

Ana Marcela Ardila Pinto  
■ Nelson Antonio Gómez Serrudo ■

# Dicotomías y orden urbano El caso de TRANSMILENIO

46

*Cerufia*

Ana Marcela Ardila Pinto  
Nelson Antonio Gómez Serrudo

## Dicotomías y orden urbano El caso de TRANSMILENIO

*Artículo de investigación*

### Resumen

Nuestro objetivo es analizar los discursos que sustentan la creación del proyecto Transmilenio en Bogotá. Consideramos que este constituye uno de los ejes centrales del ideal de ciudad de las últimas administraciones locales y está basado en categorías dicotómicas propias del discurso moderno acerca del caos y el orden. Este ideal se manifiesta tanto en el diseño de espacios públicos, caracterizados por la linealidad y la estandarización de la imagen de la ciudad, como en la promoción de programas de cultura ciudadana permeados por una visión conservadora y moralizante del comportamiento de los individuos.

### Dichotomies and urban order The case of Transmilenio

*Research Article*

### Abstract

Our aim is to analyze the discourses that support the creation of the Transmilenio project in Bogotá. We think this is one of the central axes of the latest local administrations' ideal of a city and that it is founded on the dichotomic categories that characterize the modern discourse about chaos and order. This ideal is shown in both the design of public spaces, which are linear and standardize the image of the city, and in the promotion of citizenship culture programs, which are permeated by a conservative and moralizing view of individuals' behavior.

El presente artículo, hace parte de una investigación adelantada y culminada en el 2007 por los dos autores que presentan este esbozo. En él se muestran algunos de los resultados, pero sobre todo, de las preocupaciones conceptuales que los acompañaron durante el trabajo. La investigación fue financiada por el Sistema Unificado de Investigaciones de la Universidad Autónoma de Colombia.

### Palabras clave

Sociología urbana, espacio público, sociabilidad, política urbana.

**Key words:** urban sociology, public space, sociability, urban politics.

## Espacio público y sociabilidad urbana

### El caso de Transmilenio en la Troncal de la Caracas en Bogotá



Para propios y extraños parecer ser innegable que durante las últimas administraciones locales se ha configurado una nueva propuesta de gestión pública de ciudad. Si bien las intenciones de generar herramientas de planeación y ejecutar obras de infraestructura no son algo nuevo en la historia de Bogotá, podríamos decir que las acciones de estas administraciones tendrían un carácter relativamente distinto y es precisamente porque han buscado construir un nuevo ideal de “orden” urbano y de civilidad de manera más sistemática, intencional y con flujo mayor de recursos financieros.

Uno de los ejes centrales de la propuesta política ha sido la intervención en uno de los ámbitos más problemáticos de la vida urbana: la movilidad, y de manera más específica, el transporte urbano, con la introducción del Sistema de Transporte masivo Transmilenio y su extensa red de espacios públicos.

La puesta en marcha del sistema ha mostrado innovaciones frente a otras formas de gestión del transporte, tanto frente al anterior esquema de la ciudad, como a las propuestas de construcción de un sistema rígido de transporte – metro-. Algunas de estas innovaciones son la localización y disposición de carriles exclusivos, la creación de estaciones diferenciadas, puentes o túneles de acceso, rutas alimentadoras, el aumento de la capacidad de los buses y del sistema en general, la diferenciación entre el recaudo y la operación de conducción, la forma de administración de los recursos y la cualificación de los empleos temporales, directos e indirectos<sup>2</sup>.

Pero tanto las transformaciones de la gestión del transporte como del diseño físico sólo son dos de las aristas de este proyecto urbano. El alcance político de Transmilenio supera el ámbito puramente funcional y operativo, en la medida en que tiene la pretensión de generar una imagen de la ciudad entre sus habitantes y modificar de manera intencional las prácticas, comportamientos y representaciones sobre la ciudad y los espacios públicos de los bogotanos hacia un orden más cercano de lo que sus gestores consideran que es la civilidad y la urbanidad. Transmilenio fue concebido en oposición directa al sistema tradicional de transporte, configurando una visión dicotómica de la vida urbana basada en las categorías de orden y caos. Es así como el sistema de transporte tradicional se considera como el sinónimo del caos, la desregulación, el desorden y la irracionalidad, tanto en términos del uso de la infraestructura urbana, como de los comportamientos de los diferentes actores que participan en su funcionamiento. Y de manera contraria, Transmilenio representa la expresión de una ciudad para el nuevo milenio, caracterizada por su racionalidad, orden, eficiencia, seguridad y funcionalidad, con espacios públicos con disposiciones para motivar la interiorización de las normas y la autorregulación de los comportamientos de los peatones.

