

Planeación distrital como parte de una solución eficaz

Melissa Andrea Prieto García

RESUMEN

Este artículo tiene como fin dar a conocer una problemática que está afectando de manera evidente a la ciudadanía de Bogotá D.C, quienes en un considerable porcentaje son usuarios del servicio de transporte público que ofrece el Sistema Transmilenio. Dicho problema es una consecuencia de una problemática mayor, la cual no solo impera en la capital de Colombia, sino en el resto del país, como en el mundo entero, esta situación problemática es la de movilidad, que se ha venido convirtiendo en una tendencia a nivel mundial, tanto por la congestión como la contaminación. Como se expondrá en el desarrollo de este artículo se ha propuesto una solución, teniendo en cuenta el desarrollo que ha tenido ese tema, tanto a nivel jurídico como social, para crear normas que sean eficaces y así que el Estado pueda garantizar realmente el derecho colectivo de seguridad ciudadana y por consiguiente, la dignidad humana de las personas que son usuarios del Sistema y se han visto vulneradas.

Palabras clave: Sistema Transmilenio, transporte público, movilidad, problema, urbanismo, eficacia, soluciones, responsabilidad estatal, responsabilidad empresarial, seguridad ciudadana, dignidad humana.

* La planeación distrital es la propuesta planteada como solución a la situación socio-jurídica problemática presentada en el servicio que presta la empresa Transmilenio S.A. por la autora, estudiante de tercer año de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Libre de Colombia.

ABSTRACT

This article aims to present a problem that is affecting the citizens of Bogotá, who are a significant percentage of users of the Public Transportation System, Transmilenio. The issue is a result of a greater problem, the mobility, which not only dominates the capital of Colombia, but the rest of the country and the world. This has become a trend worldwide, because of the congestion and the pollution. Taking into account the development that has had this subject, this study proposes a solution legal and social, to create rules that can be effective and guaranteed by the government about the collective right of public safety and also the human dignity which are directly affected by the System.

Key words: Transmilenio system, public transportation, mobility, problem, planning, efficiency, solutions, state responsibility, corporate responsibility, public safety, human dignity.

INTRODUCCIÓN

Este artículo pretende dar a conocer a la comunidad académica la situación identificada en el servicio de transporte público que presta el Sistema Transmilenio, puesto que el servicio que se está brindando afecta la salubridad y seguridad ciudadana de los usuarios, que también se han visto afectados directa o indirectamente en su dignidad humana, causando un malestar general y falta de confianza en el Estado, por no crear y plantear medidas necesarias y eficaces para resolver la situación.

Esta situación ha sido no solo identificada, sino además analizada, desde su problemática hasta las soluciones propuestas por parte del Estado y de la misma empresa. Para esto se ha tenido como objetivo general la evaluación de la eficacia del control estatal sobre la responsabilidad empresarial en el

servicio de transporte público que ofrece el Sistema Transmilenio, con base en la interpretación pragmática de la norma, es decir, aquella conclusión lógica que se induce de la realidad empírica, en la que se establece que para satisfacer ciertas necesidades, se deben alcanzar unas metas definidas¹.

Para finalizar, una vez identificada la situación, analizada y estudiada, buscó dar una solución factible, es decir, que haya una concordancia entre la ley y la sociedad, para que las normas puedan ser adaptadas a las verdaderas necesidades de las personas, y asimismo, éstas puedan tener vida jurídica, es decir, que conste tanto de validez como de eficacia al momento de ser implementadas dichas soluciones, dando una solución a esta situa-

¹ GIRALDO ÁNGEL, Jaime: *Metodología y Técnica de la Investigación Jurídica*.

ción problémica que hoy impera en la ciudad de Bogotá D.C.

ESTRATEGIA METODOLÓGICA

Esta investigación socio-jurídica tiene como objeto de análisis la eficacia del control estatal sobre la responsabilidad empresarial del servicio que brinda Transmilenio S.A. Ésta es una situación que se ha venido estudiando desde la sociología jurídica, con base en la interpretación pragmática de la norma, dado que actualmente dicha prestación se encuentra vulnerando el derecho de la seguridad ciudadana.

