

**RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE -**



**FACULTAD DE PSICOLOGIA  
PROGRAMA DE PREGRADO  
BOGOTÁ D.C.**

**AÑO DE ELABORACIÓN:** 2013 - 2014

**TÍTULO:** Las interacciones sociales en el transporte masivo en Bogotá.

**Casos Calle 45 y Marly. Un proceso de naturalización**

**AUTOR (ES):**

GARCÍA GÓMEZ, Carlos Eduardo y RODRÍGUEZ PINEDA, Anny Alejandra

**DIRECTOR(ES)/ASESOR(ES):**

PARRA ARÉVALO, Fabio Enrique

**MODALIDAD:**

**PÁGINAS:**  **TABLAS:**  **CUADROS:**  **FIGURAS:**  **ANEXOS:**

**CONTENIDO:**

Resumen

Introducción

Planteamiento del problema

    Pregunta problema de la evaluación de necesidades

    Pregunta problema de intervención

Justificación

Objetivos

## RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE -



Objetivo general

Objetivos específicos

Marco teórico

Socialidad y sociabilidad en la capital

Ciudad

Lo público

Arterias y vías en la ciudad. Una revisión historia

El caso de Bogotá

Marco conceptual

Marco contextual

Contexto institucional

Contexto situacional

Contexto poblacional

Método

Diseño

Participantes

Instrumentos

Procedimiento

Resultados

Análisis de resultados y conclusiones

Recomendaciones

Referencias

Apéndices

### **PALABRAS CLAVES:**

Interacciones Sociales, Transporte masivo, Naturalización

**DESCRIPCIÓN:**

Las interacciones sociales son dimensiones que influyen en la construcción de ciudadanía, esto se ve en las situaciones que se comparten a diario en grupos rotantes del contexto urbano de una ciudad, lugar en el que llegan a darse escenarios agresivos, sin cultura y pocas expresiones altruistas; como lo observado en las estaciones de TransMilenio Calle 45 y Marly. Tales ambientes han sido asumidos de una manera natural por parte de los usuarios de esas estaciones, que aunque desaprobadas por los mismos, no se hace nada por cambiar esa realidad, sino que por el contrario, continúan normalizándose esas acciones e introduciéndose en su estilo de vida. Lo anterior, permite dar cuenta de la calidad de las relaciones que se manifiestan en dichos contextos, que acompañado del estrés diario, los diversos conflictos emocionales que experimentan los individuos, puede conllevar una enorme carga de ansiedad, y terminar en situaciones de conflicto y que al final las personas exterioricen sus emociones de manera negativa, ya sea en disputas, peleas, conflictos; por tal razón se realizó una descripción del fenómeno social que se da en esas estaciones, en donde se hizo una revisión histórica de la evolución del transporte y las vías por las que transita el cuerpo vehicular; se describe igualmente cómo se desarrolló el transporte en la Capital. Haciendo una aproximación a esta realidad se describen distintas situaciones que ocurren en el contexto de dos estaciones de TransMilenio, y bajo el método del interaccionismo simbólico nos acercamos a las diversas manifestaciones que ocurren en el proceso de relacionarse con el otro, en el cual construimos significados con los que se llega a organizar y a actuar en la vida diaria, de manera que se comprenden las experiencias propias vividas en las estaciones. Seguidamente se comparten los resultados y conclusiones con los que se busca proponer la ejecución de un plan de intervención.

## **METODOLOGÍA:**

### **Diseño.**

La presente investigación utiliza como método el interaccionismo simbólico, desde el cual todo análisis que se fundamente en el interaccionismo simbólico debe tener en cuenta dos bases fundamentales: la interacción social y los procesos de comportamiento. En tanto, por un lado, las personas involucradas en la acción son la naturaleza de la vida en sociedad y, como complemento, en la interacción es donde se forma el comportamiento humano, más allá de ser simplemente un medio de su expresión

### **Participantes**

En el desarrollo de este trabajo principalmente se realizó observación no participante, en la que se observó el comportamiento de los usuarios de las estaciones de TransMilenio Calle 45 y Marly

### **Instrumentos**

#### **Técnicas de recolección de información.**

Grupos focales, Diarios de campo y Encuesta

### **Procedimiento**

Fase I. Reconocimiento.

Fase II. Recolección de información.

Fase IV. Evaluación de necesidades.

Fase V. Planteamiento del problema.

Fase VI. Resultados.

