacia Bogotá, el programa tuvo que extenderse a otros sectores de la región. Consiguiendo nuevos convenios, los jóvenes que estudiaban en la Universidad Cundinamarca con sede en Facatativá lograron obtener los bonos de subsidio con la empresa Conducoop.

Del mismo modo, los estudiantes de la Universidad de la Sabana, con sede en el municipio de Chía lograron ser beneficiarios del programa con la inclusión de la empresa Flota Águila.

Con el incremento de usuarios y de empresas de transporte, fue necesario organizar el programa en todos sus niveles. Primero, con los requisitos que se pedían, la selección de corredor y el compromiso de todos los involucrados.

Fue primordial estudiar la distribución de los estudiantes por los dos corredores, teniendo en cuenta la ubicación de las instituciones, el número de estudiantes por sectores y la cantidad de empresas por cada acceso a Bogotá.

La secretaría de Educación decidió que los usuarios que estudiaran de la calle 72 hacia el sur tenían que utilizar las empresas del corredor Calle 13 y las personas que estudiaban de la Calle 72 hacia el norte viajarían por la Calle 80.

Después de un tiempo, la división cambió ampliando el corredor de la Calle 80, el cual ahora sería desde la calle

54 hacia al norte. Esta decisión ha generado diversas opiniones, pero ha generado mayor organización en el programa.

Para el 2013, el corredor de Chía perdió el convenio con la Empresa Flota Chía dejando a decenas de estudiantes sin el beneficio. Pero en este mismo año otra empresa empezó a prestar su servicio por el corredor de la Calle 13, la empresa Cundinamarca decidió unirse al programa.

Un aspecto que hay que resaltar dentro del programa, del cual se hablará en capítulos más adelante, es el convenio que la alcaldía creó con la Universidad Minuto de Dios para brindar mayores beneficios a los estudiantes de Funza.

Son tres los beneficios que otorga la Universidad con la alcaldía de Funza. En primer lugar, facilidad para acceder a cualquier programa académico que ofrezca la institución, así como la ayuda económica para el pago de matrícula y gastos del semestre.

En segundo lugar, cursos técnicos para personas residentes del municipio que no pueden desplazarse hacia Bogotá. Por último, una ruta especial para los beneficiarios de "Universidad Cercana", la cual parte de Funza hacia las instalaciones de la Universidad con un costo menor a los 2.000 pesos.

Este último beneficio funcionó por varios semestres y recibió acogimiento de los estudiantes porque ahorran tiempo y dinero en su recorrido a la Universidad. Sin embargo, el apoyo de las empresas de buses se acabó y el beneficio tuvo que ser suspendido.

Además, un problema que siempre persistió era que las rutas salían en horas determinadas y los estudiantes la mayoría de veces perdían los buses o, en otros casos, preferían tomar el transporte público para distribuir mejor su tiempo.

En 2012, la alcaldía intentó una vez más implementar este beneficio, pero esta vez no con la Universidad Minuto de Dios, sino para todos los beneficiarios. Esta consistía en operar varias rutas que llegarían a puntos estratégicos para que los estudiantes ahorraran más tiempo en su desplazamiento.

El secretario de Educación del municipio dice que se trata de "una ruta amiga, en donde buscábamos que ustedes como estudiantes se conocieran también. Esta ruta estaba funcionando hasta el Minuto de Dios de la Calle 80 porque teníamos un grupo numeroso que se dirigía hasta esta universidad. Lo que quisimos fue extenderla porque también conocer que hay gran número de estudiantes que van a la Universidad Monserrate. Hay gran número de estudiantes que se sentirían beneficiados porque cuando yo les diga "Universidad Piloto tienen que irse por la Calle 13", entonces hay unos estudiantes que dicen: "pues yo más bien me voy por la Calle 80 y me bajó en la 72, camino unas 6 o 7 cuadras y llego a mi universidad más rápido y pronto" (Rodríguez. 2012).

Sin embargo, la iniciativa no progresó por las mismas razones por las que acabó el convenio con la Universidad Minuto de Dios y con varios inconvenientes entre la secretaría de Educación y los usuarios del programa.

Para el 2013, el programa creó un comité estudiantil para estudiar de nuevo esta y otras medidas.

Algunos estudiantes hablan sobre el proceso de "Universidad Cercana" durante cuatro años asegurando que son más las fortalezas que las debilidades que se presentaban al comienzo de la iniciativa.

Catalina Larrotta, beneficiaria del programa hace tres años aseguró en una entrevista que "me pude dar cuenta que hay una mejor organización, las personas encargadas de entregar los bonos son de la secretaría porque en ocasiones anteriores eran los mismos beneficiarios los que hacían eso y se veía más la desorganización. Hubo mejor señalización, todo estuvo más organizado y las cosas fueron más y hubo una exigencia en que si no se cumplía con los requisitos no se hacía la entrega de los bonos. Me pareció una muy buena organización en esta entrega" (Larrotta. 2012).

Así mismo, Fernanda Rojas, dijo que las mejoras eran evidentes "en la entrega de los bonos y que ha habido más personas que han podido ingresar al programa" (Rojas. 2012).

A continuación se ampliará la información sobre los requisitos que la secretaria de Educación implementó para llevar un mejor orden dentro del programa.

3.2 Requisitos para acceder al programa

De esta manera, los requisitos indispensables propuestos por la secretaría de Educación para acceder a "Universidad Cercana" son: "vivir en Funza, tener ya una residencia de cinco años, tener las notas, y si no son las notas son las

pruebas de Estado para la gente que inicia, que sale de once y no superar el puesto 300. Eso se entiende porque el 300 es ya un punto de corte, está establecido incluso por el modelo de las pruebas, las pruebas saber determinan que 300 es un buen rango" (Torres. 2012).

El artículo 6 del decreto 00096 de septiembre de 2008 estipula los siguientes requisitos:

"1°. Ser residente del municipio de Funza Cundinamarca, debidamente certificado por la Junta de Acción Comunal y/o Secretaría de Gobierno; el tiempo de residencia en el municipio no podrá ser inferior a 3 años.

2°. Ser bachiller.

3°. Pertenecer a estrato socioeconómico 1, 2 o 3 debidamente comprobado mediante la presentación de recibos de pago de servicio públicos con la misma dirección reportada en el certificado de residencia.

4°. Acreditar la aceptación de una institución de educación superior oficialmente reconocida mediante presentación de matrícula vigente y carnet estudiantil.

5°. Presentar original y copia de documento de identidad.

6°. Acreditar un promedio académico mayor a 3.8 o su equivalente en el último semestre.

7°. No ser beneficiario de otro tipo de subsidio para bienestar similar.

8°. Diligenciar el formulario de inscripción de manera correcta.

9°. Lista de Elegidos se deberá generar de todas las solicitudes presentadas, una lista de elegibles cuyo resultado dependerá de la escala y relación ponderada entre estratificación socioeconómica que tendrá una proporción del 40% del total calificado y el promedio académico obtenido cuyo peso será del 60% del resultado final" (Decreto 00096. 2008).

La secretaría de Educación desde el 2011 hace énfasis en el requisito del servicio social porque ellos lo ven como una manera de retribuir al municipio la ayuda que han obtenido. Este requisito consta de 20 horas, que se pueden realizar durante todo el semestre, en los diferentes centros sociales y municipales.

Pero este requisito muchas veces se ha convertido en un problema para el programa debido a que muchas personas no lo realizaban y perdían el beneficio de recibir los bonos.

Por otra parte, por algunos años este requisito no se tenía en cuenta, fomentando la falta de interés por ayudar a la comunidad.

Otro problema encontrado por la misma secretaría de Educación es la falsificación de documentos por parte de los estudiantes. Se conocieron casos de personas que no eran residentes del municipio y obtenían un certificado de residencia gracias a que un familiar, que sí vivía en uno de los barrios, lo solicitaba.

La alcaldía de Jorge Rey acabó en 2011 y el programa presentaba resultados prósperos dentro del municipio. En dos años logró superar la mayoría de barreras y demostrar que la educación superior es un tema que no se puede ignorar dentro del municipio y necesita de constante apoyo político.

Con una nueva administración municipal, liderada por Jorge Machuca, el programa continuó sin mayores cambios debido a que el equipo de trabajo dentro de la secretaría de Educación no cambió y el trabajo fue el de mejorar las falencias, en lugar de hacer modificaciones.

Beneficiarios del programa han afirmado que el programa ha presentado mejoras en los últimos y que se presenta una mejor organización con la exigencia de los requisitos. "Me parece que fortaleciéndose cada vez más, como cualquier proceso tiene sus inconvenientes pero es bueno" (Bermúdez. 2012).

"Me pude dar cuenta que hay una mejor organización, las personas encargadas de entregar los bonos son de la secretaría porque en ocasiones anteriores eran los mismos beneficiarios los que hacían eso y se veía más la desorganización.

Hubo mejor señalización, todo estuvo más organizado y las cosas fueron más y hubo una exigencia en que si no se cumplía con los requisitos no se hacía la entrega de los bonos. Me pareció una muy buena organización en esta entrega" (Larrotta. 2012).

3.3. Valores transporte para el 2013:

Como ya es de conocimiento, el programa de Universidad Cercana entrega una serie de bonos a los estudiantes, los cuales representan el alrededor del 66,6% del valor total del pasaje hacia Bogotá, así el joven paga cerca del 33,3% en cada viaje. Este valor varía dependiendo del corredor por el que se movilice.