Un breve recorrido por algunos de los discursos institucionales nos permitirá establecer cuál es el contenido de estas dicotomías y evidenciar cómo éstas han orientado la construcción de los espacios públicos y la generación de un conjunto de lineamientos normativos de comportamientos formales que deben ser seguidos por la ciudadanía.

#### 1. El pensamiento dicotómico en la construcción de la modernidad

Para empezar, es necesario explorar qué significa un pensamiento dicotómico. Lo primero que queremos plantear aquí es que en general las sociedades emplean categorías dicotómicas para nombrar y clasificar su mundo, como una forma de luchar contra lo desconocido. El lenguaje adquiere aquí un papel fundamental, porque las categorías de clasificación entrañan visiones de mundo, y revelan los medios de orientación que

<sup>2</sup> Chaparro, Irma. *Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, Cepal, 2002.

empleamos para explicarlo, para ordenarlo. Sin embargo, el contenido y la relación entre estas categorías difieren en cada sociedad. Podríamos decir, retomando a Mircea Eliade, que mientras para las sociedades más tradicionales la diferencia entre el orden y el caos radica en la idea de un espacio conocido, caracterizado por la diversidad; en las sociedades modernas el orden se refiere a aquello que es considerado seguro, homogéneo, cercano y controlado, que garantiza la continuidad del mundo, la sobrevivencia humana<sup>3</sup>.

Mircea Eliade ha señalado cómo sociedades tradicionales presentan una similitud de comportamiento, asociada a una idea sagrada del mundo, a una experiencia religiosa en la cual se define punto fijo en el espacio, un centro de orientación para la acción. Según Eliade este punto funda el mundo, marca el territorio conocido, establece la comunicación con los dioses. Ningún territorio puede estar fundado sin este lugar sagrado que rompe la homogeneidad y le confiere un sentido de realidad a los seres humanos, por tal razón, el espacio deviene heterogéneo, diferenciado.

Lo sagrado de estas sociedades contrasta con la visión profana de la experiencia moderna, en la cual el orden está asociado a la idea de un espacio homogéneo, neutro, indiferenciado. Así "ninguna ruptura diferencia cualitativamente las diferentes partes", la sacralidad es rechazada<sup>4</sup>, desaparece el punto fijo, y los referentes adquieren un carácter más bien funcional<sup>4</sup>.

Pero las dicotomías no sólo tienen la función de ordenar el mundo propio, sino también legitimarlo. De acuerdo con Zygmunt Bauman, en una relación asimétrica, las dicotomías separan, establecen discriminaciones entre los grupos sociales. Quienes las emplean se erigen representantes de uno de los lados para estigmatizar su existencia, pero a la vez, se sirven de ésta para su autoafirmación. En palabras de Bauman,

*"La dicotomía es un ejercicio de en el poder y, al mismo tiempo, su disfraz. (Aunque ninguna dicotomía se sustentaría sin el poder de separar, de discriminar, ello crea una ilusión de simetría). Una simetría simuladora de los resultados encubre la asimetría del poder que, no en vano, es su causa"<sup>5</sup>.*

La experiencia moderna ligada a las categorías de orden y caos está imbricada en los discursos políticos de los gestores urbanos y sus implicaciones van más allá del ámbito puramente discursivo. Operan en la cotidianidad de sus prácticas, en la formulación de los proyectos, en la creación de normas, en la organización del espacio.

## 2. Transmilenio, de la "joya de Bogotá" o la construcción del orden

Nosotros consideramos que la justificación del proyecto Transmilenio, desde la mirada de sus principales gestores, está atravesada por un fuerte contenido ideológico enmarcado en categorías dicotómicas. En sus formas de lenguaje, se construye una representación del pasado que desconoce los procesos históricos que configuraron el desarrollo de los sistemas de transporte de la ciudad y sirve para estigmatizar a grupos sociales como representantes de la irracionalidad y el caos urbano, en aras de legitimar a los administradores y políticos.

### 1.1. La creación de un "antes" caótico y la esperanza de un futuro promisorio.

Desde la mirada de los gestores del proyecto, el presente marca el momento primigenio en el cual se funda el orden, fruto del empleo de la ciencia y la tecnología y de la razón planificadora. El pasado aparece en tanto un período sombrío donde los individuos vivían sometidos a la arbitrariedad y la anarquía. Y el futuro, promete el progreso continuo, como resultado del esfuerzo del presente. Esta idea aparece de manera

<sup>3</sup> Eliade, Mircea. *Lo sagrado y lo Profano*. Barcelona: Editorial Labor, 1985.

