

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

**Seminario de Investigación: “Ciudad, Cultura Ciudadana y Transmilenio en la década de
2002 al 2012”**

Por

Nelson Germán Sánchez Beltrán

Código 6600370

RESUMEN

Este escrito integra el marco teórico y conceptual de la investigación del autor sobre cultura ciudadana y su desarrollo al sistema integrado de transporte en Transmilenio en la ciudad de Bogotá. Se establece la relación entre las nociones de cultura ciudadana y ciudadanía, y presenta pistas y referentes desde una perspectiva colectiva, pensando en la concepción de cultura ciudadana a partir de la redefinición de elementos de una nueva ciudadanía y de un nuevo modelo de transporte. La Cultura Ciudadana en Bogotá a finales de los 90s se convirtió en un esquema diferente de administración y de política pública, pero coincidió con su posterior abandono y el crecimiento acelerado del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio, la exploración de esta coincidencia nos llevará a los errores y lecciones aprendidas.

This paper integrates the theoretical and conceptual framework of the author's research on civic culture and development applied to integrated transportation system Transmilenio in Bogotá. It establishes the relationship between the notions of civic culture and citizenship, and offers clues and references from a collective perspective, thinking of the concept of civic culture from the redefinition of elements of a new citizenship and a new transport model. The Civic Culture in Bogota in the late 90s became a different scheme administration and public policy, but agreed with his subsequent deterioration and accelerated growth of Transmilenio Mass Transit System, exploring this overlap will lead to errors and lessons learned.

Palabra clave: Cultura Ciudadana, transporte masivo, convivencia.

Keyword: Civic Culture, mass transit, coexistence.

JUSTIFICACION

Desde la administración del Dr. Antanas Mockus¹ en el año 1995, Bogotá empezó una nueva era en Cultura Ciudadana, que es una tendencia nueva en cuanto administración de ciudad se trata. Además de revisar temas prioritarios como la movilidad, los impuestos, el ordenamiento territorial, esta administración inició con una nueva estrategia de motivar al ciudadano a tener unas conductas más apropiadas en su comportamiento en general.

De esta forma, se inició una nueva era, donde prevalece la educación y no la sensación, es así que conformó su gobierno colocando académicos y no políticos en los cargos más relevantes de la administración en el periodo de Enero 1995 hasta inicios de 1997.

Para esta administración, Antanas Mockus, decidió ensanchar el sistema de transporte transmilenio que ya contaba con algunas troncales que iniciaron en el mandato de su antecesor Alcalde Dr. Enrique Peñalosa.

Es cuando este sistema de transporte se extiende por las troncales de la Calle 13 y Américas (2003), Troncal Suba (2004), Norte-Quito-Sur (2005); y con esta expansión, aumentó exponencialmente el número de usuarios, e inician los problemas más fuertes del sistema masivo de transporte: largas filas, buses con sobrecupo, tarifa alta, demora en el servicio, inseguridad, traumatismo en las rutas conectoras y en general una percepción pésima del servicio. Los

¹ Antanas Mockus. Hijo de Alfonsas Mockus y Nijole Šivickas de Mockus, inmigrantes originarios de Lituania, Mockus se gradúa del Liceo Francés de Bogotá en 1969. Estudia matemáticas y filosofía en la ciudad francesa de Dijon en 1972. Realizó un magister en matemáticas de la Universidad de Dijón, Francia, en 1972.4 En 1975 es nombrado instructor asistente adscrito al departamento de matemáticas en la facultad de ciencias de la Universidad Nacional de Colombia.5 Entre 1977 y 1981 es instructor asociado y entre 1982 y 1988 es profesor asistente en la Universidad Nacional de Colombia. Alcalde de Bogotá en el periodo año 1995 – 1997; 2001 – 2003; candidato presidencial 1998 y 2010.

diferentes operadores del sistema, han hecho esfuerzos en mejorar la flota de transporte, ampliar la frecuencia de las rutas, mejorar el ingreso a las estaciones, rebajar tarifas, enlazar troncales entre otras estrategias.

No obstante a todo lo anterior, existe un problema claro que nadie ha enfrentado con seriedad: La falta de Cultura Ciudadana. Por esta razón, se atenúan los problemas del sistema, donde impera la ley del más fuerte, donde la cultura del atajo y de los vivos reemplaza a la débil Cultura Ciudadana.