El corredor se selecciona dependiendo de la ubicación y la facilidad para llegar a las instituciones.

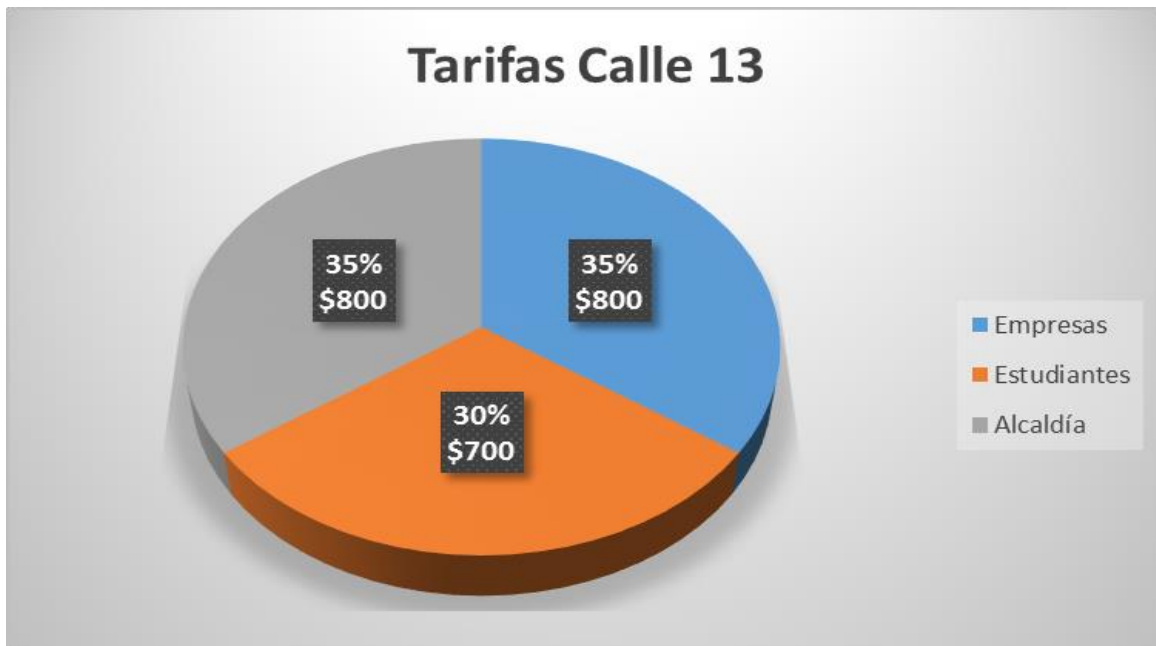
De este modo las universidades que se encuentren de la calle 63 hacia el sur, les corresponde viajar por la ruta de la Calle 13; quienes estudian en universidades de la Calle 61 hacia el norte viajan por el corredor de la Calle 80.

A continuación, están reflejadas unas graficas que explican el monto que cada parte debe cancelar dentro del programa de "Universidad Cercana".

Como se verá, las gráficas están divididas en tres partes, correspondientes a los estudiantes, la alcaldía y las empresas transportadoras.

Los valores varían dependiendo del periodo, debido a que cada año el valor del transporte incrementa por la inflación. Dentro de las tablas se podrá observar la variación del costo en el transporte intermunicipal desde el año 2010.

Estas son las tarifas correspondientes al primer semestre del año 2013.



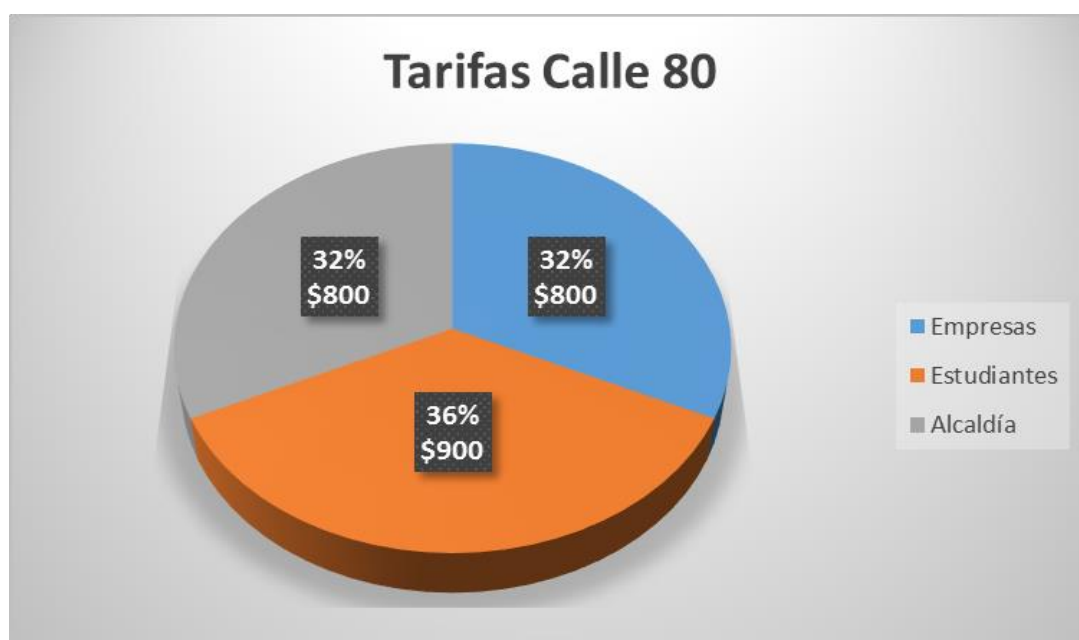
Gráfica 1. Tarifas Calle 13

En esta tabla se ve el valor que cada uno de los actores aporta dentro del programa "Universidad Cercana".

Como se ha mencionado anteriormente, el valor del transporte por el corredor de la calle 13 para el 2013 es de \$2.300, el cual se ha dividido equitativamente entre los tres actores.

Como se observa en la gráfica, los estudiantes aportan solo el 30% del valor total, beneficiándose con el 75% que es aportado por las empresas de transporte y el Gobierno municipal.

Pero si se compara la gráfica de la Calle 13 con la del corredor de la Calle 80 será evidente que existe una gran diferencia y que el beneficio para los estudiantes no es igual y no representa la misma equidad entre los tres actores.



Gráfica 2. Tarifas Calle 80

Hay que recordar que el valor del transporte por el corredor de la Calle 80 es de \$2.500 y esto hace que varíen los porcentajes respecto a los de la Calle 13.

Es claro ver que en este caso los estudiantes son los que más aportan en el beneficio del programa, con un 36% frente a un 32% de los otros dos actores.

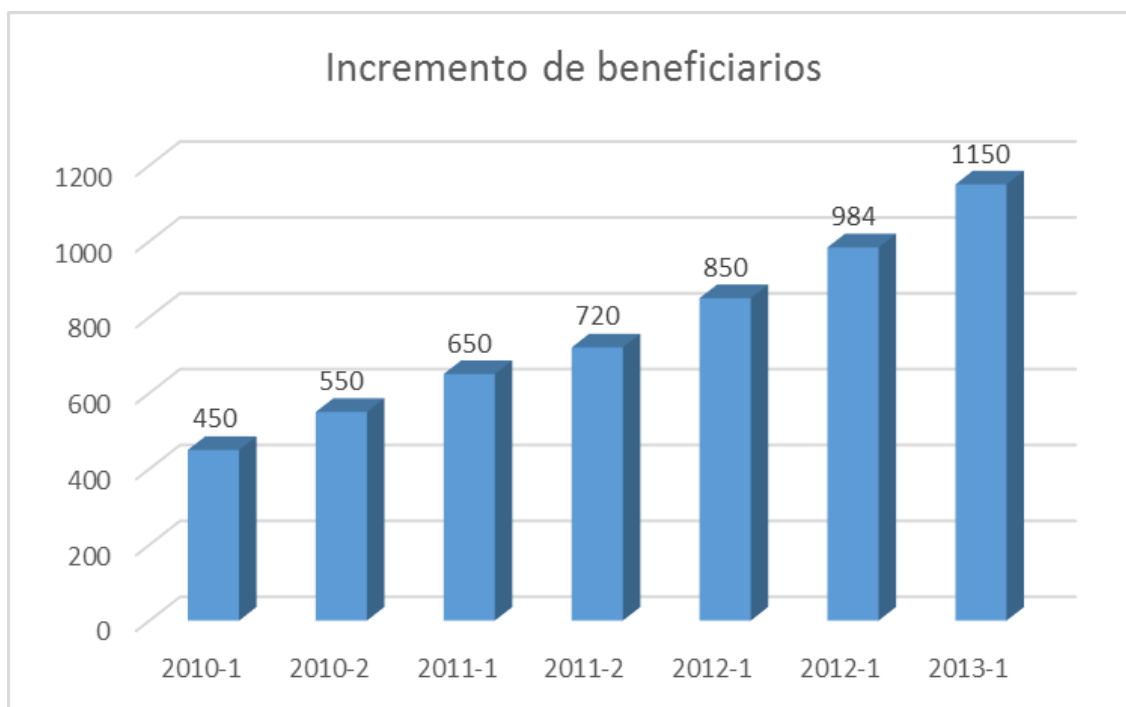
Este se convierte en un punto interesante de la investigación, porque así la diferencia sea mínima, los funcionarios de la Alcaldía han asegurado en entrevistas que los estudiantes son quienes aportan el menor valor, ya que el beneficio es para ellos.