<sup>4</sup> Tal como lo señalaba Mircea Eliade en su exploración de los conceptos de lo sagrado y lo profano, donde el hombre moderno: "Para la experiencia profana el espacio es homogéneo, neutro; ninguna ruptura diferencia cualitativamente las diversas partes"... "La experiencia profana mantiene la homogeneidad, y, por consiguiente la relatividad del espacio. Toda presentación verdadera desaparece pues el "punto fijo" no goza ya de un estatuto ontológico único: aparece y desaparece según las necesidades cotidianas. A decir verdad, ya no hay "mundo", sino tan solo fragmentos de un universo roto, la masa amorfa de una infinidad de "lugares" más o menos neutros en los que se mueve el hombre bajo el imperio de las obligaciones de toda existencia integrada a una sociedad industrial. Eliade, Mircea. *Lo sagrado y lo Profano*. Barcelona: Editorial Labor, 1985. Página 26.

<sup>5</sup> Bauman, Zygmunt. *Modernidad y Ambivalencia*. En "Las consecuencias perversas de la modernidad", compilado por Josep Berriain. Barcelona: Anthropos, 1996. Página 90.

recurrente en diferentes textos tales como "Transmilenio: la Joya de Bogotá"<sup>6</sup>, donde se sintetiza la historia del proyecto. En este informe financiado y difundido por esta empresa se señala que:

*"Los costosos estudios realizados durante los últimos diez años, agregan los autores citados, han observado la "irracionalidad" del sistema de transporte colectivo y han descrito sus efectos: deformación progresiva de la ciudad, alta congestión y pavorosa accidentalidad, contaminación ambiental, mala selección y subutilización del parque automotor, largos y penosos viajes para la mayoría de los usuarios, ausencia o escasez de servicio a muchas zonas, deficiencia o inexistencia de servicio nocturno, condiciones terribles de trabajo para los conductores, así como salarios bajos e inestabilidad en el empleo, subordinación o aprovechamiento de los pequeños empresarios por parte de las empresas y los grandes propietarios..."*<sup>7</sup>.

○ en el siguiente párrafo del mismo texto:

*"En la administración de Enrique Peñalosa se adopta por primera vez en la historia de la ciudad, una política integral para mejorar la movilidad de sus habitantes, aunque durante muchos años se hicieron estudios y se formularon planes para resolver la caótica situación en esta materia, especialmente en lo referente al transporte público"*<sup>8</sup>

También podemos encontrarlo en el balance que presenta Claudia Franco de la STT en el marco del programa "Bogotá cómo vamos", hablando de la administración de Enrique Peñalosa: "Esta administración, como ninguna otra, ha puesto su énfasis en el mejoramiento del caótico sistema de transporte que opera actualmente en la ciudad. **Un sistema completamente arbitrario, desordenado e irrespetuoso de las leyes de tránsito y de sus usuarios**".<sup>9</sup> Esta mirada abrumadora del pasado contrasta con la esperanza del futuro. La misma funcionaria señala que

*"... La recuperación de un orden bajo una visión diferente a la tradicional, con criterios claros de crecimiento y de vida en común, es el elemento esencial que ha unido los proyectos adelantados durante esta administración. Bajo esta perspectiva debe pues entenderse el trabajo adelantado en estos 3 años por las distintas dependencias de la Administración Distrital"*<sup>10</sup>

No en vano, el proyecto se bautizó con el nombre de Transmilenio, como el paso hacia un umbral de cambio. En las explicaciones de Peñalosa sobre la elección del nombre se señala que... "En ese inesperado nombre se concentró la discusión pues tenía mucho que ver con el cambio de signo y de milenio. Ese milenio que se venía debía significar; también, un cambio sustancial para la ciudad"<sup>11</sup>.

Esta construcción de visiones del tiempo, pasadas y futuras, constituye una estrategia de legitimación de los discursos políticos, y no en pocos estudios académicos sobre el tema, para validar la acción del presente y denigrar sobre las decisiones pasadas de los actores en una dinámica de segregación y estigmatización. Tal como lo señala Bauman, la promoción de estas actitudes "...Construyen nudos de enganche con la memoria histórica y suprimen aquellos referentes que no se adecuan a la tradición compartida- ahora redefinidos como "nuestra herencia común"<sup>12</sup>.

No queremos afirmar aquí que la movilidad en general, el transporte público y el automóvil privado no tuvieran graves impactos para la movilidad y el desarrollo urbano de la ciudad, pero consideramos que es indispensable tanto para la Administración, como para la investigación académica, entender por qué se estructuró de esta forma. Si bien no es motivo de este trabajo, sí sería interesante establecer las razones de su persistencia en nuestra ciudad por más de setenta años en contraposición a sistemas rígidos como

<sup>6</sup> Existen pocos documentos que den cuenta de la memoria del proyecto masivo de transporte, de la justificación técnica y política que orientó la acción de sus gestores. Sin embargo, existen algunas fuentes importantes que nos permiten evidenciar las características de los discursos: la revista institucional "Transmilenio, la Joya de Bogotá"; las páginas de internet del doctor Enrique Peñalosa Londoño, alcalde y principal gestor del sistema; y las declaraciones de los funcionarios del Distrito en el marco del proyecto "Bogotá, cómo vamos", promocionado por la Casa Editorial el Tiempo y la Cámara de Comercio de Bogotá.