Toda la información que se ha venido recolectando a lo largo de esta investigación, se ha tomado; primero de un fallo del Consejo de Estado del día 11 de agosto del año 2011, el cual decidía varias acciones populares instauradas por parte de la ciudadanía; todas afirmaban que se les vulneraban los derechos colectivos de salubridad y seguridad públicas y por esto mismo se veía afectada la dignidad humana de las mismas; segundo, se buscaron que referencias constitucionales y legales hay respecto al tema, como también más jurisprudencia sobre el mismo para revelar el desarrollo del comportamiento del objeto, tanto en el ámbito mundial como nacional, las diferentes propuestas de soluciones que se han planteado y aplicado hasta el momento. Para completar el estudio, la situación se ha trabajado en campo con métodos como la observación científica, la entrevista y la encuesta, tanto el primero como el

último método fueron utilizados en la población afectada y la entrevista a un funcionario del Distrito.

Para finalizar, es importante resaltar que el método cualitativo que ha sido utilizado en esta investigación es el método Delphi, dado que a través de la óptica y la perspectiva de diferentes expertos sobre un mismo tema, en este caso la problemática actual de movilidad que impera en Bogotá, se encontraran cuáles son los puntos en que están de acuerdo, como los puntos en los que puede haber divergencia. Dado que el problema que se está analizando carece eficacia, al encontrar las verdaderas causas que originan la situación se podrá hallar una solución real y definitiva, puesto que se adoptarían las medidas necesarias para suplir las necesidades que están haciendo cada vez más fuerte esta situación.

RESULTADOS

Es bien sabido que el desplazamiento de un lado a otro en las ciudades, es común en el mundo de hoy, dado que la gente en un día debe salir de su casa a cumplir con sus obligaciones cotidianas como ir al trabajo, la universidad, el colegio, y/u ocasionalmente salir de compras, al banco o a un centro médico. Teniendo en cuenta que el tamaño de la ciudad de Bogotá es extenso y sumándole que tampoco se encuentra diseñada para que los lugares de habitual concurrencia como los nombrados se encuentren sectorizados, para hacer menos frecuentes

dichos desplazamientos que tienen por característica la extensión de las distancias, hace que los habitantes de la ciudad busquen medios para transportarse, como lo son medios privados como el carro o la moto, o medios personalizados como la caminata y la bicicleta y por último, medios masivos de transporte como los buses y el comúnmente conocido servicio que ofrece Transmilenio. Dichos medios han sido creados y utilizados para satisfacer la necesidad de locomoción que dadas las circunstancias, deja de ser un derecho para convertirse también en una necesidad, que por su vital característica debe ser saciada, dado que se convierte en un medio para cumplir con obligaciones y disfrutar de derechos que están directa o indirectamente ligados al cumplimiento y garantía de este derecho.

En la situación en particular del servicio de transporte público que ofrece Transmilenio, se evidencia que los usuarios del Sistema se ven obligados a viajar y hacer uso del servicio en condiciones de sobrecupo y hacinamiento, lo cual se acentúa en las llamadas “horas pico” y aunque esta problemática se escuda tras la palabra masivo, dado que es un medio de transporte con dicha particularidad, hay un límite que se ha venido sobrepasando, lo que pone en un inminente peligro la vida e integridad de las personas que utilizan el servicio que ofrece Transmilenio, ya que la seguridad ciudadana es la directamente afectada por dichas condiciones. Esto

deviene también en una vulneración a la dignidad humana, puesto que se utiliza dicho servicio por las necesidades que imperan en la cotidianidad, teniendo incluso que viajar o esperar por los articulados en condiciones indignas.

Ahora bien, se habla de seguridad ciudadana, dado que es la vida e integridad la que está en peligro cuando se está en dichas condiciones. Por esto, vale la pena revisar cómo ha sido el comportamiento de éste en los últimos tiempos, para destacar su relevancia hoy en el marco de un Estado constitucional y democrático de Derecho, que es la fórmula bajo la cual se ha cobijado a Colombia.

Al revisar los referentes internacionales en cuanto a la seguridad ciudadana, encontramos a Estados Unidos y a Europa en la vanguardia, puesto que allá se han implementado diferentes modelos. Entre esos modelos se encuentra el inmunológico, que busca generar más control social en los barrios y por lo mismo, lograr que la comunidad actúe como un muro de contención contra la delincuencia². En Europa el modelo que se utiliza tiene como fin el de prevenir el delito, dado que busca ir directamente a las causas del problema social, para así evitar el nacimiento del delincuente³.

² Tomado de Universidad del Rosario: <http://www.urosario.edu.co/Universidad-Ciencia-Desarrollo/>

³ *Ibíd.*

Ya en el caso de los países en vía de desarrollo, el modelo comúnmente implementado es el de la represión, mediante controles policiales y sociales que limiten lo que más les sea posible, como los factores que sean considerados como riesgosos, que hacen aumentar los delitos de alto impacto. En el caso en particular de Colombia, más exactamente en la ciudad de Bogotá, no se ataca la delincuencia de una manera propiamente directa, sino que busca limitar conductas que no contrarían la ley, siendo éstas habitualmente aceptadas en la sociedad, pero son potencialmente delictivas⁴.