3.4. Crecimiento de beneficiarios:

Otros datos de gran importancia para la investigación son el incremento o disminución de beneficiarios dentro del programa desde que este inició.

En las gráficas se ve representado cómo la cifra asciende cada año de manera significativa y cómo el proyecto ha traído beneficios a miles de personas y cada vez son más

los que pueden ingresar y continuar sus estudios superiores por la ayuda prestada.



Gráfica 3. Incremento de beneficiarios

3.5. Inclusión del programa en las políticas municipales:

Como se mencionó anteriormente, el programa fue incluido dentro del Plan de Desarrollo municipal, a través del decreto número 00096 de septiembre de 2008, en el cual se

especifica la ayuda por parte de la alcaldía a la educación superior, con la destinación de un capital a la iniciativa.

De esta manera, un factor de análisis en esta investigación es el Plan de Desarrollo que se ha planteado en el municipio de Funza para el progreso y las mejoras en cada una de las demandas de este territorio. En el mes de abril de 2012 se actualizó el pilar de trabajo del actual alcalde, el Doctor Jorge Machuca López, el cual profundiza en el trabajo con la comunidad y así lograr el avance que según esta gobernación promete para los próximos años.

Para la gobernación actual intentar continuar con el Plan de Desarrollo del antiguo alcalde, Jorge Rey, quien posesionó a Funza como una ciudad que estaba en el deber de progresar y cubrir las necesidades básicas de sus habitantes. Como ya se ha mencionado, en los últimos cuatro años, Funza ha alcanzado un gran avance en industria, comercio y vivienda, acogiendo a personas de otros municipios como Madrid y Facatativá, así como familias procedentes de Bogotá.

De este modo Jorge Machuca en su plan de desarrollo se centra en el sujeto y su bienestar, así como la orientación, protección y promoción con el fin de mejorar su calidad de vida en todos los ámbitos de su cotidianidad: Laboral, académico, deportivo, económico, político, artístico.

Por otro lado y como está expuesto en este Plan de trabajo en los siguientes cuatro años "otro gran componente que se incluye es el tema de región, como aquel espacio de interacción en el cual se integran varios territorios que

comparten proximidad geográfica y desarrollan relaciones de cooperación” (Machuca, 2012. Pág. 6). Condición que hace proximidad en el desarrollo económico, político y social con las dinámicas establecidas con territorios aledaños, en este caso Bogotá, para encontrar el camino de progreso gestionando recursos para el municipio y, claro, para sus habitantes.

Para lograr dicho progreso y cumplir cada uno de los objetivos planteados ya desde el Plan de Gobierno y ahora con el Plan de Desarrollo, el gobierno “Implica la incorporación de criterios centrales como potencializar el perfil económico del territorio, el fomento de la participación e información de la ciudadana, la promoción del desarrollo económico local, la administración efectiva de los recursos propios, los contactos con niveles del gobierno departamental y nacional para gestionar recursos, incentivos a pequeñas empresas, apoyo al desarrollo y fortalecimiento de las empresas existentes en la ciudad, la mejora de las condiciones para la actividad empresarial, el fomento de la integración y/o diversificación del sistema productivo y de servicios, el establecimiento de sinergias con otras entidades locales y territoriales y recursos de crédito para la inversión social” (Machuca, 2012. Pág. 7)

Cabe destacar dentro del marco planteado en este Plan cuál es el eje estratégico planteado para garantizar los derechos de cada uno de los habitantes de Funza y se basa en la cobertura de las necesidades básicas y la potencialización de cada una de las capacidades de estos y su desempeño en beneficio del municipio y la contribución al progreso social y la consolidación de la integración de

sectores que contribuyan al avance municipal. Por otro lado este Plan de Desarrollo trabaja bajo el objetivo de "Garantizar la creación e implementación de estrategias y sus consecuentes acciones, en el reconocimiento y restablecimiento de los derechos de nuestros ciudadanos, para el mejoramiento de su calidad de vida y el bienestar de la comunidad" (Machuca, 2012. Pág. 10).

Ya expuesto de qué manera, se consolida el Plan de Desarrollo del municipio para los años 2012- 2015. Ahora la atención se centrará en cada uno de los temas que conciernen con el trabajo de investigación y su garantía de cumplimiento en la ciudadanía.

En primer lugar, y el eje de investigación, es el acceso a la educación de los residentes funzanos. Funza tiene claro que debe estar al nivel de los planes de desarrollo y a las estrategias de administración nacional. Es así como un punto fundamental de trabajo es la vinculación a la educación desde la infancia y que llegue a personas de tercera edad, sin excluir a la población vulnerable del municipio. Con la creación y el seguimiento de programas que apuntan a la mejora en este servicio, se planteó la ampliación de cobertura, reducción de hacinamiento en las instituciones, acabar con la deserción estudiantil, la posibilidad de continuar estudios superiores y el acceso laboral acabado cada ciclo académico.

Para la presente investigación el punto de análisis son las estrategias de mejoramiento en la educación superior de los jóvenes del municipio es así como "la administración municipal en miras de garantizar la continuidad en la

educación, la permanencia de los jóvenes en las instituciones educativas buscando culminar con satisfacción su proceso de formación se ha permitido diseñar una estrategia piramidal y complementaria, en este sentido se configuraron tres grandes programas orientados a la cobertura, la calidad y la educación superior” (Machuca, 2012. Pág. 10).

El objetivo es claro: “Proponer estrategias y diversos mecanismos para el acceso y la permanencia de los jóvenes en la educación superior”. Pero su metas aún se alejan de una solución efectiva para todos porque el aumento que se busca es apenas de un 5% en los matriculados en instituciones de educación superior, un porcentaje bajo frente a la demanda actual de jóvenes residentes del municipio.

El siguiente cuadro muestra cada una de las metas trazadas para que los estudiantes accedan a una institución, elijan su carrera de acuerdo a sus capacidades y las facilidades para que este derecho sea continuo en su proyecto de vida:

SUBPROGRAMA	META DE PRODUCTO PARA EL CUATRIENIO
Instrumentos para el acceso y mantenimiento en el sistema de educación superior	Beneficiar anualmente a 2.000 estudiantes con el proyecto de Orientación a la Vocación
	Entregar 700 subsidios de transporte a través de la estrategia "Más cerca a la universidad"
	Generar 20 becas-convenios con el ICETEX y Fondo Nacional del Ahorro
Inclusión con garantía a la educación técnica, tecnológica y profesional	Realizar cinco (5) Convenios con Universidades
	Desarrollar 18 programas de capacitación a través del Convenio SENA

Tomado de: Plan de Desarrollo municipal 2012-2015"Funza avanza con garantía de ciudad".

En el cuadro anterior se ve contemplada la ayuda que se está analizando en esta investigación, dentro de la categoría de Instrumentos para el acceso y mantenimiento en el sistema de educación superior, el programa "Universidad Cercana" se cataloga como uno de los proyectos de mayor atención y ayuda por parte del gobierno para los estudiantes.

Para abril se contaban con 700 estudiantes beneficiarios, un logro que pasó barreras en cuatro meses con la ampliación a 1000 habitantes pertenecientes al programa, una cifra que incrementará cada periodo aportando beneficios a la educación del municipio.

En segundo lugar para analizar es la movilidad de calidad, un tema prioritario no solo para los estudiantes sino para la comunidad en general. El Alcalde Machuca propone un objetivo de mejora en la movilidad facilitando el desplazamiento dentro del municipio como hacia las afueras de la región.

Para los jóvenes estudiantes el problema se incrementa cuando no tienen una accesibilidad libre para llegar a sus instituciones y los tiempos incrementan y se hace imposible transportarse de un lugar a otro; es por eso que las acciones a realizar son:

"Garantizar la movilidad dentro del municipio con todos los respaldos necesarios para facilitar la libre circulación, la disminución en los tiempos de movilización, el brindar calles con señalización y demás acciones una malla vial apropiada y equiparable al crecimiento poblacional"

(Machuca, 2012. Pág. 49). Y la meta propuesta es que el 90% del sistema de movilidad este en buen estado.

El siguiente cuadro señala los puntos clave para mejorar la movilidad dentro y fuera del municipio:

SUBPROGRAMA	METAS DE PRODUCTO PARA EL CUATRIENIO
Plan Vial y de Movilidad	Adoptar el Acto Administrativo del Plan Vial y de Movilidad
	Mantener anualmente el 100% de la señalización existente
	Señalizar vertical y horizontalmente los cuatro (4) cuadrantes del municipio
	Señalizar el 100% del Centro Histórico
	Vincular a 1.000 personas a los proyectos de educación vial
	Levantamiento del 100% del catastro de vías del municipio
	Adquisición anual del 100% de los predios para el desarrollo de la Primera etapa del Plan vial
Mantenimiento del Sistema vial urbano y rural	Mantenimiento de 10.000 Mts2 de malla vial urbana
	Mantenimiento correctivo de 91.560 Mts2 de malla vial rural
	Mantenimiento preventivo de 38.440 Mts2 de malla vial rural
Diseño y construcción de malla vial urbana y rural	Estudio, Diseño y construcción de 56.000 Mts2 de malla vial urbana
	Estudio, Diseño y construcción de 29.500 Mts2 de malla vial rural
Mantenimiento de la infraestructura para la movilidad no motorizada (movilidad sostenible)	Mantenimiento de 100 Mts ² de andén anuales
	Mantenimiento de 10 Mts ² de ciclo rutas anuales
Diseño y Construcción de infraestructura para la movilidad no motorizada (movilidad sostenible) del municipio	Estudio, Diseño y construcción de 11.000 Mts ² de andén
	Estudio, Diseño y construcción de 30.000 Mts ² de ciclo rutas
Desarrollo vial regional	Apoyar el 100% de los proyectos viales de carácter regional
	Vincularse al proyecto de transporte TRAM
	Vincularse en el desarrollo del 100% del proyecto de Intersección Vial Carrera 9 Calle 15 -Sector "Bar del campo"
Alumbrado Público Sostenible	Mantenimiento y reparación del 100% de las luminarias del municipio
	Levantamiento de un (1) catastro de luminarias del municipio
Fortalecimiento del parque automotor de la SOP	Mantenimiento del 100% de la maquinaria existente
	Adquisición y/o reposición de cuatro (4) maquinas de tipo pesado

Tomado de: Plan de Desarrollo municipal 2012-2015 "Funza avanza con garantía de ciudad".