<sup>7</sup> Transmilenio. La Joya de Bogotá. Bogotá: Transmilenio, 2004. Página 16.

<sup>8</sup> Ibid., página 66.

<sup>9</sup> Bogotá Cómo Vamos. Cambios en la calidad de vida de la ciudad 1998-2000. Cámara de Comercio de Bogotá Casa Editorial El Tiempo. Fundación Corona, Instituto FES de liderazgo. En [www.fundacioncorona.com.co](http://www.fundacioncorona.com.co) Bogotá. 2000 Página 71.

<sup>10</sup> Ibid., página 72.

<sup>11</sup> Transmilenio. La Joya de Bogotá. Op. cit. Página 27.

<sup>12</sup> Bauman, Z. Op. cit. Página 107

el tranvía o los trolley. Superando las talanqueras dicotómicas, es importante entender cuáles fueron y son las decisiones y prácticas económicas de los diferentes grupos que participan en su gestión, y cuál ha sido su papel en el marco de un modelo de ciudad donde priman los procesos de urbanización informal y la suburbanización, en un esquema de planeación lineal.

Específicamente lo que queremos poner de presente es que en muchos de los estudios y discursos, la historia del transporte no es vista como una oportunidad para entender los conflictos y procesos que determinaron su configuración, sino como un discurso que valida la acción del presente y denigra las decisiones pasadas de los actores en una dinámica de segregación y estigmatización.

### 1.2. La estigmatización como estrategia para crear dicotomías

Un segundo elemento que se derivaría de este pensamiento dicotómico es la construcción de estigmas sociales. El estigma puede ser definido como una marca sobre el individuo o un grupo social, que es asignado en razón de una dinámica de competencia por los recursos disponibles en una sociedad, y es resultado de los balances de poder entre quienes están establecidos y aquellos calificados como marginales. Los primeros se consideran a sí mismos como los elegidos por una condición de superioridad, e identifican las cualidades de la mayoría de sus miembros a partir de virtudes que poseen una minoría de ellos, mientras que asignan a la mayoría de los marginados los defectos de una minoría<sup>13</sup>.

En el proceso de construcción del proyecto Transmilenio la dinámica estigmatizadora parece ser bastante común. En aras de representar los intereses colectivos, sus gestores señalan como enemigos y responsables de manera permanente a grupos sociales otrora beneficiados y ahora en desgracia. Estos grupos son los transportadores tradicionales y los dueños de automóviles. Los primeros son calificados como irracionales, infractores, responsables de la anarquía y el caos: "De tal suerte que desde los años 60 hasta los 90, el transporte colectivo corre, en su gran mayoría, por cuenta de empresarios privados, de manera anárquica, incómoda, costosa e insostenible y que, desde mediados de los 80 y, sobre todo, a finales de los 90, hace crisis"<sup>14</sup>. Y los segundos como individuos privilegiados, elitistas y excluyentes, invasores del espacio público. En palabras de Enrique Peñalosa:

"Ocupar el espacio público peatonal con bahías de estacionamiento y vehículos, es un acto de arrogancia y falta de respeto para con los más débiles. En nuestra sociedad, los propietarios de vehículos son una minoría privilegiada. Cuando le roban espacio al peatón con bahías de estacionamiento"<sup>15</sup>.

En ambos casos se achaca a una condición moral el comportamiento de los individuos, sin explicar los factores que inciden en el desarrollo de las prácticas sociales y económicas. La estigmatización de los grupos constituye entonces más una estrategia para legitimar la propuesta de Transmilenio en un contexto caracterizado por una fuerte conflictividad, que un análisis concreto de las lógicas de la movilidad de los individuos.

Consideramos que es indispensable comprender que las decisiones de los individuos son estratégicas de acuerdo con el contexto social en el cual deben vivir; el cual les provee de información, les define un marco de reglas en el cual ellos optimizan sus recursos. Y en el mismo sentido, reconocer hasta qué punto sus niveles de optimización resultan óptimos y eficientes en términos sociales. Es claro que en términos sociales el transporte público termina siendo más óptimo que los medios anteriores, pero esto no quiere decir que los individuos tomen decisiones basados en principios puramente valorativos de orden moral.

<sup>13</sup> Elias, Norbert. *Ensayo metodológico sobre establecidos y marginados. En La civilización de los padres y otros ensayos*. Editorial Norma, Bogotá, 1999.