Henry Murraín², director de Proyectos de Corpovisionarios², hace un análisis de cómo Bogotá abandonó esta política de Cultura Ciudadana, que había cambiado para bien el comportamiento y la convivencia de los capitalinos. La cultura en Transmilenio no tiene un responsable directo, un veedor, este es un problema de ciudad donde unos responsabilizan a otros.

Según Murraín (2012), la cultura entendida como herencia social encuentra en la ciudadanía una forma particular de expresión, considerada como aquella que surge del ejercicio de la existencia colectiva, del convivir en conjunto, que es la única forma en que es posible la existencia humana. Una cultura ciudadana fundada en la convivencia es aquella que permite vivir pacíficamente en compañía de otros y tales valores colectivos se agudizan en la utilización de sistemas masivos de transporte, donde la congestión y saturamiento del sistema, imponen prácticas inadecuadas en los

² Henry Murraín Knudson. En el año 2000 se creó Corpovisionarios, una ONG dedicada a asesorar países, gobiernos y empresas en programas de cultura ciudadana. Actualmente cuenta con un equipo de 30 personas y desarrolla proyectos de reducción de violencia en varias ciudades de América Latina y de Colombia. En 2009 su proyecto de reducción de muerte por monóxido de carbono, producido por la inadecuada combustión de gas natural, obtuvo los premios Banesco de responsabilidad social y Mejor Experiencia en Salud Pública de la Secretaría de Salud de Bogotá. Cada dos años hacen en Bogotá una encuesta de cultura ciudadana que ha sido replicada en varios países. Henry Murraín, un filósofo de la Universidad Nacional y su director de proyectos desde hace siete años, ve con preocupación el deterioro progresivo de los indicadores de cultura ciudadana en Bogotá: la agresividad contra el sistema TransMilenio, el aumento de las peleas callejeras, la violencia intrafamiliar y el uso indebido del espacio público. Revista Semana 31/12/2012

usuarios imperando su necesidad de movilidad. Esta investigación pretende ahondar en este aspecto tan importante en convivencia, seguridad y movilidad, recurriendo a las diferentes fuentes de información confiables.

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

El análisis de esta investigación, tendrá su enfoque en los usuarios del sistema masivo transmilenio de Bogotá, buscando los avances en Cultura Ciudadana y su asociación con la utilización adecuada del sistema de masivo de transporte, buscando los responsables, las actividades y el cumplimiento de sus objetivos en la década del 2002 al 2012.

El problema se hace evidente en los paraderos de las troncales principales y en los buses articulados y biarticulados, por este motivo, se acentúa la percepción de que no existe una política, directriz o campaña eficaz para contrarrestar dichas dificultades. De igual forma, no se vislumbra tampoco un responsable directo, un veedor, este es un problema de ciudad donde se intenta desde diferentes frentes enfrentar el problema pero sin una concertación y direccionamiento apropiado.

Además del problema de divorcio entre ley, moral y cultura, está el de la adecuada o inadecuada complementación entre reglas formales e informales. Por ello, la modificación de la regulación informal, puede proponerse como una finalidad práctica de enorme importancia. A esta intención ha correspondido precisamente el programa de Cultura Ciudadana en Bogotá (1995-1997 y 2001-2003), orientado a procesos colectivos de modificación consciente, explícita y voluntaria de aspectos puntuales específicos de la regulación cultural (mutua regulación) y de la regulación moral (autorregulación).³

³ Mockus Antanas, (2003). *Análisis político Dos caras de la convivencia*. Editorial Unibiblos / Universidad Nacional de Colombia

¿Qué ha pasado entonces en esta última década (2002 – 2012) con la cultura ciudadana y su relación con la utilización de medios masivos de transporte como transmilenio?

OBJETIVO GENERAL

Estudiar la Cultura Ciudadana en el Sistema de Transporte Masivo Transmilenio en la última década (2002 – 2012), buscando los avances, estrategias y planes desarrollados, desde los siguientes actores: Operadores (Responsables de la operación del sistema), Secretaría de Movilidad (Normativa) y la Administración de la Ciudad (Alcaldía).

Los antecedentes indican que en la ciudad de Bogotá avanzó en fomentar en sus habitantes unos nuevos hábitos en su conducta, mejorando patrones de comportamiento, autodisciplina y autocontrol, valores que se perdieron en el tiempo, esta investigación está orientada en hallar de igual forma las razones de ese retroceso.