Por otro lado, el último tema de interés para la investigación dentro del Plan de Desarrollo municipal es la garantía de participación ciudadana en los asuntos gubernamentales de Funza.

Este es el objetivo al que la investigación apunta, la creación de espacios que permitan la interacción entre la ciudadanía y los organismos de control; el actual Plan de Desarrollo plantea la generación de medios de consulta para

la apertura y permanencia de ambientes deliberativos en los temas públicos.

Bajo el objetivo de "Permitir que todos los miembros de la sociedad funzana puedan hacer seguimiento y control, y tomar decisiones sobre las actuaciones de las instituciones públicas" (Machuca, 2012. Pág. 53).

Tanto lo plantea el Plan de Gobierno como esta investigación, la participación de la ciudadanía es la verdadera construcción de soluciones, partiendo de la participación colectiva en caminata en la creación de mecanismos de control que brinden herramientas de transparencia, debate, opinión, solución y viabilidad de las problemáticas de administración.

Crear estos espacios permiten que cada sujeto haga aprehensión de los saberes en su entorno y no sean sujetos pasivos que reciben pocas soluciones y más dificultades; es necesario crear ciudadanos activos, capaces de tener voz y voto y llamar a los demás habitantes de que hagan uso de su derecho en la construcción de una ciudad digna y con calidad de vida.

Así mismo, los espacios a crear ya sea por parte del gobierno o del trabajo de esta investigación busca que se fortalezca la participación de la comunidad incrementando los espacios de toma de decisiones respecto a temas y programas de la Administración Municipal, así se muestra en el siguiente cuadro:

Subprograma:

SUBPROGRAMA	METAS DE PRODUCTO PARA EL CUATRIENIO
Fortalecimiento de las Entidades de Vigilancia Ciudadana	Realizar el 100% de las actividades para la creación de la Oficina de Veedurías Ciudadanas
	Realizar cuatro (4) capacitaciones para la conformación de veedurías ciudadanas
	Apoyar al 100% de las actividades del Consejo Territorial de Planeación (CTP)
Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias	Optimización de los Recursos del Proceso Gestión de Servicio al Ciudadano a través de la respuesta del 100% de la PQRS radicadas anualmente
	Realizar el 100% de las acciones para la creación de la Oficina de Gestión de Servicio al Ciudadano

Tomado de: Plan de Desarrollo municipal 2012-2015 "Funza avanza con garantía de ciudad".

CAPITULO 4

PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL MUNICIPIO DE FUNZA

4.1. ¿Qué es participación ciudadana?

En este capítulo se abordará el tema de mayor prioridad dentro de esta investigación, la participación ciudadana dentro del contexto social y la problemática que se ha estudiado durante este periodo.

De acuerdo con el texto "¿Qué ha pasado con la participación ciudadana en Colombia?", la participación "es entendida como un proceso social que resulta de la acción intencionada de individuos y grupos en busca de metas específicas, en función de intereses diversos y en el contexto de tramas concretas de relaciones sociales y de poder. Es, en suma, un proceso "en el que distintas fuerzas sociales, en función de sus respectivos intereses (de clase, de género, de generación), intervienen directamente o por medio de sus representantes en la marcha de la vida colectiva con el fin de mantener, reformar o transformar los sistemas vigentes de organización social y política" (Velázquez y González, 2003. Pág. 19).

Aunque la participación la mayoría de veces se entiende como la opinión d un individuo frente a un tema, este fenómeno trasciende de esta simple concepción.

Hay que entender a la participación como una acción generadora de cambios en la sociedad, de que el individuo tome iniciativas que contribuyan a cambio de una problemática. Entonces, en suma, "la participación se reivindica como medio para la formulación, discusión y

adopción de los grandes consensos sobre el desarrollo y la convivencia en el territorio" (Velázquez, 2003. Pág. 20).

Una pregunta dentro de este marco es saber por qué la participación es clave para la transformación de realidades, y su respuesta es sencilla. La participación ciudadana orienta el cambio de las políticas públicas y la relación entre ciudadanía y gobierno como entidad pública.

También se puede indicar que "la participación suele ligarse (...) con propósitos transparentes - públicos en el sentido más amplio del término - y casi siempre favorables para quienes están dispuestos a ofrecer algo de sí mismos en busca de propósitos colectivos. La participación es, en ese sentido, un término grato" (Merino, S.F. Pág. 1).

No se puede hablar de participación ciudadana si esta no se realiza dentro de un colectivo, dentro de un conjunto de individuos que compartan opiniones y experiencias que ayuden a la construcción de una mejor realidad y en el cambio de una problemática o diferencia social.

Pero ¿qué pasa cuando la participación es ineficiente, cuando no se han formado colectivos que unan sus voces para pedir cambios en la sociedad?

Hasta el momento se ha hablado de los beneficios que trae la participación colectiva dentro de la sociedad y las políticas de cada comunidad, pero antes hay que cuestionar hasta qué punto está siendo efectivo hoy en día y de qué manera se cumple en el país y claro en el municipio de Funza.

4.2. Relación entre participación ciudadana y educación en Funza:

Un primer punto por analizar y que se encuentra dentro de los conceptos básicos de esta investigación en la contribución de la educación en la participación ciudadana y formas de participar.

Rosa María Torres en su texto "Participación Ciudadana y Educación", expone que "la participación, para convertirse en instrumento de desarrollo, empoderamiento y equidad social, debe ser significativa y auténtica, involucrar a todos los actores, diferenciando pero sincronizando sus roles, y darse en los diversos ámbitos y dimensiones de lo educativo: desde el aula de clase hasta la política educativa, dentro de la educación escolar y también de la extra-escolar, en los aspectos administrativos y también en los relacionados con la enseñanza y el aprendizaje, a nivel local así como a nivel nacional y global" (Torres, 2001. Pág. 3).

Todo parte del grado de conocimientos adquiridos a través de las experiencias vividas de cada individuo. No hay que limitarse con lo que una institución enseña, porque ese es el primer paso para poder generar una opinión sobre cualquier tema de la sociedad.

En segundo lugar, un buen método de aprendizaje es la interacción con diversos sujetos que han vivido experiencias similares y puedan intercambiar información, con el fin de llegar a distintas conclusiones que contribuyan a entender los procesos sociales actuales.

No hay necesidad de tener varios títulos de estudios para poder participar de las acciones políticas y sociales que se toman cada día en la sociedad, basta con tener una noción de lo que se vive y soluciones que pueden ser discutidas para llegar a acuerdos en beneficios de todos.

Pese a esto, es evidente como la falta de educación y aprendizaje social afecta en el modo de relación y participación, pero este no es el único inconveniente existente frente a la resolución de problemas.

4.3. Los obstáculos de la participación ciudadana en el municipio de Funza:

La falta de educación es apenas uno de los obstáculos que se enfrenta la sociedad actual frente a una participación efectiva en las situaciones que afectan directamente a cada sujeto activo en la comunidad. Y cada uno de estos obstáculos no actúa individualmente, todos están atravesados entre sí para detener los procesos de cambio.

Es aquí donde se debe hablar de nuevo del papel del periodismo en la interacción con las comunidades y la resolución de conflictos.

Es indispensable para el periodista trabajar y hacer actores activos de la sociedad a las personas que sufren una o más necesidades en su entorno y no tienen las posibilidades para ser escuchados por su entorno político y social. El periodismo va a ayudar entonces a que las personas encuentren un espacio de participación y de inclusión, en donde sientan que pueden realizar cambios a sus propias problemáticas.

Colombia es un país democrático, según la constitución política de 1991 "Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación" (Constitución Política de Colombia. 1991), pero habría que analizar de qué manera se está garantizando y ejerciendo la participación de los ciudadanos.

Hay que determinar algunas variables que inciden en quienes pueden y quienes no participar en la sociedad.

4.3.1. Pobreza en el municipio de Funza

En primer lugar se puede referir a la pobreza como objeto de exclusión en la sociedad. Según el texto "Qué ha pasado con la participación ciudadana en Colombia", el país "presenta uno de los índices más altos de concentración del ingreso en América Latina y la exclusión signa la vida social, económica y política de sus ciudadanos" (Velázquez y González, 2003. Pág. 18).

Estos índices logran contextualizar la realidad que se vive actualmente y que ha estado presente desde décadas en la sociedad.