En relación a la interpretación conceptual previamente señalada, la situación identificada ha sido corroborada con diferentes métodos desarrollados en campo, tal como lo son la observación científica, la entrevista y la encuesta. En la observación científica se tomó como muestra la estación Escuela Militar, donde se denota que en las “horas pico” el sobrecupo y hacinamiento se hacen más que evidentes, ya que se intensifica, tanto en las estaciones mientras que la gente espera por el servicio como en el interior de los buses articulados del sistema de transporte, generando riesgos como caer en la calzada por donde circulan los articulados, pues como la estación se encuentra tan llena y muchos de los usuarios se quedan en las puertas se evita que éstas cierren. Ésta es la primera situación de riesgo

evidente, pero también está el hecho de que al momento de entrar y salir del articulado también se presente una situación de riesgo, dado que las personas proceden a entrar y salir al mismo tiempo, lo que ocasiona caídas y empujones. Por último, los buses se ponen en marcha cuando muchas de las personas quedan en la puerta generando presión e incluso en varias ocasiones no van bien cerradas o muchos de los objetos o extremidades de las personas quedan por fuera del vehículo, siendo esta la tercera situación de riesgo identificada durante la prestación del servicio.

En cuanto a las encuestas, se aplicaron en una muestra de cincuenta personas, todas ellas estudiantes de la Universidad Nacional de Colombia, de diferentes edades, facultades y género. Las categorías que comprendieron la unidad de análisis fueron: en la opinión de los usuarios, qué tan eficaces han sido hasta el momento las medidas se han adoptado con relación al Sistema, y la otra está en relación con el comportamiento de los usuarios frente a la problemática de Transmilenio por las condiciones de hacinamiento, ya que este elemento también es influyente y hace más gravosa la situación. Esto último se identificó de acuerdo con el previo trabajo desarrollado en la observación científica y el 88% de las 50 personas que participaron en la encuesta, que hacen uso del servicio, ya sea a diario u ocasionalmente. Tal resultado refleja la opinión de mayoría encuestada, de la que solo un 8% se encuentra conforme con el servicio

⁴ *Ibíd.*

que le está siendo prestado, puesto que el 78% considera que se está en condiciones de hacinamiento y sobrecupo tanto en estaciones, como en articulados e incluso en el servicio de alimentadores. Dado que una mayoría considera esta situación factible como se evidencia en el estudio y análisis de todas las encuestas en su conjunto, un 88%, es decir, 44 personas de las 50 encuestas consideran que no se han tomado las medidas necesarias, lo cual sustentan en la carencia de eficacia de las que éstas constan.

En relación con el comportamiento de los usuarios, las respuestas fueron variadas y no se marcó una tendencia como en las demás preguntas, dado que cuando se encuentran en las “horas pico”, tiempo en el que se materializan las condiciones de sobrecupo y hacinamiento, las personas toman diferentes actitudes, como lo son: un 34% dice mantener la calma, el 32% se desespera, el 14% es indiferente, mientras que el 20% restante de esas 50 personas encuestadas, afirma tener un comportamiento diferente a las anteriores. A esto hay que añadir el desconocimiento de las normas de convivencia establecidas por el Sistema para preservar el buen comportamiento. Así, un 82% dice no conocer dichas normas; el 12% dice conocerlas, un 64% las respeta y un 34% las respeta en ocasiones o si lo considera necesario, mientras que tan solo un 2%, es decir una de las 50 personas nunca respeta dicha normatividad. Para concluir, en esta encuesta se evidencia que hay una insatisfacción

general por el servicio y aunque tienen quejas, reclamos y sugerencias, la mayoría desconoce los medios para hacerse escuchar, puesto que tan solo un 18% conoce dichos medios, lo que evidencia que falta más publicidad por parte del Distrito y del Sistema de estos mecanismos de comunicación entre el usuario con el Sistema, para que la ciudadanía conozca de ellos y se apropie también del servicio que se les está ofreciendo.