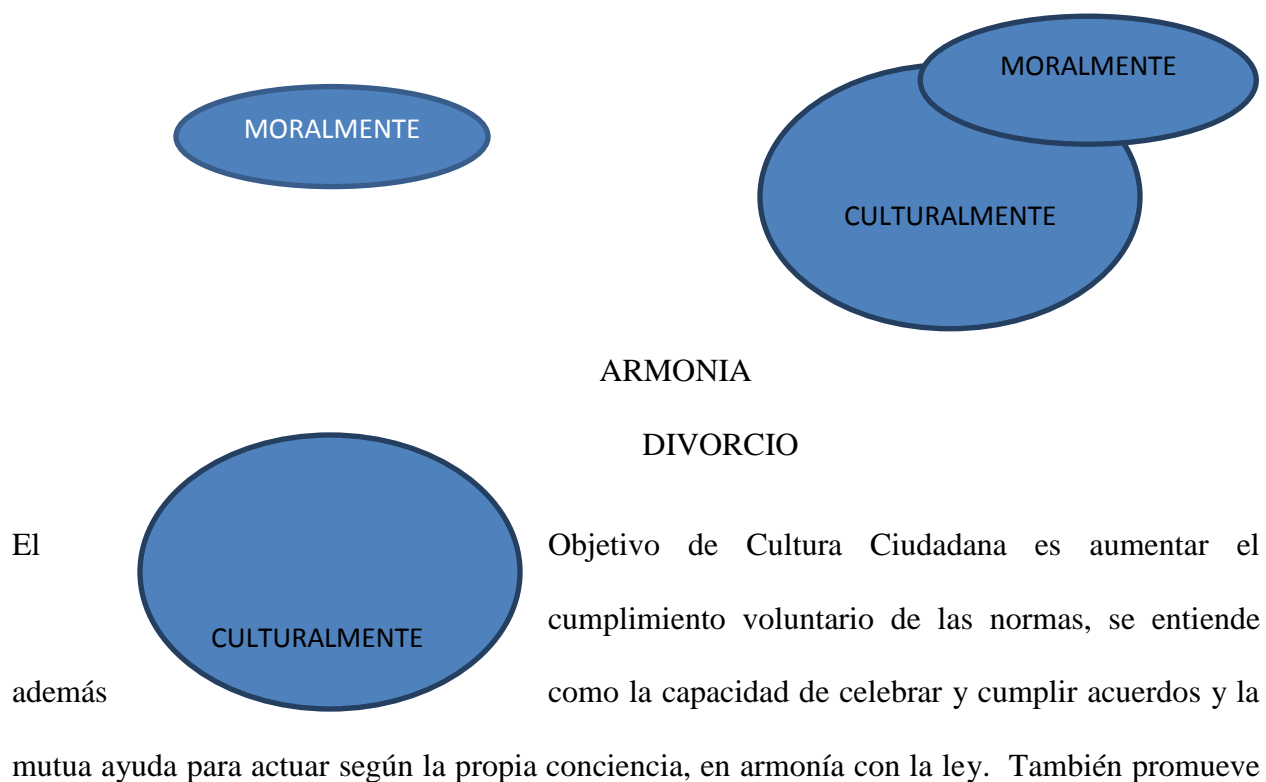
OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Definir los conceptos de Ciudad, Cultura y Transmilenio, asociándolos con la correcta utilización del Sistema de Transporte Masivo Transmilenio y sus antecedentes en las Alcaldías de Bogotá en 1997 a 2002.
2. Identificar los mayores problemas del Sistema Masivo de Transporte en Cultura Ciudadana.
3. Conocer las iniciativas de los operadores del sistema y la posición de la administración de Bogotá frente al problema.
4. Conocer las razones por las cuales se perdió la cultura ciudadana en Bogotá entre los años 2002 y 2012.
5. Proponer soluciones aplicables en el mediano plazo.

MARCO TEÓRICO

Primero de analizará el concepto de “comportamiento” como premisa básica del problema de investigación.