<sup>14</sup> Transmilenio. *La Joya de Bogotá*. Op. cit. Página 75.

<sup>15</sup> Peñalosa, E. *Fundación por el país que queremos*. Acceso el 10 de junio de 2005, disponible en [www.porelpaisquequeremos.com/documentos/030604\\_2002](http://www.porelpaisquequeremos.com/documentos/030604_2002).

## 2. De los espacios públicos para la gente: criterios para su diseño.

El espacio público, concebido como un espacio físico soporte de la actividad urbana, es uno de los ejes centrales de la visión de ciudad de Enrique Peñalosa. En el discurso de este exalcalde el espacio constituye el lugar para el encuentro entre clases y entre generaciones y para el ejercicio de la igualdad de los ciudadanos, y por tal razón, debe ser amplio, abundante, de calidad, sin barreras para su uso, y especialmente, seguro. De acuerdo con Peñalosa:

"Cuando el espacio público peatonal es más amplio y de calidad, y cuando el tráfico es más lento, más gente va allí y se pasa más tiempo. Entonces en la acera se encuentran actividades interesantes: personas caminando, conversando, seduciéndose, niños jugando. Incluso se hace atractivo mirar por la ventana. Todo lo cual hace que haya más seguridad".<sup>16</sup>

En principio estas cualidades del espacio público son universales y generan bastante acuerdo entre técnicos y ciudadanos. Sin embargo, lo que es particular es la definición de lo que denominaríamos la calidad o característica del espacio que, para efectos del proyecto de ciudad, se basa en estandarización y linealidad. De forma consecuente con las visiones de orden y caos de la administración arriba señaladas, estos criterios de diseño se sustentan en dos ejes centrales: la necesidad de producir industrialmente materiales y piezas de mobiliario que disminuyan los costos para la ciudad y los diferentes agentes urbanos y permitan su fácil mantenimiento; y en la intención de generar una imagen homogénea en toda la ciudad.

El primer criterio, la estandarización, se concretó en la definición de dos manuales técnicos que tienen carácter normativo y que deben ser empleados para todas las intervenciones en el espacio público en la ciudad. Así por ejemplo en la cartilla de andenes se considera que en toda la malla de andenes de la ciudad se deben emplear los mismos lineamientos de diseño, materiales y procesos constructivos de manera tal que "permita la homogenización"<sup>17</sup>.

Y en el mismo sentido se definen las disposiciones de diseño de cada pieza del mobiliario urbano y algunos ejemplos prototípicos para su instalación según diferentes espacios públicos. En la cartilla institucional se manifiesta la intención de generar una imagen propia para la ciudad caracterizada por la unidad y continuidad espacial, y por tal razón, se establece un único modelo de mobiliario, que debe distinguirse por su sencillez, neutralidad, funcionalidad, durabilidad, robustez y confortabilidad. Así, se pretende:

Modificar los hábitos actuales de uso de mobiliario desarrollado *casualmente*, sin consulta a las entidades competentes, *anárquica y de baja calidad*. Al usarse un único mobiliario se obtiene también como resultado la repetición de los elementos ordenadores en la ciudad, generando un sistema que permite obtener continuidad en el espacio público.<sup>18</sup>

A pesar de los avances de la cartilla en establecer criterios técnicos para su construcción, no se plantean criterios que potencien su capacidad como constructores de sentido. Son como piezas sueltas de un rompecabezas, sin un concepto para su adecuación a los diferentes usos urbanos, a la promoción de su capacidad como referentes de identidad y orientación para los ciudadanos.

Por otro lado, si bien resulta necesario generar propuestas que redunden en una mayor eficiencia en la administración y gestión de los espacios públicos, la estandarización como vía para la homogenización física no resulta necesariamente un argumento técnico, ni la única opción para las ciudades, y por el contrario, constituye una dinámica de gestión que busca resultados rápidos, cuyo sustrato es una visión ideológica consecuente con el concepto del orden urbano que hemos venido discutiendo. Estas dinámicas de gestión

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Instituto Distrital de Desarrollo Urbano. Cartilla de andenes. En [www.idu.gov.co](http://www.idu.gov.co). Consultada en agosto de 2005.

<sup>18</sup> Ibid. La cursiva es nuestra.

terminan limitando las posibilidades de participación y discusión de los diferentes actores sociales y usuarios del sistema, en la medida que establecen un único estándar posible. Las variaciones en términos de otras texturas, tamaños, localizaciones de los elementos y vocaciones de uso de los espacios quedan subsumidas en un solo criterio de ordenamiento.