En el último método desarrollado en el trabajo de campo, la entrevista, se llevó a cabo con un funcionario del Distrito, más exactamente de la Secretaría de Movilidad. Con esto se buscó indagar que conocimiento se tiene por parte de la administración de la situación, que es una problemática evidente por las constantes quejas de los usuarios y las noticias de los diferentes medios de comunicación, que por supuesto ellos conocen. Por último, las medidas y políticas propuestas e implementadas como solución a esta situación se han limitado a lo que se les ha obligado en diferentes sentencias, como el de instalar sensores de peso y la implementación total del SITP que se espera dé solución a la evidente problemática.

Valoración jurídica

La norma de normas como lo establece el artículo 4 de la Constitución Nacional se encarga de reconocer en su primer artículo que la dignidad humana en lo que se fundamenta filosóficamente el Estado, así como diferentes

tratados que ha ratificado Colombia, en que su principal fundamento es la dignidad, dado que es el móvil que le da existencia al Estado moderno. Esto se toma como la base de realidad jurídica y se justifica en las necesidades y exigencias de la sociedad, ya que ésta se encarga de enmarcarla dentro de un ordenamiento jurídico con el fin de establecer los derechos y deberes de las personas para que se pueda crear y preservar un orden y así hacer que la vida en sociedad sea digna y justa dentro de un ideal de paz.

En relación a la libertad, consagrada en el artículo 28 de la Constitución Política de Colombia, también está implícito el derecho de libre locomoción, que se encuentra en el artículo 24, el cual es un derecho que se relaciona con la satisfacción de otros derechos como lo son la educación, el trabajo en incluso el libre desarrollo de la personalidad. Más exactamente con el objeto de la investigación, que corresponde a la seguridad ciudadana, en el título II de los derechos, las garantías y los deberes, en el capítulo 3, se hace referencia a los derechos colectivos y del medio ambiente, en el artículo 78, el cual reza “el Estado se compromete a regular el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización”⁵.

Ya en lo referente a los convenios y tratados ratificados por Colombia, encontramos el compromiso por la seguridad pública de las Américas, donde funcionarios encargados de salvaguardar el derecho a la seguridad pública reconocen que dicho derecho es deber y obligación del Estado y fortalece el Estado de Derecho.

Dentro del marco legal, encontramos la ley 1122 de 2007 que se enfoca en la seguridad social, no como una norma penal en sí, como el resto leyes que regulan esta materia, sino en el servicio de salud, con el fin de hacer reformas para optimizar este servicio. Ahora bien, en el caso de Transmilenio, las personas dicen que les han sido vulnerados tanto el derecho a la seguridad como a la salubridad públicas. La ley 1453 de 24 de junio de 2011 que es una ley enfocada a las políticas carcelarias, es decir, está enfocada a ejercer un control en la vigilancia, que una prevención para evitar los delincuentes y hechos delictivos.

Para finalizar este punto, el presente artículo se sustenta jurisprudencialmente en la sentencia T-508/10, en que se establece que si bien es un derecho el viajar de un lugar a otro en virtud del artículo 24 de la Constitución Política, éste tiene sus limitaciones, respecto al servicio que ofrece la empresa Transmilenio, ya que se debe garantizar la igualdad, tranquilidad, buen comportamiento, solidaridad, seguridad y convivencia ciudadana, de conformidad con en el Manual del Usuario de Transmilenio.

⁵ Constitución Política de Colombia, Artículo 78, capítulo 3, de los derechos colectivos y del medio ambiente.

Por esto mismo, la Corte Constitucional prohibió llevar paquetes grandes que incomoden al resto de usuarios, aunque jurisprudencialmente se tomó esta medida para dar un buen servicio a los usuarios, es un hecho que no ha sido suficiente para evitar la vulneración, como se evidencia por parte de los hechos que mencionan los accionantes en la sentencia proferida por el Consejo de Estado el 11 de agosto de 2011, aunque la misma Corte Constitucional ha dicho que deben ser garantizados los derechos anteriormente nombrados, no se han tomado las medidas, programas y sanciones necesarios para evitar el congestionamiento en las estaciones, lo que produce el hacinamiento y sobrecupo en el ya mencionado servicio.

Finalmente, la sentencia T-595/02, en la que se acusa a Transmilenio por vulnerar los derechos de libre locomoción e igualdad en el caso de las personas que se encuentran en condiciones inferiores a nivel físico para movilizarse, dicha sentencia resalta la importancia que tiene el transporte en el actual mundo capitalista.

Antecedentes investigativos

La seguridad ha sido tema de muchos estudios e investigaciones, dado que por diferentes circunstancias se ha vulnerado en diferentes escenarios y de su cumplimiento radica en gran parte de los ideales del Estado, como lo son la paz y la justicia. En el estado del arte que se ha elaborado en el tratamiento de este trabajo investigativo

se encontraron varios factores que hacen que la garantía del pleno desarrollo de este derecho no sea efectiva.