Las cifras son tan elevadas que muchas personas no tienen ingresos ni posibilidades suficientes para continuar con sus estudios, es más no pueden terminar la educación media.

Esto se convierte en un problema de gran envergadura en el país porque desafortunadamente parece que la persona que no tenga estudios superiores no hicieran parte de la sociedad y son excluidos por aquellos que creen tener más derechos por haber pasado unos años más en las aulas de clase 'conociendo la realidad para cambiarla positivamente'.

Con esto volvemos al punto anterior en el que se mencionaba que para ser un sujeto activo en la sociedad es necesario un nivel educativo para demostrar que somos capaces de opinar sobre las necesidades que los afectan directamente.

4.3.2. Modelos políticos dentro del municipio:

Ahora bien, el modelo político también llega a ser un obstáculo en la participación de la población frente a sus necesidades.

Ya se ha mencionado con anterioridad una frase que cobra importancia en la investigación, y es la mencionada por Van Dijk en la que se asegura que "quien tiene el poder, tiene el discurso", lo cual queda demostrado en Colombia al analizar quiénes son los que llegan a ocupar puestos políticos y hacen parte de una élite en donde pocos pueden hacerse escuchar.

La política en Colombia se ha convertido en clientelismo, en corrupción, en intereses propios fingiendo que serán en beneficio de la sociedad.

En este punto ya es claro ver como se ha quebrado la premisa de que Colombia es un país incluyente y democrático.

"Al clientelismo se suman las conductas corruptas y la creciente desconfianza de la ciudadanía en la política y los políticos, abriéndose así un abismo entre el ciudadano y la esfera pública, que de entrada constituye una poderosa barrera a la participación, pues se la asocia además con la política y esto conduce a su estigmatización" (Velázquez y González, 2003. Pág. 18).

El reto entonces es poder fortalecer lo público, el compromiso de la ciudadanía con la política, la articulación entre los intereses articulares y los colectivos, la cooperación para romper con el clientelismo y la corrupción, y así poder mejorar la calidad de vida y la participación de los ciudadanos.

4.4. Actores de participación en la problemática de movilidad en Funza:

Es importante en toda investigación, al momento de iniciarla, de establecer, conocer e interactuar con los sujetos que están inmersos dentro de la problemática, debido a que de esta manera se comprenderá en mayor medida la realidad a la que están enfrentados cada día.

En el reconocimiento de la comunidad será evidente identificar cuáles son los individuos que actúan directa y cuáles indirectamente. Se debe enfatizar que sin importar el grado de participación, todos aportan datos a la investigación y no se debe excluir a ninguno por menor que sea su intervención.

Es indispensable recoger toda la información posible de cada uno de los actores} para realizar un mejor análisis

social y argumentar más adelante las causas, consecuencias y soluciones de la problemática.

Es un recurso de que se debe aprovechar durante la investigación y darse cuenta que muchas personas están dispuestas a dar su opinión y colaborar con el proceso.

"La participación ciudadana se ha venido consolidando desde mediados de la década del 80. En este tiempo se ha visto emerger nuevos agentes que intervienen en la escena pública y pujan por encontrar un sitio en ella para hacer valer sus intereses. En dicha puja los viejos actores sociales, muchos de ellos vinculados estrechamente al mundo de la política local, intentan mantener su lugar, dando pie a tensiones en el ejercicio del liderazgo y a nuevas formas de relación entre la sociedad y el Estado en el plano local" (Velázquez y González, 2003. Pág. 24).

Un investigador debe saber o reconocer quiénes son las personas que están más dispuestas a ayudar con la resolución de las problemáticas y van a ser de ayuda en la investigación.

"Lo interesante es que comienza a aparecer en el universo de agentes participativos un conjunto de líderes nuevos (mujeres, algunos jóvenes, minorías étnicas, adultos mayores que nunca se habían proyectado en el escenario público) que pretenden renovar las estructuras tradicionales de liderazgo" (Velázquez y González, 2003. Pág. 24).

Existen varios tipos de actores, a continuación se mencionarán a los que tienen relevancia para la investigación.

4.4.1. Actores gubernamentales del municipio:

Por lo general toda problemática social tiene en su núcleo la intervención de los sectores políticos de la comunidad. Pueden ser locales, regionales, nacionales o internacionales dependiendo del tipo de problemática que se está trabajando.

Este actor es el 'demandado' por la comunidad, es el actor al que los demás culpan de la problemática y el que está obligado a buscar soluciones por ser la entidad encargada de hacer cumplir los deberes y derechos de la población.

Este tipo de sujeto habla por un colectivo y no por un individuo. Por lo general se trata de entidades, departamentos, secretarías, alcaldías, entre otras.

4.4.2. Actores activos - Activistas:

Esta clase de actores son aquellos que están dispuestos a dar su opinión con el fin de que haya cambios en la problemática que están viviendo dentro de sus comunidades.

Son individuos que capaces de decir en dónde están las fallas y que soluciones se pueden plantear. Estos sujetos son de gran ayuda dentro de la investigación ya que son los que aportarán mayor información de importancia para continuar con la indagación y el análisis de la comunidad.

Son los directos afectados y quienes tienen todas las herramientas para ser partícipes de las decisiones que se

toman dentro de las entidades del gobierno y organismos de poder y control.

Son colectivos alternativos que hacen la realidad sea visible a la demás población que no conoce o no intenta pertenecer.

4.4.3. Actores pasivos:

A diferencia del anterior, este tipo de individuos es el que permanece callado y prefiere vivir con la problemática a pertenecer al grupo de cambios.

Dentro la investigación se enfrentara a este tipo de personas ya que son las as comunes de encontrar, aquellas que no dan su opinión, que no acceden a una entrevista, lo que dicen que están conformes por miedo a que sus palabras repercutan negativamente en su diario vivir.

Así mismo, son el sector de la población que vive excluido de ejercer su derecho a la participación y a la libre expresión; el que logra ser manipulado por aquellos que tienen el poder y dejan que otros decidan por ellos.

Sin embargo, estos sujetos están directamente afectados por la problemática.

4.4.4. Actores secundarios:

Por último, para esta investigación se habla de un cuarto tipo de actores. Se trata de todos aquellos que no están directamente afectados, pero que conocen o están relacionados con los sujetos activos y pasivos.

Es posible encontrarse con personas que ayuden con el proceso de investigación con sus conocimientos sobre la problemática o lo que ha percibido en su entorno.

Estos actores valen sus opiniones de lo que escuchan y ven diariamente por los demás actores. Este tipo de individuos cobran importancia porque tienen una visión distinta a los demás actores y pueden aportar visiones que parecen invisibles.

Con estas aproximaciones sobre los actores que intervienen en la investigación, se podrá clasificar los diferentes actores involucrados en la problemática de la movilidad en Funza.

4.5. Identificación y clasificación de los actores sociales en la investigación:

Primero hay que enfatizar quiénes son los actores que intervienen en la problemática de la movilidad y cual es grado de participación en cada una de las decisiones que se toman para resolver la actual problemática.

Por un lado, están los líderes políticos, quienes se encuentran en el primer tipo de actores sociales. En la situación de la movilidad de Funza, son sujetos altamente activos y como se mencionó, son quienes están en el centro de la problemática y los encargados de encontrar soluciones.

Su participación dentro del proceso de indispensable, además son quienes tendrían el poder si nos referimos a la frase de Van Dijk.

Se habla entonces que pertenecen a este tipo de actores la Alcaldía del municipio, la secretaría de educación y la secretaría de transporte.

En segundo lugar, los estudiantes, como protagonistas de la realidad en la problemática.

Los estudiantes podrían encontrarse tanto en los actores pasivos como en los activos. No se puede generalizar debido al gran número de beneficiarios, así como sus pensamientos e intereses por participar efectivamente.

También hay que reconocer la participación de los conductores o de las empresas de transporte como eje de conflicto actualmente. Aunque estos individuos deberían pertenecer al tipo de actores activos, en la situación del municipio intervienen como actores pasivos, en cuanto a las posibilidades de interacción y participación con los demás involucrados.

En cuarto lugar, dentro de los actores secundarios, se encuentran los padres de familia y la población que no conoce acerca de los programas del gobierno o no están dentro de las iniciativas

Son aquellos que nos dan nociones de la problemática por sus aproximaciones ya sea con funcionarios del gobierno, estudiantes o trabajadores de las empresas de transporte.

CAPÍTULO 5

ANÁLISIS DE LAS UNIVERSIDADES SANTO TOMÁS Y MINUTO DE DIOS

En el presente capítulo se mencionará el papel que las universidades Santo Tomás de Aquino y Minuto de Dios en Bogotá han desempeñado en la problemática del municipio de Funza. Será evidente el conocimiento que estas instituciones tienen acerca del programa "Universidad Cercana" y si han contribuido en esta iniciativa.

En primer lugar hay que especificar porque fueron estas las dos instituciones elegidas para esta investigación. Como ya se ha mencionado anteriormente, en Funza existen dos corredores que comunican con la ciudad de Bogotá - Calle 80 y Calle 13 -, y era necesario escoger instituciones que ayudaran a analizar cada uno de estas rutas. "Universidad Cercana" tiene una división específica en la que los estudiantes que estudian las instituciones que están ubicadas desde la calle 72 hacia el sur viajan por Calle 13 y los que estudian de la 72 hacia el norte deberán transitar por Calle 80.