Consideramos también que estos lineamientos constructivos han contribuido a crear entornos homogéneos que no reconocen la diversidad de usos sociales y los potenciales urbanos que se desarrollan a lo largo de los recorridos de las grandes vías del sistema. Sólo es necesario observar las diferentes troncales para reconocer tal característica. Esta disposición de la ciudad como una máquina rígida y uniforme es criticada por Lewis Mumford, urbanista norteamericano:

“...Cierta rígido orden mecánico ha suplantado a la diversidad social, y una especie de unidades estandarizadas urbanas, idénticas e interminables como si fueran líneas de montaje, multiplican al momento la estructura física de la ciudad, a la vez que destruyen el contenido y significado de la vida urbana”<sup>19</sup>.

Queremos decir con esto que la uniformidad del espacio lejos de crear identidad urbana, genera lugares anodinos, o mejor, **no lugares** como señala Marc Augé<sup>20</sup> sin carácter, que limitan la expresión de los individuos y su interacción social. Los ciudadanos que entrevistamos y encuestamos en este estudio confirman que caminan por estos espacios entornos principalmente para usos funcionales asociados a la circulación rápida, que si bien se sienten más seguros en ellos, no quieren quedarse y disfrutarlos.

El segundo criterio, la linealidad parece representar en mejor medida el modelo de una ciudad concebida como una máquina uniforme. La mayor parte de los esfuerzos de los gobiernos Distritales se ha dirigido hacia la construcción y mantenimiento de las principales vías, que se denominan arterias, para garantizar la circulación rápida por la ciudad y la continuidad del modelo de crecimiento lineal norte – sur. Los espacios públicos del sistema fueron adecuados a lo largo de los ejes viales. Específicamente para la Caracas, se rehabilitaron varios tramos que se encontraban muy deteriorados y se emplearon buena parte de los andenes que ya existían. La mayor parte de la intervención en esta vía consistió en la construcción del separador central y en la instalación de mobiliario.

La disposición lineal del espacio ha arrojado resultados paradójicos. Ha significado para la ciudad la disminución del tiempo de desplazamiento, se ha logrado integrar algunos barrios periféricos con el centro extendido y los grandes ejes viales. Sin embargo, han generado la saturación de vías cuya capacidad es muy inferior. El transporte tradicional que funcionaba en esta troncal fue desplazado hacia otras vías de menor capacidad, aumentando su congestión y contaminación.

Se definió así mismo un estrecho margen del área de influencia del proyecto y se demarcó un área de intervención de manera tal que sólo los andenes y vías del sistema troncal fueron intervenidos, sin mejorar las condiciones de las intersecciones más importantes y sin resolver los múltiples conflictos que a lo largo del recorrido se observan, asociados a la continuidad de los sentidos viales.

En el mismo sentido, la inversión de la Administración Distrital se ha centrado en atender las necesidades del sistema y de sus múltiples fallas por la calidad del pavimento empleado, en detrimento de la movilidad local. Es así como el estado de la malla arterial y complementaria, intermedia y local se halla en un 76% en estado malo y regular, mientras que las troncales se encuentran en un 100% en buen estado, situación que dificulta la movilidad de por lo menos 1.420.000 pasajeros que según el plan, fueron movilizados en el 2004 en 17116 vehículos (buses, busetas, colectivos)<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Mumford, Lewis. *Perspectivas urbanas*. Buenos Aires: Emecé Editores, 1969, Página 163.

<sup>20</sup> Augé, Marc. *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa Editorial, 1995.

<sup>21</sup> Documento Técnico de Soporte del Plan Maestro de Movilidad. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá, 2006.

Estas decisiones han significado la construcción de una frontera rígida demarcada por el espacio intervenido, que ahora es "ordenado", y el preexistente, desordenado, estrecho, y ahora sobresaturado por un alto flujo de circulación peatonal y vehicular. La adopción de este modelo de ordenamiento lineal y sus fronteras puede explicarse a partir de la necesidad de garantizar la implementación rápida del proyecto y sobre todo porque la inversión en estas infraestructuras redundaba en la creación de efectos políticos muy visibles, y por supuesto, en un mayor capital electoral para quienes los agencian. Las infraestructuras generan la representación de la efectividad de los resultados de las administraciones.

Las críticas a este modelo lineal no se han hecho esperar. El actual Plan Maestro de Movilidad promueve la integración de los diferentes modos de transporte. Sin embargo, el sistema continúa operando sin realizar transformaciones en sus lógicas de construcción y operación.