En el artículo titulado “Perspectiva Organizacional de los servicios de Seguridad Pública”, el autor enfatiza en la organización de los servicios de Seguridad Pública, para que así se pueda cumplir con los requerimientos de funcionalidad y las expectativas comunitarias, ya que se entiende por Seguridad Pública, la constitución de esfuerzos comunitarios, los cuales tienen como fin proteger y preservar el orden y tranquilidad pública.

Dada esta propuesta se plantea como solución la instrumentación de una configuración integrada de todos los componentes de la plataforma de recursos que sustentan la operación del servicio, alineada con los objetivos y metas establecidos para el funcionamiento de los Servicios de Seguridad Pública, teniendo como eje central al componente del personal, tanto la actitud como la aptitud, para cumplir con el perfil de que posean las condiciones esperadas por la comunidad; es decir, busca dotar al personal de las herramientas necesarias para cumplir con criterios de eficacia y calidad⁶.

Para Oscar Martínez Medina, la seguridad pública es una responsabilidad del Estado que está dirigida a evitar la perturbación del orden público, busca

⁶ “Perspectiva Organizacional de los servicios de Seguridad Pública”, Cyber Chong, <http://www.paginasprodigy.com/dchong/seguridadpublica.htm>

la convivencia armónica entre los ciudadanos y el respeto de los derechos individuales. Además, tiene por objeto mantener el orden público, proteger la integridad física de las personas y sus bienes, prevenir la comisión de delitos e infracciones a las leyes y reglamentaciones, colaborar en la investigación y persecución de los delitos, delincuentes e infractores, auxiliar a la población en casos de siniestros y desastres. Por eso, para mantener dicha seguridad, es necesario que lo traten expertos y profesionales en la materia, y no personas que estén sujetas a la improvisación. Por ello, destina gran parte de la responsabilidad a la fuerza pública; sin embargo, no lo concentra todo en ellos, puesto que también reconoce el trabajo de personas no uniformadas pero sí personas capacitadas o formadas, tanto en administración del Estado como en la educación superior para la seguridad, con fundamentos y metodología científica de nivel universitario⁷.

En otra perspectiva sobre la seguridad, se establece que en países como lo son Brasil, Colombia, Venezuela, El Salvador y México, la violencia es una de las principales causas de muerte, en consecuencia de los altos índices de criminalidad; así pues, las instituciones policiales no pueden solas encargarse de la seguridad pública. El fenómeno

de la violencia y de la criminalidad es extremadamente complejo y dinámico, exigiendo un abordaje integrado, multisectorial, que involucre a toda la sociedad en la búsqueda de soluciones efectivas y sustentables. Intervenciones desarticuladas que accionen apenas las instituciones policiales o de justicia criminal, no ofrecen resultados durables, principalmente porque el campo de acción de estas instancias sobre las posibles causas del fenómeno es limitado⁸. Este autor tiene una concepción similar a la de Martínez Medina, en cuanto al trabajo de la fuerza pública; sin embargo, reconoce que no es sólo responsabilidad de ellos, lo cual marca una pauta interesante en su trabajo, puesto que le está dando el protagonismo correspondiente a la comunidad.

Ya en la *Revista Nueva Sociedad* se incluyó un artículo de Lucía Dammert, el cual se tituló “Seguridad pública en América Latina: ¿qué pueden hacer los gobiernos locales?”. Para ella, éste es un tema de debate político a nivel latinoamericano, su incremento se vincula a la pérdida de espacios públicos, un comportamiento social más individualista y una creciente sensación de angustia y temor. En este contexto, la ciudad ha ido perdiendo su capacidad socializadora, para convertirse en un campo de batalla. Aunque la función de control de la seguridad está a cargo de los gobiernos nacionales o estatales, en cuya órbita se encuentran las

⁷ MARTÍNEZ MEDINA, Oscar. Seguridad Pública: Desafíos y Realidades La Seguridad Pública es responsabilidad de profesionales y requiere un meticuloso planeamiento previo.

⁸ “Seguridad Pública: el problema es de todos y la solución también.”

fuerzas policiales, las gestiones locales son, sin duda, las más adecuadas para trabajar en la prevención del delito. Para ello, deben dejar de lado los planteos simplificadores y desarrollar políticas de largo plazo, que impliquen el compromiso de la comunidad. También se indica que uno de los problemas de la Seguridad Pública es la diversidad de personas y pluralidad en ideologías es decir, se enfoca más que todo en que la causa de la inseguridad es la intolerancia, producto de la diversidad que hay actualmente. Y en relación con esto, la solución vendría siendo en educar y concientizar en la realidad del pluralismo del que gozamos hoy en día, el cual está consagrado como un derecho constitucional⁹.