Con lo anterior presente, se escogió la Universidad Santo Tomás por pertenecer al corredor de la Calle de 13, ya que su sede principal está ubicada en la Calle 51 con carrera 9, Chapinero; y la Universidad Minuto de Dios, corredor de la Calle 80, por estar ubicada en la Calle 81B No. 72b-70.

Por otro lado, estas instituciones fueron elegidas por las diferencias que tienen respecto al programa "Universidad Cercana", lo cual se mencionará a lo largo de este

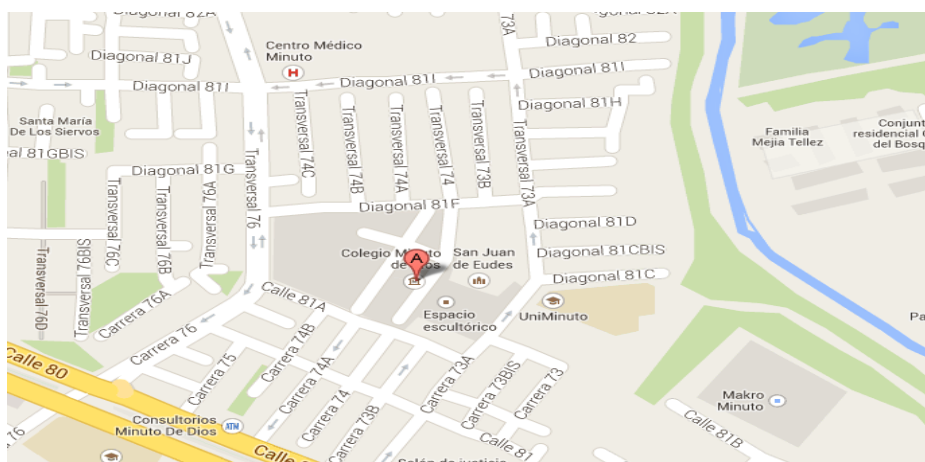
capítulo. Y por último la elección se realizó por la cercanía y comodidad que se dio al inicio de la investigación.

Antes de comenzar con el análisis y mostrar las semejanzas y diferencias que trae estudiar en estas dos universidades con el bono de "Universidad Cercana", se debe dar a conocer un poco acerca de las instituciones para tener un mejor referente de cada una de ellas.

5.1. Corporación Universitaria Minuto de Dios:

Conocida popularmente como Universidad Minuto de Dios o Uniminuto, está ubicada en la Calle 81 B No. 72B-70 al occidente de Bogotá, y ha contribuido con la educación de los jóvenes desde 1958, cuando el padre Rafael García Herreros fundó el Colegio Minuto de Dios con un enfoque humano y cristiano.

Pero no fue hasta 30 años más tarde que se firmó el acta de constitución para convertirse en Corporación Universitaria.



Universidad Minuto de Dios. Google Maps

La institución "fue iniciada con el objetivo de promover el desarrollo integral de la persona humana y de las comunidades marginadas, tanto urbanas como rurales, y como expresión de un compromiso cristiano con los pobres, reconocidos como hijos de Dios y hermanos de los demás; también, como una exigencia de lucha solidaria por la justicia y un anhelo por lograr la igualdad y la paz" (Universidad Minuto de Dios, 2013).

A este punto ya se comienza a ver relación entre esta institución con el programa de la Alcaldía de Funza "Universidad Cercana", debido a que para el Minuto de Dios las zonas rurales o limítrofes con la ciudad son prioridad y necesitan de la ayuda de otras organizaciones para contribuir a la comunidad.

La Universidad se ha planteado varios objetivos o como ella las nombra "decisiones estratégicas", las cuales son:

1. la formación integral de sus estudiantes, con dos ideas-fuerza: los valores cristianos como sustento de la formación y el servicio social universitario, orientado a construir mejores seres humanos en contacto con la realidad del país.
2. La búsqueda de formas innovadoras de financiación para los estudiantes y para la institución. Continuar sirviendo a los más pobres con precios muy competitivos y ampliar la cobertura para que miles de jóvenes del país pudieran acceder a la educación superior, "como el camino más incluyente desde la

perspectiva social". Se crea la cooperativa que permite hoy a miles de estudiantes financiar su educación con créditos accesibles y baratos. La búsqueda de un socio institucional, después de muchos años de búsqueda, se logró concretar con la Corporación Financiera Internacional y UNIMINUTO es la primera universidad privada que logra un crédito de esta naturaleza en Colombia.

3. La Calidad como factor principal del servicio educativo. Con el fin de asegurar el servicio educativo y mostrar a la sociedad que la oferta de valor de UNIMINUTO es seguir el camino de la excelencia académica. Con esto se inicia el proceso de autoevaluación con fines de acreditación de nuestros programas académicos. UNIMINUTO se acerca ya a una veintena de programas acreditados y en proceso de acreditación. Esta decisión y los resultados que ha producido han logrado el reconocimiento, el aprecio y el apoyo de las mejores universidades del país a nuestro trabajo, con el subsecuente beneficio para nuestros estudiantes.

4. La diversificación de la oferta académica y la pertinencia de nuestros programas. Se abren programas tecnológicos, y especializaciones para que nuestros estudiantes accedan a la formación por ciclos, produciendo menos años en la universidad, más retornos a la universidad y una pronta vinculación al mercado laboral. Se crea el Instituto UNIMINUTO VIRTUAL Y DISTANCIA, como una de las sedes del Sistema, para

llegar a todos los rincones del país y como modelo de educación a distancia, fundamentado en la excelencia académica.

5. La presencia en las regiones. Esta decisión nos ha llevado a más de 40 lugares en diferentes regiones del país. Se han establecido novedosas alianzas público - privadas y, con el apoyo del sector privado y de la mano con la política pública del Ministerio de Educación Nacional, se han consolidado los Centros Regionales de Educación Superior (CERES). (Universidad Minuto de Dios, 2013).

Cada una de los anteriores objetivos aportan a esta investigación más referentes para describir lo importante que es tener la ayuda de las instituciones educativas en iniciativas como la del municipio de Funza porque se está pensando en los jóvenes y su futuro, teniendo en cuenta las dificultades que se presentan actualmente y no se abordan efectivamente. Si se observa, en los puntos 2 y 5 la Universidad Minuto de Dios tiene presente que la población rural o retirada de la ciudad no tiene las mismas facilidades que otras personas y por eso no pueden continuar con sus procesos académicos luego de terminar su secundaria.

Estas son los actuales programas con los que cuenta la Universidad y con lo que tiene convenio con el municipio de Funza:

- (a) Pregrado: técnico profesional, tecnológico y universitario.
- (b) Postgrado: especializaciones universitarias y maestría.
- (c) Articulación con la educación media.
- (d) Formación para el trabajo y el desarrollo humano tanto académico como por competencias.
- (e) Educación continuada: diplomados, eventos, cursos y seminarios. (Universidad Minuto de Dios, 2013).

Esta institución ha ayuda a millones de jóvenes en todo el país porque no solo es un centro educativo, hace parte de una fundación religiosa que está centrada en ayudar a los más necesitados en todos los aspectos de sus vidas; la Universidad es una de esas maneras de suplir las necesidades de las personas y ha visto en Funza la importancia de crear alternativas de educación, no solo para quienes puedan desplazarse hacia Bogotá sino para los que por dificultades económicas o personales no pueden hacerlo.

En conjunto con la secretaría de Educación de Funza, la Universidad ha implementado diversos cursos tecnológicos dentro del municipio en instalaciones adecuadas para ello, y que así las personas puedan realizar algún estudio de educación superior. Centenares de personas han acudido a estos cursos y hoy en día trabajan tanto dentro del municipio como fuera de él, haciendo lo que les gusta y proyectando un mejor futuro para ellos y sus familias.

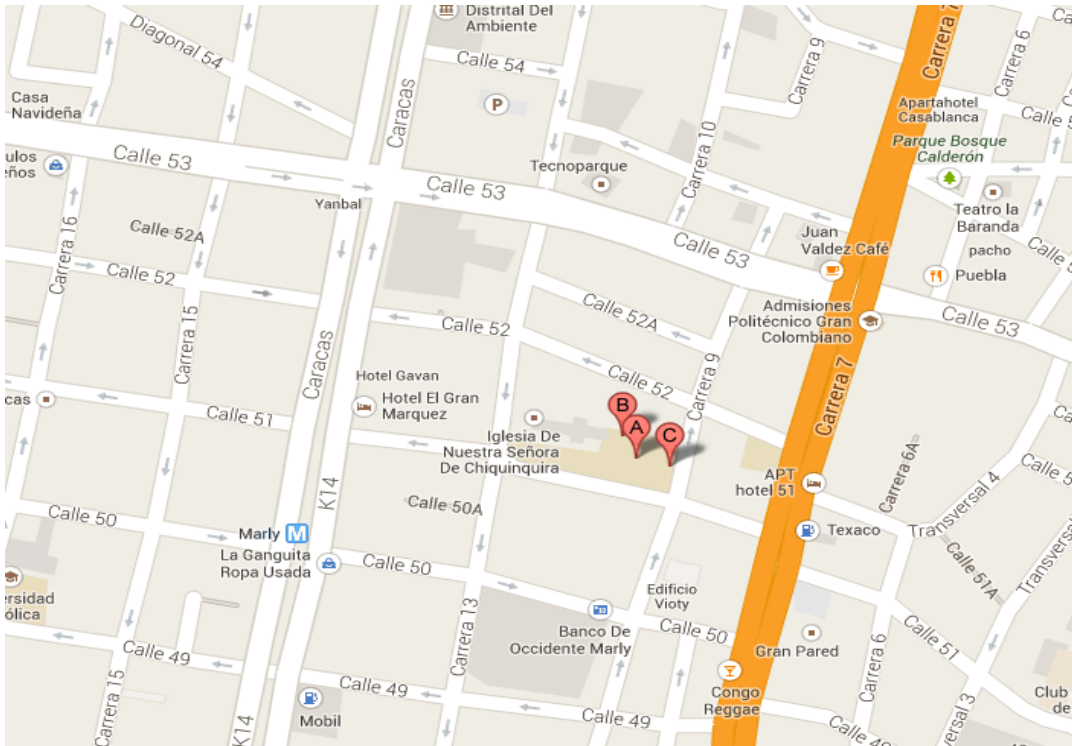
Pero será la concesión de la institución con "Universidad Cercana" en la que se centrará este capítulo y es que es única en el programa debido a que ninguna otra institución ha prestado la misma atención como lo ha hecho la Universidad Minuto de Dios. Desde comenzó el programa se ha buscado la ayuda de la instituciones como del gobierno de Bogotá, pero han sido pocas las respuestas obtenidas.