### *3. La formalización del comportamiento de los ciudadanos o la construcción de un orden institucionalizado de reglas.*

Orden y caos también penetran la construcción de las reglas formales de uso del sistema. El orden social es el anverso de la moneda del orden espacial. La intención de ordenar el espacio de la propuesta urbana de Antanas Mockus y Enrique Peñalosa viene acompañada de generar disposiciones de comportamiento para los ciudadanos. En esta visión del orden conservadora subyacen formas de clasificación, de nombrar al mundo que desconocen y que buscan excluir las formas ambiguas de negociación que los individuos emplean para poder usar contextos espaciales y para interactuar con otros en contextos urbanos socialmente densos. Se crea una visión en la cual los individuos deben ajustarse a las normas definidas desde las instancias normativas en un ejercicio de autocontrol y voluntad.

Los instrumentos para la construcción de este orden van desde las campañas con guías cívicas, actividades lúdicas, comparendos pedagógicos, uso de medios masivos de comunicación, promoción de tarjetas para el control social hasta la definición de un marco normativo mediante un código de Policía. Ya desde 1995 con la creación del programa de cultura ciudadana, Antanas Mockus había propuesto la actualización de este código. En 1997 promovió la expedición de la "Carta de Civildad" para establecer un grupo de "reglas mínimas y límites claros, aceptados y respetados por todos. Reglas que nos indiquen cómo actuar ante los otros en cada circunstancia, y qué esperar de cada quien, facilitando y mejorando las relaciones, aún las más anónimas"<sup>22</sup>.

La propuesta central de estos instrumentos es la autorregulación de los ciudadanos y para tal fin buscaba acercar las disposiciones formales con los comportamientos de los individuos. De manera parcial, Enrique Peñalosa desarrolló proyectos que dieron continuidad a esta intención con el programa de Misión Bogotá, el cual promovía reglas de uso del espacio con guías cívicas en diferentes intersecciones viales. Sólo hasta el año 2004 se logra la adopción de este código.

Se determina que los peatones deberán cruzar por las esquinas, cebras, puentes, o a falta de estos, cuando el semáforo peatonal esté en verde; respetar las ciclorutas, no impedir el tránsito de otros, "no portar elementos que puedan obstaculizar la movilidad, amenacen la seguridad o la salubridad de los demás peatones", "no obstaculizar la movilidad ni el flujo de vehículos y usuarios", no transitar bajo la influencia del alcohol o estupefacientes y caminar por los andenes siempre conservando la derecha. Esta concepción del orden social se basa en el siguiente planteamiento:

<sup>22</sup> Carta de civildad. Proyecto de Acuerdo 051 de 1997 para reemplazar el código de policía de Bogotá.

**"Las reglas deben integrarse a nuestra forma de actuar, de entender el mundo y la vida, a nuestro sentido común, a nuestra normalidad y así cumplirse aun en ausencia de autoridades que velen para que ello ocurra. Así planteada, la autorregulación es el punto de llegada de la mayor evolución que podamos tener como grupo social"<sup>23</sup>**

Desde nuestra perspectiva de análisis consideramos que los órdenes institucionales no son interiorizados de manera unívoca como resultado de la voluntad de los individuos de cumplir o acatar una disposición, sino de las condiciones y limitaciones específicas que son interpretadas por estos en contextos particulares, con un alto grado de ajuste a sus necesidades e intereses y de calculabilidad de sus beneficios y costos. Si una norma formal constriñe la acción, impide alcanzar los fines y aumenta sus costos, los individuos evitarán cumplirla, de manera independiente de si el individuo es más o menos evolucionado. Así, los individuos tienden a optimizar sus comportamientos según los contextos en los cuales se encuentran, independientemente del hecho de que sus acciones no constituyan en sí mismas las formas más adecuadas socialmente.

Por lo tanto, lo que la investigación debe permitirnos es establecer cuáles son los comportamientos y cuáles son las restricciones o condiciones que implican la realización de uno u otro tipo de acto y no partir del hecho de juzgar de antemano si este orden es "correcto" o "bueno". En este sentido, no concebimos a los individuos como infractores de por sí, sino como actores que de manera racional, construyen un conjunto de rutinas y rituales de interacción, que conforman un orden social organizado, ajustan sus acciones a los marcos espaciales, calculan y optimizan sus recursos en tiempo y espacio y evitan la generación de conflictos y riesgos.

En esta idea de individuo seguimos a George Simmel y a Erving Goffman. El primero considera que la vida urbana moderna se caracteriza por la calculabilidad, modelando un comportamiento de tipo intelectualista en donde predomina el entendimiento<sup>24</sup>. Mientras que Goffman, en su análisis sobre las relaciones en público pone de presente el conservadurismo de las visiones de orden como las planteadas por la perspectiva de la autorregulación. De acuerdo con este sociólogo norteamericano:

"Debe resultar evidente que el pensamiento sobre los órdenes sociales ha estado sometido a un sesgo conservador; sesgo que a juicio de muchos actúa ya en la misma selección del tema y del título. Existe la doctrina política de que el orden es "natural", todo orden es bueno, y es mejor un mal orden social que la inexistencia de cualquier orden. Sin embargo, también es cierto que las relaciones mutuas derivadas de cualquier juego de normas probablemente podrían sostenerse con menos normas o con normas diferentes, que algunas de las normas imperantes producen más molestias de lo que sería necesario, y que algunos participantes se benefician del orden mucho más que otros"<sup>25</sup>.