Para terminar con lo referente al Estado del Arte, para Oscar Daniel Feliciano, la seguridad es un problema que compete a la sociedad en su conjunto, se incorpora de la necesidad de más democracia y por ello, de más política, componentes ineludibles de una ciudadanía activa. Asegura que la seguridad pública es un asunto que debe tener en cuenta las necesidades sociales, debe ser imperativo para el Estado a la hora de formular directrices de política. Por ello, los debates sobre el gasto público en las áreas de defensa y seguridad nacional es, sin lugar a duda, uno de los temas más

polémicos y delicados de la actualidad, pues debe haber un equilibrio entre el gasto militar y el social, que podría disminuir los índices de pobreza y con ellos los vectores de violencia más agudos, ese debate está teniendo eco en todas las sociedades americanas¹⁰.

Fundamentos doctrinales

La dimensión del derecho que se investiga, comprende la eficacia, porque tal como lo trata Hans Kelsen, no se constituye una sola relación entre la norma y el hecho, puesto que para que tenga una real y válida existencia, debe ser creada dentro de un hecho que tiene su existencia, tanto en el tiempo como en el espacio y si son o no obedecidas. Para determinar si una norma cuenta con validez, ésta debe ser atendida, aplicada y acatada por los coasociados en todos sus ámbitos, con esto se determinará que tiene eficacia. En otras palabras la Eficacia es cuando la ley o la norma, es realmente llevada de lo abstracto a la realidad, siendo ésta respetada y aplicada dentro del marco social y jurídico de la comunidad¹¹.

Trayendo la connotación que le da Kelsen a la eficacia, aplica a la problemática presentada en el servicio que presta el Sistema de Transporte

⁹ DAMMERT, Lucía “Seguridad pública en América Latina: ¿qué pueden hacer los gobiernos locales?”. En: *Revista Nueva Sociedad*.

¹⁰ FELICIANO FAJARDO, Oscar Daniel. *Seguridad Pública: elemento sustantivo en el propósito de consecución de la prosperidad humana para América*.

¹¹ KELSEN, Hans: *Validez y Eficacia de la Norma*.

Transmilenio S.A. a la ciudadanía de Bogotá, puesto que hay algunos reglamentos determinados establecidos, cuyo fin es el de establecer el orden; sin embargo, aunque tienen una existencia en el papel, no la tienen en lo material, puesto que las personas e incluso el mismo sistema las ignoran, actuando de una manera totalmente diferente a lo establecido en dicha normatividad.

Aquí se refleja que se han hecho intentos fallidos por controlar la evidente situación que se refleja en el Sistema Transmilenio; entre estos se encuentra el reglamento del que deben hacer uso las personas que utilizan el servicio de transporte público, que estableció la ya mencionada empresa, y el fallo proferido por parte del Consejo de Estado, en que se determinan medidas como el control de la cantidad de personas que ingresan a los articulados y una “educación ciudadana” a los pasajeros. Pese a los esfuerzos ya realizados, las condiciones de hacinamiento y sobrecupo, que a su vez vulneran el derecho de seguridad ciudadana, siguen siendo la tendencia más marcada.

Para Manuel Arenilla Sáez, la administración pública tiene como funciones, tanto la implementación como la ejecución de decisiones, adecuándolas a un entorno que a su vez también transmite valores, creencias, normas, racionalizaciones y símbolos, los cuales resultan siendo de vital importancia para mantener la integridad y el equilibrio del sistema. También este

autor afirma que hay una dificultad de abarcar toda la actividad de las administraciones contemporáneas, el poder que se ejerce sobre la sociedad, una cultura política que tiene preferencia a los principios del sector privado frente a los principios públicos, estos referentes han ayudado a que la administración pública se haya cosificado, perdiendo credibilidad frente a los ciudadanos e incluso una parte de sus estudiosos, ocasionando así el olvido del papel primordial de la administración, la cual es la de mantener la cohesión social y garantizar los derechos, y deberes para mantener una democracia estable¹².