## **CONCLUSIONES:**

Con los datos recogidos se pudo encontrar a partir del discurso que surgió en los grupos focales, que para la gran mayoría de estas personas acceder a TransMilenio no resulta agradable, pues en diferentes oportunidades manifiestan tener que hacerlo debido a las escasas alternativas que tienen. Frente a este discurso lo que se notó fue la prevención que las personas tienen y comparten antes de hacer uso del sistema TransMilenio. Sin embargo fue notable que las experiencias fueran evidentemente negativas. Ante los comentarios que algunos tienen, se transmite una idea generalizada de usar este sistema de transporte.

A partir del relato descrito por las personas que hacen uso de TransMilenio, se encontraron elementos sociales generados en los contextos de las estaciones, los cuales describen el desinterés por involucrarse con las demás personas que en su momento comparten el espacio en TransMilenio.

Las descripciones hechas por los participantes de grupos focales, muestran la incompreensión y falta de habilidades para resolver conflictos y emociones, pues en sus descripciones se encuentran relatos de las diferentes expresiones agresivas, peleas, insultos y discusiones que son comunes en las estaciones.

Las situaciones que se describen y surgen en los grupos focales sobre la situación de las estaciones de TransMilenio permite ver como que el género es un factor que influye en las situaciones de desacuerdo, mal estar y estrés que se comentan en dichos grupos focales. Desde la perspectiva de las participantes se describe que son las mujeres quienes sufren más durante el acceso a los articulados y el traslado a su punto de destino, además se puede hacer referencia de la escasa educación dentro de las estaciones o buses, se menciona la necesidad de comunicar acciones más favorables hacia las mujeres, de educar para compartir desde la diferencia de género.

Durante el proceso de observación realizado durante las *jornadas Valle* y *jornadas Pico*, se hace visible el afán con que las personas ingresan a las estaciones, cuando caminan

y corren por los vagones, al punto que terminan empujando a los demás, así mismo esto provoca conflictos, peleas en las que en nada se hace visible el valor por los demás. La necesidad de más personal involucrado en indicar y atender en estas situaciones se hace evidente, también hace falta señalización que permita a las personas ver fácilmente las normas dentro de los vagones, como también actividades al interior de estos que enseñen y generen conciencia por el valor del otro en las situaciones que implica estar en sitios públicos y que aglomeran personas. Además, es preciso hacer un trabajo de cultura ciudadana generada en las estaciones de TransMilenio y que se extiendan a las instituciones educativas aledañas a las estaciones, igualmente, las actividades pedagógicas a desarrollar deben ser constantes y no solo parte temporal de una administración de gobierno.

Otra situación que se presenta durante el trabajo, es que la estructura e instalaciones mismas motivan y conllevan al mal comportamiento, ya que un grupo grande de personas ocupando un espacio reducido, genera mal estar, y las personas buscan como acomodarse frente a esta situación, lo cual no es fácil, ya que esta estructura no puede contener ese número de personas, como ejemplo de esto, las observaciones durante jornada académica hora pico en la noche, mantienen una fila de egreso e ingreso suficientemente amplia que excede la estación misma.

Al hacer un análisis de la población aledaña a las estaciones Calle 45 y Marly, se encuentra que está rodeada de centros educativos e instituciones universitarias con las que se debe trabajar para promulgar un sentido de pertenencia por lo que usamos y un sentido de cultura y educación, y que estos mismos sean multiplicadores de la ideología de una ciudad con cultura para todos. Otra situación es la que se presenta cuando las personas que usan TransMilenio ingresan y se enojan con los trabajadores de dicha empresa, ya que actúan de manera agresiva, insultando o gritándolos para obtener lo que quieren. Se ve entonces la necesidad de incentivar la solidaridad en la población que accede a dichas

estaciones de TransMilenio lograr así, la introyección de la cultura y la solidaridad que genere bienestar.

La indiferencia que se nota durante esta experiencia por parte de quienes están a cargo de las estaciones de TransMilenio es evidente, lo que es más incómodo para el pasajero que al ver le caos toman decididamente la alternativa de saltar por las puertas de acceso a los articulados.

Las diferentes situaciones dejan entre ver que las reglas que se establecen para usar y convivir en las estaciones de TransMilenio, no representan mayor importancia, puesto que las personas con las que se comparte ese momento tampoco se ven como importantes, y si se ve en riesgo la comodidad personal se agrade hasta lograrla.