Sirve a la convivencia que haya una desaprobación cultural o moral de comportamientos ilegales pero también que haya reconocimiento social hacia aquellos ciudadanos que cumplen con las leyes cabalmente. La armonía entre ley, moral y cultura puede definirse con precisión como la conjunción entre (1) no aprobación moral ni cultural de comportamientos ilegales, (2) aprobación moral y cultural de las obligaciones legales y (3) pluralismo cultural y moral. La armonía descrita en (1) y (2) no significa identificación de lo ordenado por los tres sistemas reguladores (lo cual significaría integrista, fundamentalista) y, por ello, es absolutamente compatible con los pluralismos moral y cultural (3). De hecho, la sujeción generalizada a la ley es precisamente la base de las garantías pluralistas. Armonía y divorcio entre ley, moral y cultura pueden ilustrarse mediante diagramas de Venn (Mockus, Análisis Político, 2003)⁴:



⁴ Mockus Antanas, (2003). Dos caras de la convivencia. Pp 4. Editorial Unibiblos / Universidad Nacional de Colombia

la comunicación y la solidaridad entre los ciudadanos. El divorcio entre estos factores lleva a la ilegalidad, a la demanda de supervisión y autoridad, a la violación de las normas, al deterioro de los valores y conlleva a múltiples conflictos. La formación para una nueva cultura ciudadana es una formación para una nueva manera de enfrentar los conflictos.

Antonio Erizalde y Patricio Donicio (1998) hacen la siguiente definición de conflicto: "El término conflicto significa un tipo de enfrentamiento en el que cada parte involucrada (sea ésta una persona, una familia, una clase social, un Estado, etc.) desea ocupar una posición incompatible, parcial o más general, con los intereses u objetivos de la otra parte. La percepción de incompatibilidad de los objetivos determina la manera en que los miembros de una parte llegan a considerar y a tratar a los miembros de la otra. Si los objetivos de una parte sólo pueden lograrse a expensas de los de la otra, sus respectivos miembros desarrollan actitudes hostiles entre ellos."⁵

La concatenación entre cultura ciudadana, comportamiento y conflicto, asocian de manera perfecta la situación actual del sistema de transporte masivo con referencia al cumplimiento de las normas y a la convivencia dentro del sistema. El divorcio entre estos factores es evidente, por esta razón, el problema de la investigación ahonda en la búsqueda de las razones que han llevado en los últimos 10 años al detrimento de la cultura y la frecuente hostilidad en los usuarios del sistema de transporte masivo transmilenio.

⁵ Antonio Erizalde & Patricio Donicio (1998, 27 de Julio). Conferencia preparada Primer Seminario Nacional de Formación Artística y Cultural. Ministerio de Cultura. Bogotá.



Transmilenio, por su parte, tiene unos objetivos principales⁶:

1. Mejorar la calidad de vida del ciudadano y la competitividad de la ciudad.
2. Buscar una solución seria y responsable a las congestiones de vehículos, la accidentalidad por la competencia que generó la Guerra del Centavo. La disputa permanente por rutas, horarios y acumulación del parque automotor.
3. El respeto a la vida, respeto al tiempo, respeto a la diversidad humana, calidad del servicio,
constancia en el servicio, costeabilidad del servicio.

Para los operadores del sistema, es clara la premisa de ofrecer calidad de vida al ciudadano, pero cómo lograrlo sin alinear los esfuerzos en temas de cultura ciudadana, ese es el interrogante que nos detiene en esta investigación.

⁶ Olmedo Antonio Martínez (2003). Sistema de transporte urbano masivo de pasajeros de Bogotá Transmilenio Urbano. Vol. 6, núm. 7, enero 2003, pp. 31-37, Universidad del Bío Bío, Chile.

DESARROLLO

Definición de ciudad, cultura y transmilenio

Para comprender la riqueza del título asignado, "Ciudad, cultura ciudadana y transmilenio en la década de 2002 al 2012", se debe explicar cada término para cimentar las ideas expuestas a lo largo de esta investigación. Se plantea entonces como metodología, segregar cada palabra, es decir, volver a las fuentes históricas para encontrar su significado preciso y original.

- **Ciudad:** “Aglomeración humana estable, dotada de unas características que la diferencian de otro tipo de aglomeraciones menores. Estas características son, en el orden cuantitativo, la existencia de un número de habitantes y en el orden cualitativo, una dedicación preferente a las actividades industriales, comerciales, intelectuales y administrativas.”⁷
- **Cultura:** “Cultura (del i. cultura) f. En sentido subjetivo, acción y efecto de cultivar el cuerpo o el espíritu. En sentido objetivo, es el conjunto complejo de los objetos que el hombre crea, transforma y humaniza, y que se despliega en las creaciones del lenguaje, la literatura, el arte, la ciencia, la moral, el comportamiento, la política y el derecho entre otras, gracias a las cuales se alza sobre el estado de mera naturaleza. Es pues, un mundo propio del hombre”⁸
- **Transmilenio**