De acuerdo con lo anterior, el Estado, es decir la administración, es quien tiene la función y el deber de garantizar el orden sin que éste se vea perturbado, causando posteriormente lo que es el objeto de investigación de la situación socio-jurídica problemática presente, que es la falta de seguridad ciudadana, ocasionada por el servicio que ofrece Transmilenio S.A. Si bien es cierto, que cada uno de los ciudadanos estamos sometidos a la “soberanía” de la administración, en virtud de un contrato “el Pacto Social”, entendiéndose, que ambas partes se obligan, tenemos como derecho exigir una actuación por parte del Estado, para el control del servicio que se está prestando. No se trata de que el sistema de transporte sea solo un

¹² ARENILLA SÁEZ, Manuel: *La administración pública entre dos siglos*, INAP.

servicio público, que es esencial para el funcionamiento económico dentro de una ciudad macro, como lo es Bogotá, y dada la gran importancia del cumplimiento del derecho de seguridad ciudadana y de libre locomoción; se trata de que su violación acarrea, consecuentemente, la vulneración a la dignidad humana, contrariando a su vez, la carta política que se escribió con una especial protección a este derecho, puesto que estamos en un Estado Constitucional Social y Democrático de Derecho y para mantener dicha fórmula es justo y necesario que se les garantice a los ciudadanos la seguridad para mantener una sólida democracia y una sana convivencia.

En los resultados que ha arrojado esta investigación, se denota una ausencia en el control de la responsabilidad empresarial, por parte del Estado, como función de éste, pues no se han adoptado las medidas necesarias para evitar la violación o dar protección a los derechos que se están viendo vulnerados. Las políticas acogidas hasta el momento no han sido suficientes porque no han tenido una correcta aplicación, lo que ha trascendido en una falta de respeto por éstas. Asimismo se está evidenciando un problema de carencia de eficacia.

Cuando se da la creación de una norma, esta tiene una finalidad que debe ser alcanzada para que se justifique su existencia. Al momento que se va a legislar, ésta debe estar en concordancia con la realidad social existente, para que así pueda tener eficacia

y por lo tanto, una presencia real. Por esto mismo se hace necesario que en cuanto a la problemática surgida alrededor del servicio de transporte público que ofrece Transmilenio S.A., se estudie el contexto social, para poder implementar normas que sean eficaces.

Según el estudio, encontramos que a partir del servicio se está ofreciendo por parte de la empresa Transmilenio S.A., los usuarios se han expresado de diferentes formas por las inconformidades surgidas respecto a éste; hay quienes utilizando una garantía constitucional, como lo son las acciones populares, demandaron el servicio por verse afectados con éste al viajar en condiciones de sobrecupo y hacinamiento, vulnerando derechos como la seguridad ciudadana y por consiguiente, dadas las condiciones, la dignidad humana.

Respecto a los hechos sucedidos, se ha desarrollado cierta reglamentación por vía jurisprudencial, tratando el tema en específico de Transmilenio, y por vía legislativa, las normas referentes al servicio de transporte público; sin embargo, las normas existentes carecen de total eficacia, por lo cual se hace necesario hallar un método para establecer normas que si den una solución definitiva.

Para ello haré uso de la interpretación de la norma en función del fin pragmático de la misma, y de la realidad social donde debe operar. Así se hace necesario establecer el fin concreto

para el cual fue formulado y establecer el objeto de la norma, ya que ésta debe tener en cuenta condiciones de modo, tiempo y lugar. Para el pragmatismo, la norma es la conclusión lógica que se induce del estudio de la realidad empírica, en el caso de esta situación, se evidencia una insatisfacción general en cuanto al servicio que se está prestando, puesto que al parecer, es mayor la demanda que la oferta, ignorando así, las metas definidas de la norma que deben ser tanto cualitativas como cuantitativas.

Implementación metodológica

El método cualitativo que se aplicó en esta investigación fue el Método Delphi, para la ejecución de las tareas específicas de la investigación, las cuales en su desarrollo se pretenden utilizar con la novedad científica, para hallar la hipótesis de la investigación, la que será propuesta como posible solución al problema expuesto en el desarrollo del presente artículo. Este método tiene como objetivo, identificar las causas del problema planteado desde la perspectiva de diferentes expertos en materia de movilidad, para así llegar a soluciones que se adecuen a las necesidades de la ciudad y así adoptar medidas que gocen de eficacia.