Es necesario desarrollar programas pedagógicos que no sean programas temporales de un periodo de administración de Bogotá, sino generar programas estables y periódicos de cultura ciudadana al interior de las estaciones, propendiendo en una mejor manera de compartir el espacio que significa una estación de TransMilenio.

Otra de los conclusiones es que deberían implementar el orden en las estaciones de TransMilenio, continuar fuertemente con el tema de: “*dejar salir primero es ingresar más rápido*” y generar responsabilidad en los ciudadanos y del mismo sistema, porque por estas razones es que toca a las malas en TransMilenio

## **FUENTES:**

Alcaldia Local de Chapinero. (2014). *Conociendo mi localidad: historia y patrimonio.*

Recuperado de <http://www.chapinero.gov.co/index.php/mi-localidad/conociendo-mi-localidad/historia-y-patrimonio>.

Ardila, M. & Gómez, N. (2008): *Espacio público y sociabilidad urbana en Bogotá. El caso de la implementación del sistema TransMilenio en la Troncal de la Caracas.*

Bogotá: Universidad Autónoma de Colombia, Sistema Universitario de Investigaciones.

Augé, M. (1993). *Los no lugares, espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa S.A.

Barrios, E. (2005). *Desafíos del Interés Público. Identidades y Diferencias entre lo público y lo privado*. Cali. Litoncecoa.

Blumer, H. (1982). *El interaccionismo Simbólico. Perspectiva y método*. Barcelona: Hora S.A.

Canales, C. (2006). *Metodologías de Investigación social. Introducción a los Oficios..* Santiago de Chile: Lom Ediciones.

Comisión Interdisciplinaria de Transporte de la Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad de Rosario. (2003). *Sistema de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Rosario*, Argentina. *URBANO* , 38-44.

Corraliza, J.A. (2000). *Vida urbana y experiencia social. Discusión sobre la calidad de los espacios urbanos*. Recuperado de <http://habitat.aq.upm.es/bv/agbd11.html>.

Delgado, M. (1999). *El Animal Público, hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama.

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE. (1985). *Estimaciones proyecciones de habitantes por año en la ciudad de Bogotá: 1985-2000*.

Recuperado de

[http://buscador.dane.gov.co/search?q=Estimaciones+Proyecciones+1985&btnG.x=0&btnG.y=0&btnG.x=0&btnG.y=0&btnG.x=0&btnG.y=0&client=DANE\\_FrontEnd&output=xml\\_no\\_dtd&proxystylesheet=DANE\\_FrontEnd&proxyreload=1&sort=date%3AD%3AL%3Ad1&oe=UTF-8&ie=UTF-8&ud=1&getfields=\\* &exclude\\_apps=1&site=danegovco](http://buscador.dane.gov.co/search?q=Estimaciones+Proyecciones+1985&btnG.x=0&btnG.y=0&btnG.x=0&btnG.y=0&btnG.x=0&btnG.y=0&client=DANE_FrontEnd&output=xml_no_dtd&proxystylesheet=DANE_FrontEnd&proxyreload=1&sort=date%3AD%3AL%3Ad1&oe=UTF-8&ie=UTF-8&ud=1&getfields=* &exclude_apps=1&site=danegovco)

5&btnG.x=0&btnG.y=0&btnG.x=0&btnG.y=0&btnG.x=0&btnG.y=0&client=DA

NE\_FrontEnd&output=xml\_no\_dtd&proxystylesheet=DANE\_FrontEnd&proxyrel

oad=1&sort=date%3AD%3AL%3Ad1&oe=UTF-8&ie=UTF-

8&ud=1&getfields=\* &exclude\_apps=1&site=danegovco

Durkheim, E. (1989), *Education et sociologie*, (2ª ed). Paris: PUF.