Empresa de Transporte Tercer Milenio es un sistema masivo de transporte que funciona en la ciudad de Bogotá. Su construcción inició en 1998, durante la alcaldía mayor de

⁷ Ciudad, (1976). Lexis 22 (Tomo 5, pp 1254). Barcelona, diccionario enciclopédico

⁸ Cultura (1976). Lexis 22 (Tomo 6, pp 1543). Barcelona, diccionario enciclopédico

Enrique Peñalosa⁹, inaugurado el 4 de Diciembre del año 2000, compuesto por varias líneas troncales y cómo componente del SITP (sistema integrado de transporte).

De esta forma, hacemos el enlace de palabras para llegar al concepto de Cultura Ciudadana, puesto en marcha y en dinamismo en el contexto nacional por el Alcalde de Bogotá, Dr. Antanas Mockus en su primer período de gobierno (1994-1997), y se materializó en el plan de desarrollo "Formar Ciudad" como una de las seis prioridades del mismo. Desde entonces, la cultura ciudadana ha sido entendida como el conjunto de los comportamientos, valores, actitudes y percepciones que comparten los miembros de una sociedad urbana; y que determinan las formas y la calidad de la convivencia, influyen sobre el respeto del patrimonio común y facilitan o dificultan el reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.

Es por esta razón, la Administración Distrital contempló en el Plan de Desarrollo de la Alcaldía de Bogotá denominado "Bogotá para vivir todos del mismo lado"¹⁰, cuyo objetivo se enmarca en la Cultura Ciudadana. Este se desarrolló a través de los siguientes seis programas:

1. Apreciar las normas y admirar lo bueno: énfasis en normas de seguridad y convivencia, tránsito, tributación, urbanismo y ambiente, derechos humanos y servicios públicos.

2. Vida sagrada: Las acciones de este programa buscaban propiciar el desarme y otras acciones orientadas a reducir las muertes violentas en la ciudad.

3. Aportar de buena gana: Aumentar la conciencia individual y colectiva sobre los beneficios colectivos de la tributación, reducir la evasión en el pago de impuestos.

⁹ Enrique Peñalosa Londoño (30 de septiembre de 1954, Washington D.C., Estados Unidos) es un economista, administrador y político colombiano. Se graduó en Economía de la Duke University, con títulos de maestría y doctorado del Institut international d'administration publique y de la Universidad de París.

¹⁰ Mockus Sivickas Antanas (2001 -2004) *Plan de Desarrollo Alcaldía de Bogotá, Decreto 440, Art 10*. Registro Distrital No. 2403 del 01 de junio de 2001

4. Procedimientos para decidir: Ampliar y cualificar la discusión pública, haciendo visible su utilidad para aclarar diferencias, dirimir conflictos y celebrar acuerdos.

5. Organizarse para influir y para aprender: Reconocimiento de las organizaciones, potenciando su capacidad de construir nexos de solidaridad y de representar a los ciudadanos y las ciudadanas en las decisiones de la ciudad, la localidad y la zona.

6. Comunicar vida y jugar limpio: Fomentar arte, cultura y esparcimiento en espacios públicos para potenciar las capacidades creativas y comunicativas de los ciudadanos.

De una manera tácita, este programa abarcaba conceptos de convivencia que hoy en día serían aplicables al modelo de transporte Bogotano. Apreciar las normas y admirar lo bueno, invitan al ciudadano a tener una cultura de respeto por los valores, por las normas y a convivir sanamente con las demás personas. No obstante, considero que este es el punto de quiebra del sistema de transporte masivo, porque su énfasis estaba en el crecimiento de su infraestructura, en la modernización de las flotas y en alguna medida en la protección del medio ambiente.

Sin embargo, se denota una mínima evolución en convivencia, normas aplicables, y en cultura ciudadana.

Existen aproximaciones al problema “ (R, 2012)” ; donde se evidencia la evolución del sistema pero no se observa un trabajo serio en cultura, uno de los mayores problemas de transmilenio.

<http://www.youtube.com/watch?v=7qQ2OPaSWnl>.