Más adelante se evidenciará que otras instituciones no tienen ni conocimiento de "Universidad Cercana" y no han implementado soluciones para esta problemática que ha permanecido invisible por años. Pero la Uniminuto es una de las excepciones, y continuando con los objetivos nombrados anteriormente, podemos hablar que ha sido un centro que ha ofrecido becas y descuentos académicos a los estudiantes que viven en municipios como Funza y Mosquera, y gracias a ellos muchas personas han logrado sus títulos profesionales cuando antes pensaban que les era imposible acceder a una universidad. Además, para aquellos que lograron entrar y más adelante ingresaron a "Universidad Cercana" se les adecuó una ruta especial que los desplazaba desde el municipio hasta la universidad, de esta manera no había excusas para detener sus procesos educativos.

5.2. Universidad Santo Tomás:

Esta es la segunda universidad elegida para esta investigación por las razones mencionadas al inicio del capítulo. Es el claustro universitario más antiguo de Colombia y una de las instituciones más reconocidas a nivel

nacional. Su sede principal está ubicada en la Calle 51 con Cra. 9 -11 en la localidad de Chapinero, donde se centrará esta investigación, sin embargo existen más sedes dentro de Bogotá y otras en varias ciudades del país.



Universidad Santo Tomás. Google Maps

Al igual que la Universidad Minuto de Dios, esta institución pertenece a una orden religiosa, en este caso a los dominicos. Esto es un poco de su historia:

"En 1608 se fundó el Colegio Santo Tomás y posteriormente se fusionó con la Universidad de Estudios Generales. Nació así el Colegio-Universidad Santo Tomás que posteriormente se llamaría Universidad Tomística" (Universidad Santo Tomás, 2013).

"Se restauró en Santafé de Bogotá el día 7 de marzo de 1965 por la Provincia de San Luis Bertrán de Colombia, de la Orden de Predicadores, con el nombre de Universidad Santo Tomás de Colombia, con personería jurídica mediante resolución No. 3645 del 6 de agosto de 1965" (Universidad Santo Tomás, 2013).

La Universidad San Tomás también tiene un objetivo y una misión específica la cual es: "La Misión de la Universidad Santo Tomás, inspirada en el pensamiento humanista cristiano de Santo Tomás de Aquino, consiste en promover la formación integral de las personas, en el campo de la educación superior, mediante acciones y procesos de enseñanza-aprendizaje, investigación y proyección social, para que respondan de manera ética, creativa y crítica a las exigencias de la vida humana y estén en condiciones de aportar soluciones a la problemática y necesidades de la sociedad y del país" (Universidad Santo Tomás, 2013).

A pesar de tener clara la importancia de promover la formación, hasta el momento la institución no mencionado lo indispensable que es ayudar a fomentar la necesidad de la educación y brindar las facilidades para que los jóvenes continúen sus estudios superiores sin importar sus condiciones socio-económicas.

Durante la investigación fue evidente que los estudiantes de la Universidad Santo Tomás no cuentan con las mismas ayudas de sus instituciones como aquellos que estudian en la Universidad Minuto de Dios. Anteriormente se mencionó que la Uniminuto ayuda económicamente a las personas que

viven fuera de Bogotá, mientras que la San Tomás no tiene esta posibilidad, las becas que se ofrecen son distintas y más difíciles de adquirir.

Así mismo, no existen rutas de transporte que desplacen a los estudiantes de la Universidad a Funza, así como la que se implementó para los alumnos de la Universidad Minuto de Dios. La única ayuda con la que cuentan es con "Universidad Cercana" y no es una facilidad brindada por la universidad.

5.3 Análisis y comparativos entre las universidades Santo Tomás y Minuto de Dios

Teniendo en cuenta lo anterior y los acercamientos con los estudiantes de cada una de estas universidades es posible hacer un comparativo de la función de las instituciones de educación superior en la problemática de los jóvenes en Funza.

Como ya se mencionó una de las principales diferencias es la ubicación de las universidades, y ya inician las complicaciones para los jóvenes. Aquellos que estudian en la Universidad San Tomás aseguran tener más problemas para llegar debido a que deben viajar por el corredor de la Calle 13, uno de los más congestionados de Bogotá y gastan más tiempo para llegar a la institución. Muchas veces no logran llegar a tiempo a sus clases afectando sus calificaciones. Mientras que los estudiantes de la Uniminuto presentan menos quejas en este aspecto porque

esporádicamente se presenta congestión por el corredor de la Calle 80.

Sin embargo, por los dos corredores hay complicaciones por los costos de transporte, si no se tiene la ayuda de "Universidad Cercana". Por esta razón cada vez son más las personas que aplican para ser parte del programa y solucionar uno de los inconvenientes para llegar a sus instituciones.

Una segunda diferencia es el valor de las matriculas en los programas que ofrecen. Por ejemplo, en las dos instituciones ofrecen el programa de Comunicación Social y Periodismo, pero sus costos varían significativamente. En la Universidad Minuto el valor para este programa en 2013 estaba en 2'840.000 pesos, mientras que en la Universidad Santo Tomás el mismo programa tiene un costo de 4'670.000 pesos. Por esta razón son más las personas que prefieren estudiar en la Uniminuto porque les ayuda a disminuir gastos que se pueden usar durante el periodo académico.

En cuanto a las diferencias respecto a "Universidad Cercana", las personas que estudian en la Universidad Minuto de Dios tienen más ayudas como se ha mencionado anteriormente en este capítulo. Una de la ayudas es la ruta que los acerca a la institución, la cual desafortunadamente para algunos tuvo que ser retirada porque los estudiantes dejaron de usarla debido a los horarios que manejaba. La secretaria de Educación asegura que la iniciativa se mantuvo por varios años y fue de ayuda para muchos estudiantes, pero algunos preferían tomar un bus porque en

ocasiones llegaban muy temprano a la Universidad o debían esperar horas para que la ruta regresara al municipio.

En cuanto a la Universidad Santo Tomás nunca se ha planteado la idea de llevar una ruta hasta sus instalaciones por la misma razón. Durante un sondeo realizado a 100 estudiantes en octubre de 2013, se evidenció que la mayoría de los jóvenes no apoyan la idea de la ruta porque les quita mucho tiempo. El 70% indicó que prefieren tomar el bus de transporte público midiendo su propio tiempo que esperar más de una hora a que llegue el bus del municipio. Un 25% indicó que no ven problema con la ruta porque así tienen más tiempo para estudiar en sus universidades y adelantar trabajo de sus carreras. Por último, el 5% restante dijo que no conocía de la ruta y no opinaban al respecto.

Pero esa no es la única razón para no implementar más rutas como esta, para el segundo semestre de 2013 se inscribieron 61 personas de la Universidad Minuto de Dios al programa de la secretaría de Educación, de los cuales no todos lograron ser admitidos. Sin embargo, con solo la mitad se pudo haber implementado la ruta, muy distinto a los datos de los estudiantes de la Universidad Santo Tomás, donde solo 21 personas se inscribieron y no todas fueron admitidas, por lo consiguiente no era beneficioso para el municipio implementar la ruta para 10 personas que seguramente no harían uso de la ruta.

Sin embargo no todas son diferencias, una semejanza entre las dos universidades y que es de ayuda para los

estudiantes es la facilidad para llegar a estas. Ambas se encuentran ubicadas cerca de estaciones de Transmilenio y vía por donde transitan buses de transporte urbano. Esas opciones sirven para llegar a los lugares donde se desplazan los buses intermunicipales.

En el caso de la Universidad Santo Tomás, la estación más cercana es la de Marly la cual está en la Calle 51 con Cra. 14, en esta hay rutas que dejan a los estudiantes en las estaciones de Pradera y Américas con Cra. 53, lugares donde pueden coger el bus para Funza. En cuanto a la Universidad Minuto de Dios, está la estación con el mismo nombre donde un bus los deja en el Portal 80 donde llegan los buses que van hacia el municipio.

CONCLUSIONES

Luego de realizar la investigación y el acercamiento con la comunidad y cada uno de los actores involucrados se lograron varios resultados que pueden ayudar a mejorar los programas de ayuda a la comunidad estudiantil en el municipio de Funza.