En la propuesta dicotómica de la ciudad se crea una visión en la cual los individuos deben ajustarse en el puro plano de la voluntad y el estoicismo a las normas definidas desde las instancias normativas en un ejercicio de autocontrol y culpa, sin transformar sus condiciones de vida. Los individuos devienen de este modo en seres neutros, sin contextos, diferencias sociales y económicas y necesidades específicas.

Este ideal social resulta poco convincente para quienes deben enfrentar los espacios públicos y la relación con extraños. Los individuos que conocimos durante nuestro recorrido deben construir rutinas que les permitan ajustarse y optimizar sus comportamientos a las disposiciones espaciales y ser tolerantes con los individuos con quienes deben interactuar. Al mejor estilo de actores de teatro, deben guardar actitudes de indolencia, distanciamiento social, de flexibles contorsionistas o de corteses ciudadanos para minimizar los recorridos, riesgos y conflictos.

<sup>22</sup> Carta de civildad. Proyecto de acuerdo 051 de 1997, para reemplazar el Código de Policía de Bogotá.

<sup>23</sup> Simmel, G. *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Editorial Península, 1986. Página 247

<sup>24</sup> Goffman, Erving. *Relaciones en Público*. Madrid: Alianza Editorial, 1979. Página 17.

Tanto sus ajustes a las normas institucionales, como sus elusiones, infracciones, conforman un orden de interacción, y no un caos social bárbarico como quieren presentarlo algunos estudios y discursos políticos. Sus prácticas son racionales, llenas de sentido, "eficientes" en sí mismas en la medida en que les permiten cumplir sus fines. Lo contrario del orden no sería entonces el desorden, sino otro orden, que debe reconocerse y construirse con los individuos, tanto en la planeación de la vida urbana, como en el diseño de los espacios públicos, superando de este modo los límites de la rigidez y la linealidad que imponen las visiones dicotómicas.

*Cirafía*

## BIBLIOGRAFÍA

Augé, Marc. *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa Editorial, 1995

Bauman, Zygmunt. *Modernidad y Ambivalencia*. En "Las consecuencias perversas de la modernidad" compilado por Jostxo Beriain. Barcelona: Anthropos, 1996

Borja, Jordi y Muxi, Zaida. *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Editorial ELECTA, 2003.

Carrión, Fernando. *Espacio público: punto de partida para la alteridad*. En: Velásquez, FEDEVIVIENDA y Corporación Región. *Ciudad e inclusión: Por el derecho a la ciudad*. Bogotá: Foro Nacional por Colombia, 2002.

Chaparro, Irma. *Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, Cepal. 2002.

ELIADE, Mircea. *Lo sagrado y lo profano*. Barcelona: Editorial Labor, 1967.

ELIAS, Norbert. *Ensayo metodológico sobre establecidos y marginados*. En *La civilización de los padres y otros ensayos*. Bogotá: Editorial Norma, 1999.

GOFFMAN, Erving. *Relaciones en Público*. Madrid: Alianza Editorial, 1979.

\_\_\_\_\_ 1994. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amomortu editores, 1994.

Mumford, Lewis. *La carretera y la ciudad*. Buenos Aires: Emecé editores, 1963.

\_\_\_\_\_ *Perspectivas urbanas*. Buenos Aires: Emecé Editores, 1969.

Simmel, G. *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Editorial Península, 1986

## Documentos

Bogotá Cómo Vamos. 2000. Cambios en la calidad de vida de la ciudad 1998-2000. Cámara de Comercio de Bogotá Casa Editorial El Tiempo. Fundación Corona, Instituto FES de liderazgo. En [www.fundacióncorona.com.co](http://www.fundacióncorona.com.co) Bogotá.

Instituto de Desarrollo Urbano. 2006 *Cartilla de andenes y Cartilla de mobiliario* En [www.idu.gov.co](http://www.idu.gov.co). Consultada en agosto de 2005

Peñalosa, Enrique. 2006 Bogotá: una ciudad para la gente. Fundación por el País que queremos. Bogotá. En [www.porelpaisquequeremos.com](http://www.porelpaisquequeremos.com), consultado en julio del 2006.

*Plan Maestro de Movilidad*. Alcaldía Mayor de Bogotá, Bogotá. 2006.

*Transmilenio. La Joya de Bogotá*. Bogotá. Transmilenio, 2004.