PROBLEMÁTICA DEL SISTEMA Y CULTURA CIUDADANA

Las conductas que afectan al ciudadano, al sistema de Transmilenio y a la movilidad de Bogotá son:

- Entrar al sistema sin pagar el pasaje saltando los torniquetes o para salir de la estación.
- Abrir las puertas a la fuerza o saltar las rejas para entrar a las estaciones y portales sin pagar pasaje.
- Pasajeros que no hacen fila y entran al bus atropellando a las personas que intentan salir de los buses articulados.
- Usuarios que no usan los puentes peatonales para salir del sistema, sino que saltan por encima de las rejas.
- Abusivos que irrespetan y manosean a los usuarios del sistema.
- Delincuencia, hurto de celulares y pertenencias de valor dentro de buses y estaciones.
- Agresiones entre usuarios del sistema por intolerancia, problemas personales o familiares.
- Vendedores ambulantes dentro de los buses.



Foto: Juan Diego Buitrago / EL TIEMPO

INICIATIVAS DEL SISTEMA Y DE LA ADMINISTRACIÓN DE BOGOTÁ PARA ENFRENTAR EL PROBLEMA

- Creación del Manual del Usuario, dentro del marco de la campaña “Usuario 10 – Guía para el usuario de transmilenio 2012.
- Amor por Bogotá: la opción por una cultura ciudadana solidaria. Es un programa que desarrolla la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, busca promover la transformación de hábitos, actitudes y prácticas para mejorar la convivencia ciudadana y la cultura democrática, cuyos referentes fundamentales son el respeto de los derechos y la diferencia, la solidaridad y la inclusión social.¹¹
- Cien actividades por la cultura ciudadana. Durante 24 horas, 1.500 personas usaron su imaginación para hacer cien intervenciones artísticas en Bogotá, durante el evento ‘100 en un Día’. La iniciativa, buscaba generar cambios en la cultura ciudadana.¹²
- Plan de choque para combatir con cultura a los 'bárbaros' en Transmilenio. Coronel José Luis Palomino López, adopción plan de choque para enfrentar el caos. 24 de Mayo 2013.
- Encuentro Transmicultura. La Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, el Idartes, la Policía Nacional y Transmilenio se reunieron para diseñar e implementar un programa y acciones de cultura democrática y ciudadana, para la promoción, divulgación, educación, formación e información sobre el nuevo Sistema Integrado de Transporte Público-SITP.¹³
- Plan de Desarrollo Alcaldía de Bogotá, Decreto 440, Art 10. Registro Distrital No. 2403 del 01 de junio de 2001. Programa “Bogotá, Para vivir todos del mismo lado”.

¹¹ Amor por Bogotá: la opción por una cultura ciudadana solidaria. Modificado el martes 07 de mayo de 2013. URL <http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/portal/amor-por-bogota>

¹² Cien actividades por la cultura ciudadana. Modificado el 27 de Abril de 2013.

URL http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12766901.html

¹³ Encuentro Transmicultura. Modificado el lunes 24 de jun de 2013

URL <http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/portal/galeria/encuentro-transmicultura>

- Acercamiento a Cultura Ciudadana: Armonizar ley, moral y cultura. Gobierno con resultados en prevención y control de violencia en Bogotá, (Banco Interamericano de desarrollo 1995-1997).

PÉRDIDA DE LA CULTURA CIUDADANA EN LA ÚLTIMA DECADA

No hay una respuesta precisa para identificar en qué punto cronológico se perdió la cultura ciudadana en la que se había avanzado en las administraciones del Ex-Alcalde Antanas Mockus desde el año 1997 al 2002, no obstante, hay una percepción general de la pérdida de valores que coincide con la puesta en marcha del sistema masivo de transporte. Sin embargo, se destacan los siguientes factores que incidieron fuertemente en esta pérdida:

1. Egos políticos. Henry Murrain (2012) afirma que Lucho Garzón desmonta la cultura ciudadana por un tema de ego político y de fobia de 'machos machotes'. Los políticos tienen la fobia más grande de los 'machos machotes': cuidar hijos de otros.
2. Creación de programas transitorios y no una política de administración pública desde el año 2002.
3. Asociar el programa de Cultura Ciudadana a una iniciativa personal del ex Alcalde Antanas Mockus y no a un problema de ciudad.
4. Campañas infectivas a través de medios masivos, se perdió el contacto en la calle, con la gente, en la práctica.
5. Transmilenio se preocupa por su desarrollo en infraestructura, en la operatividad, en el crecimiento de la flota de transporte, no en la cultura y comportamiento de sus usuarios. No se encuentra en la última década una política dedicada a este tema de alta sensibilidad. Las actividades son reactivas no proactivas.