En primer lugar, la educación deber ser vista como un derecho de todas las personas y no un privilegio cómo se maneja actualmente, donde no hay entidades que brinden ayudas o se preocupen por los jóvenes que salen de la secundaria y no tienen las facilidades para ingresar a una institución de educación superior por problemas financieros.

Durante la investigación fácilmente se conoció que son centenares de estudiantes que no tienen las posibilidades de estudiar y necesitan de ayudas porque es lo único que los obstaculiza, y no fue necesario hacer un estudio de todas las universidades de Bogotá; con la dos planteadas desde el comienzo se logró ver esta situación.

Fueron claras las diferencias entre la Universidad Santo Tomás y la Universidad Minuto de Dios, en cuanto la ayuda que prestan a la comunidad, específicamente a los jóvenes de Funza. Dichas diferencias se deben a la cercanía de los funcionarios de la alcaldía de Funza con las directivas de la Universidad y el diálogo entre estos para visibilizar las necesidades de la comunidad en este municipio.

Además, también el número de estudiantes que acuden a la Universidad Minuto de Dios logra que sea necesario crear

soluciones para que continúen estudiando y no abandonen sus carreteras al poco tiempo de ingresar. Aunque no fue posible conocer el número exacto de estudiantes del municipio en cada una de las instituciones, si fue posible saber la clara diferencia de jóvenes dentro de Universidad Cercana pertenecientes a estas (66 a 20), lo que da una perspectiva del número total de estudiantes fuera y dentro del programa.

Respecto a este punto de la ayuda y la visibilidad de las necesidades de los estudiantes para ingresar a las instituciones de educación superior se concluye que hace falta más compromiso de los planteles educativos para brindar alternativas distintas a una beca, que en muchos casos es muy difícil de lograr. Así mismo, hace falta de comunicación con entidades del Gobierno para coordinar programas que beneficien a cientos de jóvenes que tienen las capacidades para ser buenos profesionales.

Así mismo, que las administraciones de los municipios aledaños a Bogotá se acerquen más a las instituciones mostrando que necesitan ayuda, pensando en el beneficio de los jóvenes y no como una manera de hacer política en su propio beneficio.

Y en tercer lugar, que los estudiantes se acerquen y a estas entidades exigiendo que le sea garantizado un derecho que está estipulado en la Constitución del país y que no se cumple a cabalidad. También es labor de los jóvenes alzar la voz para que sus necesidades sean suplidas por los organismos respectivos, los cuales muchas veces desconocen

las realidades de ciertas comunidades y no crean alternativas de solución.

Hace falta crear espacios de comunicación y de interacción entre los actores involucrados en la problemática para hacer efectivos los programas de ayuda a la comunidad, porque cada uno actúa independientemente con sus propias políticas y objetivos, los cuales nunca se entrelazan entre sí para trabajar efectivamente en el cumplimiento de los compromisos que cada uno ha adquirido con su comunidad.

Por otro lado, también se ha concluido que estas iniciativas necesitan del apoyo de diversas entidades para que puedan lograrse y continúen beneficiando a miles de personas. Al iniciar la investigación los actores centrales eran los estudiantes, las universidades y la secretaría de Educación del municipio, pero a medida que avanzaba más actores fueron involucrándose, tales como las empresas de transporte, los conductores de buses, la secretaría de Planeación del municipio, los padres de familia, entre otros. Cada uno logró niveles altos de importancia, no solo en la investigación, sino en la marcha del programa Universidad Cercana y su crecimiento en la comunidad.

Es importante conocer a cada uno de los involucrados y su aporte a las situaciones que día a día aparecen en todas las comunidades. El investigador no puede ignorar un lugar, un momento o una persona porque no se sabe en qué momento estos van a aportar al enriquecimiento del estudio y el trabajo de campo que se está realizando.

Durante toda la investigación hubo un problema constante, el cual no se desarrolló por ninguna de las partes

involucradas, precisamente por lo mencionado anteriormente, de que cada actor trabaja de manera independiente y no involucra a más individuos en sus planes o decisiones. La comunicación tiene una importancia muy leve en esta problemática cuando debería ser una de las prioridades para que el programa se mantenga y cada año presente mejores resultados y soluciones para aquellos que aún tienen dificultades para acceder a una institución de educación superior.

En este trabajo se trató de reunir a todos los partícipes en un mismo lugar para debatir los problemas que se han venido presentando desde el inicio del programa, pero siempre aparecían excusas o complicaciones que no permitieron que estos encuentros se efectuaran. Durante el trabajo fue preparado un debate en la Universidad San Tomás en el que la participación fue débil y no se logró hablar de todos los temas adyacentes, dejando amplia una vez más la posibilidad de encontrar soluciones y dejó entrevisto la importancia que se da a este tipo de problemáticas.

Es por eso que se considera como primordial la comunicación en este tipo de problemáticas, porque se trata de una construcción colectiva que necesita de las ideas y conocimientos de todos los que están involucrados en esta. Se trata de aportar saberes a través de la experiencia y que permita un mejor desarrollo de las situaciones que se presentan día a día.

La comunicación es esencial, pero en esta investigación es evidente que hace falta fortalecerla y que se creen espacios de interacción y debate para resolver los reclamos

que fueron protagonistas durante este estudio, muchos de ellos aún presentes, pese a años de constante trabajo.

También vale resaltar el trabajo realizado por la alcaldía del municipio de Funza porque ha marcado un precedente en los programas de ayuda a estudiantes universitarios que viven en los alrededores de Bogotá. Municipios como Mosquera se han unido a estas iniciativas otorgando bonos de transporte a los jóvenes que residen allí, así como se ha hecho por años en el municipio vecino. Se espera que otros como Madrid, Chía o Cota puedan incluir estrategias como estas dentro de sus planes de Gobierno y vean lo necesario que es brindarle estas oportunidades a la comunidad.

La participación, al igual que la comunicación, es un tema que debe estar presente a la hora de pensar en la comunidad y el trabajo con ella, una lleva a la otra porque si se abren espacios de comunicación hará que las personas sientan la necesidad de expresarse y ser parte de todo lo que se construye, no solo ser un actor pasivo, sino que sus decisiones ayuden al crecimiento de persona y de ciudadanía, porque a eso le apuntan estos programas del Gobierno, al desarrollo en la ciudad y el compromiso de todos en ella.

BIBLIOGRAFÍA

- CASTRO ORTEGA, Carlos Hernán. (2010). Relaciones espaciales universidad-ciudad: modelos en Bogotá. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. P. 24
- Constitución de Colombia. Artículo 20
- DE RUS, Ginés. CAMPOS, Javier. NOMBELA, Gustavo. (2003). Economía del transporte. <http://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=wC2Yd0bpLrIC&oi=fnd&pg=PR23&dq=el+transporte&ots=6I8EEIqvS2&sig=7WtzlqWKi4nwBaYrvPMddsNTrG8#v=onepage&q=el%20transporte&f=false>. Consultado el 9 de Marzo del 2012.
- GARCÍA Nossa, Antonio. (1985) La Crisis de la Universidad. La Universidad en el Proceso de la Sociedad Colombiana, Ed: Plaza y Janés.
- GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA. (S.F) Documento Técnico de Soporte del POT del Municipio de Funza. Pág. 25
- ISAZA GUERRERO, Juanita. (2008). Intervención para la integración regional. Caso: Primer anillo metropolitano Bogotá- Sabana de Occidente. Universidad Javeriana. P. 189
- MACHUCA, Jorge. Plan de Desarrollo municipal 2012-2015"Funza Avanza con garantía de ciudad". "Exposición de motivos". Funza. Abril, 2012
- MEJÍA Montenegro, Jaime. (S.F) La educación superior en Colombia, Dirección de Investigación de la Secretaría General Ejecutiva de la ANUIES. México. N° 92.
- MERINO, Mauricio. (S.F). La participación ciudadana en la democracia. http://www.mundodescargas.com/apuntes-trabajos/politica_administracion_publica/decargar_participacion-ciudadana-en-la-democracia.pdf. Fecha de consulta: 25 de mayo de 2013

- Ministerio de Transporte de Colombia. Resolución 003600 de 2001.
http://www.supertransporte.gov.co/super/phocadownload/Normatividad/CD2/4.RESOLUCIONES/I_Resolucion%203600%20de%202001.pdf
- MUÑOZ, Lucett. (2008). "Funza: 'Cada día somos más'".
<http://funzalucettdiegocundis.blogspot.com/2008/03/historia-de-funza.html>
- (S.A.) (S.F). "El municipio hoy en día. Debilidades y fortalezas"
http://www.planeacion.cundinamarca.gov.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/sig_doc_2000%20funza%20Generalidades.pdf
- SITP. 2012. el nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. <http://www.sitpbogota.com/>. Consultado el 22 de septiembre de 2012.
- TORRES, Rosa. (2001). Participación ciudadana y educación: Una mirada amplia y 20 experiencias en América Latina.
http://www.unesco.org/education/efa/partnership/oea_documento.pdf Fecha de consulta: 2 de junio de 2013.
- VELÁSQUEZ, Fabio; GONZÁLEZ, Esperanza. (2003). ¿Qué ha pasado con la participación ciudadana en Colombia?
http://www.dhl.hegoa.ehu.es/ficheros/0000/0120/participacion_ciudadana_en_colombia.pdf Fecha de consulta: 25 de mayo de 2013.