- Echeverry, J. I. (2005). Una evaluación económica del Sistema TransMilenio. Bogotá: Universidad de los Andes. *Revista de ingeniería*, 21, 68-77.
- Estrada, B. (2012). Tecnología y modernización: evolución del transporte urbano en Valparaíso. 1850 - 1950. *Polis, Revista Latinoamericana*, 11(339), 345-374.
- Flores, C. (2006) *La Economía, virtudes e inconvenientes. Manual básico para no economistas*. Santiago. RIL Editores.
- Flores, M-L. & Galicia Villanueva, S. (2010). El sistema de transporte metro bus de México como estrategia en el cuidado del medio ambiente. *Revista CENIT Ciencias Químicas* 1-7.
- González, M. (2007). Los medios de transporte en la ciudad. Un análisis Comparativo. Madrid: Ecologistas en Acción. Recuperado de [http://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf\\_Cuaderno\\_2\\_Comparativa\\_medios.pdf](http://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Cuaderno_2_Comparativa_medios.pdf)
- Hannerz, U. (1986). *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Hurtado León, I. & Toro Garrido, J. (2007). *Paradigmas y Metodos de Investigación, en Tiempos de Cambio*. Caracas : CEC, SA.
- Krug Díaz, C.A. (2003). El transporte urbano y sus alternativas para Santiago de Chile. Chile: Universidad del Bio Bio. *Revista Urbano*, 6 (7), 20-23.
- Martínez Olmedo, A. (2003). *Sistema de transporte urbano masivo de pasajeros de Bogotá Transmilenio*. Chile: Universidad del Bio Bio. *Revista Urbano*, 6 (7), 31-37
- Maturana, H. (marzo, 2006).. “Sentidos de la educación y la cultura”. Un encuentro resucitador. Encuentro internacional Sentidos de la Educación y la Cultura, bajo el lema de “*Cultivar la humanidad*”, Convocado por la OREALC/UNESCO Santiago, el Ministerio de Educación y el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes de Chile

- Mejía, G. (2000). *Los Años del Cambio, Historia Urbana de Bogotá 1820-1910*. (2ª ed.). Bogotá: CEJA.
- Mockus, A. (2003). *Cultura Ciudadana, Construcción de Ciudad*. Bogotá: Panamericana.
- Montero, M. (2004). *Introducción a la Psicología Comunitaria*. Buenos Aires: Paidós.
- Montezuma, R. (2000). *Futuro del transporte urbano en Bogotá*. Bogotá, 2000.
- Montezuma, R. (2003). *Transformación urbana y movilidad. Contribución al debate en América Latina*. (2ª ed.). Cuadernos de trabajo Ni 58. Quito: PGUALT
- Musitu, G., Herrero, J., Cantera, L., & Montenegro, M. (2004). *Introducción a la Psicología Comunitaria*. Barcelona: UOC.
- Pérgolis J. & Valenzuela J. (2007). *El Libro de los Buses de Bogotá*. Bogotá. Unidad de Ediciones
- Salazar, S. (2009) *Des-abandonar la ciudad. Aproximaciones al desdibujamiento de la comunidad y la erosión del pacto social*. *Revista AVANCES, UACJ*
- Sampieri Tenorio, L. R. (2005). *Creación de sitios urbanos para la Ciudad de Puebla*. Tesis Licenciatura. Arquitectura. Departamento de Arquitectura, Escuela de Artes y Humanidades, Universidad de las Américas Puebla. México:
- Sennet, R. (1994). *Carne y Piedra, el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial S.A. .
- Simmel, G. (2005). *La metrópolis y la vida mental*. *Bifurcaciones*, 1-10.
- Tirado Serrano, F. J. (2001). *Los objetos y el acontecimiento: teoría de la socialidad mínima*. Tesis Doctoral Facultad de Psicología. Universitat de Barcelona.
- Toro Jaramillo, I. D., & Parra Ramirez, R. (2010). *Fundamentos Epistemológicos de la Investigación Cualitativa/cuantitativa*. Medellín: Universidad EAFIT.
- TransMilenio. (2014). *Registros institucionales*. Recuperado de [www.transmilenio.gov.co/.../plan\\_de\\_accion\\_institucional\\_ano\\_2014\\_](http://www.transmilenio.gov.co/.../plan_de_accion_institucional_ano_2014_)

Urdaneta, J. (2012). El transporte público urbano en Venezuela: ¿Hacia la inclusión social?  
*Revista de Ciencias Sociales (RCS)*, 449 - 461.

Velandia, J. K. (2012). *Estudio Comparativo de la organización de transporte público en Europa (Francia) y América Latina y su incidencia en la operación con un actor privado (Keolis)*. Lyon: Tesis Ingeniero Industrial Universidad Católica de Colombia.

#### **LISTA DE ANEXOS:**

Apéndice A. Consentimiento informado de grupos focales

Apéndice B. Cuestionario a grupos focales

Apéndice C. Notas teóricas de los grupos focales

Apéndice D. Diarios de campo

Apéndice E. Notas de comportamiento por edad

Apéndice F. Formato Encuesta

Apéndice G. Encuestas Estación Calle 45

Apéndice H. Encuestas Estación Marly

Apéndice I. Resultados de las encuestas

Apéndice J. Registro fotográfico

Apéndice K. Datos observaciones