6. Hay una notable pérdida en los valores de la sociedad. Antanas Mockus (1998) partió del reconocimiento de un “divorcio” entre tres sistemas reguladores del comportamiento: ley, moral y cultura. El divorcio volvió y el matrimonio entre estos se perdió.

SOLUCIONES PROPUESTAS

Para encontrar una solución real y alcanzable en el mediano plazo, se ponen en consideración los siguientes frentes de trabajo.

1. Integración de las partes. Debe haber una comunión en el plan de trabajo, iniciando en la Administración Distrital. La Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte debe tener un plan de desarrollo donde involucre y le dé más propiedad a la iniciativa de Trasmicultura.
2. Transmilenio, en su responsabilidad social, debe tener programas permanentes de educación en las flotas de transporte, paraderos y puntos de acceso. No debe ser campaña de unos días, sino una temática constante.
3. Los Centros de Educación Superior, cómo la Universidad Militar, deben tener en sus programas actividades de responsabilidad social, de educación, orientadas a la cultura ciudadana. Deben ser internas y externas, con proyección de ciudad y alineadas con las políticas gubernamentales.
4. Medir el impacto de estas estrategias y cada administración cada año, de forma obligatoria, debe presentar en su plan de desarrollo un modelo de cultura ciudadana asociada a movilidad y ciudad, previo al inicio de su administración.
5. Volver a las buenas prácticas. La sanción moral sobre la violación de las normas hace que los ciudadanos mejoremos nuestras conductas y se disminuya la indiferencia

DISCUSIÓN

Paula Marcela Arias, Decana de Gestión de Transporte de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano (11 de Marzo de 2012), afirma que Transmilenio es una empresa que vende asesorías a nivel mundial. “Suenan a cliché, pero efectivamente lo han copiado en más de 50 ciudades en el mundo”. Es irónico pensar que un sistema con tantos problemas en su servicio, sea copiado por muchos países en el mundo.

Entre tanto, la gerente (e.) de TransMilenio, Constanza García (Septiembre 2012), anunció varias campañas para mejorar los comportamientos en la entrada y la salida de las estaciones, y antes de la entrada en vigor del Sistema integrado de Transporte público (SITP), el Distrito pondrá en marcha campañas para promover el uso de los nuevos paraderos, situación que está en marcha, no obstante, a ver los nuevos buses azules desocupados, dan una percepción que aún no conocemos el funcionamiento del sistema y su enlace con transmilenio.

De otra parte, en los próximos meses se abrirá la escuela de cultura ciudadana, aunque la secretaria de Cultura del Distrito, Clarisa Ruiz, desmintió el rumor de que la Administración esté estudiando implementar el modelo de cultura ciudadana de Mockus, sí anunció un conjunto de medidas para "construir acuerdos mínimos que mejoren el orden social", en las que se invertirán 12.000 millones de pesos. También está en proyecto, en asocio con la Universidad Nacional, una escuela de cultura ciudadana, en la que líderes urbanos y vendedores informales podrán aprender a ser mejores ciudadanos".¹⁴ De esta manera, la Administración Distrital muestra esfuerzos en temas de Cultura y Movilidad, sin embargo, no hay un documento oficial de ninguno de estos planes propuestos.

¹⁴ Bogotanos enterraron en una década la cultura ciudadana de Mockus. Modificado el 15 de Septiembre del 2012
URL http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12225158.html

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Bibliografía

Mockus, A. (2003). *Análisis Político*. Bogotá: Unibiblos/ Universidad Nacional.

Mockus Antanas, (2003). *Dos caras de la convivencia*. Editorial Unibiblos/
Universidad Nacional

Erizalde, A. & Donicio, P. (1998, 27 de Julio). *Formación en Cultura Ciudadana. Conferencia preparada Primer Seminario Nacional de Formación Artística y Cultural. Ministerio de Cultura*. Bogotá

Mockus, A. (2001 -2004) *Plan de Desarrollo Alcaldía de Bogotá*. Bogotá

Mockus, A. (1999) *Armonizar ley, moral y cultura*. Bogotá

Martínez A. (2003) *Sistema de transporte urbano masivo de pasajeros de Bogotá Transmilenio*. Editorial Urbano, vol. 6, núm. 7, pp. 31-37

R,J.C.(14 de 01 de 2012). *www.youtube.com*. URL.
<http://www.youtube.com/watch?v=7qQ2OPaSWnI>