En la aplicación del método, se realizaron entrevistas a tres expertos diferentes, quienes fueron: Gonzalo Navarro Sandino, arquitecto egresado de la Universidad de los Andes, quien actualmente se desempeña

como docente en la maestría en Planeación Urbana y Regional y en la especialización en Derecho Urbano de la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Javeriana; Ricardo Montezuma, arquitecto egresado de la Universidad Piloto de Colombia, quien es magister en Urbanismo y obra urbana, igualmente tiene un doctorado Ph.D en Urbanismo y Ordenamiento, ENPL – París y actualmente es docente de la Universidad Nacional; y por último está, José Rory Forero Salcedo, jurista egresado de la Universidad Externado de Colombia, doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid (España), estudios avanzados en Derecho Constitucional, especialista en Derechos Humanos por la Universidad Complutense, especialista en Derecho Público de la Universidad Externado de Colombia, tratadista, Conferencista y Catedrático, miembro activo del Instituto Colombiano de Derecho Disciplinario (I.C.D.D.) y del Colegio de Abogados en Derecho Disciplinario (C.A.D.D.), Director del Grupo de Investigación en Derecho Disciplinario y Derechos Humanos, categoría “C” de Colciencias, y actualmente docente de la Universidad Libre de Colombia.

Como elementos facilitadores para la aplicación del método, está el hecho de haber tenido un conocimiento previo del tema, como también el haber tenido una previa relación con personas que ayudaron para contactar y localizar a uno de los expertos, la ayuda por parte del Centro de

Investigaciones de la Universidad Libre de Colombia y por último, la colaboración por parte de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Pontificio Universidad Javeriana, la cual fue determinante para la aplicación del método. Ya en contraste con lo anterior, como obstáculos para el desarrollo del método cualitativo, en primer lugar fue el identificar qué clase de expertos eran los que podían colaborar respondiendo a las diferentes preguntas establecidas en las dos fases de las entrevistas, en segundo lugar fue el de concretar citas con dichos expertos y por último, dado que se implicó a personas con múltiples compromisos, fue inevitable la cancelación de las citas por parte de ellos, en más de una ocasión.

Dado que la situación problémica que se ha identificado, que es la vulneración de la seguridad ciudadana de los usuarios del servicio que presta el Sistema Transmilenio, y esto es una problemática consecuencia de una situación mayor que es la de movilidad, por ello se tomó como unidad de análisis la Identificación de las causas del problema de movilidad que actualmente impera en Bogotá, y el planteamiento de posibles soluciones desde la perspectiva de la Arquitectura, el Urbanismo y por último el Derecho.

Como se ha mencionado con Manuel Arenilla Sáez, el Estado tiene por obligación la implementación como la ejecución de políticas adecuándolas a las necesidades de su entorno, que al estar identificados correlativamente

hay transmisión de valores, creencias, normas, racionalizaciones y símbolos, que son elementos determinantes para mantener la integridad y equilibrio del sistema. Dado que en el Estado contemporáneo se da una prevalencia del sector privado, ha provocado que el Estado se haya cosificado, perdiendo así la credibilidad de los ciudadanos, dejando de lado el eje principal de la administración, que es la de mantener la cohesión social y garantizar los derechos, y deberes para mantener una democracia estable¹³.

Según Arenilla Sáez, hay que adecuar las decisiones al entorno. Para hacer esto posible, es necesario primero identificar cuáles son las causas del problema, para llegar a una solución definitiva, erradicando la situación de raíz, puesto que si se ataca directamente al problema se hallaran soluciones de momento, de ahí la importancia de identificar y clasificar el origen. Una vez determinadas las causas, se estudiará la forma de implementar políticas adecuadas al entorno, así éstas tendrán eficacia y los ciudadanos, por su parte, reconocerán y respetarán dichas normas, haciéndolas habituales en su comportamiento, dado que comprenden psicológicamente que su propio comportamiento les beneficiará.

En cuanto a las categorías del estudio, fueron: Sistema Integrado de Transporte Público, Infraestructura de Bogotá y la Problemática en materia

¹³ ARENILLA SÁEZ, Manuel. Op. Cit.

de movilidad identificada. Respecto a la evidente ausencia de control del Estado en el servicio de transporte público que ofrece la empresa Transmilenio, dadas las ineficaces medidas hasta el momento tomadas, ya que cuando se da la creación de una norma o una política, ésta tiene una finalidad que debe ser alcanzada para que se justifique la existencia de dicha creación, al momento que se va a legislar, ésta debe estar en concordancia con la realidad social existente, para que así pueda tener eficacia y por lo tanto, una presencia real que una vez establecidas las categorías se busquen emplear medidas que si funcionen. Por lo que primero se debe establecer el fin de esa norma, medida o política, en relación con lo que está sucediendo y lo que busca evitar o proteger, así ésta será precisa de acuerdo con la realidad.

Estableciendo dicho fin en estos tres puntos neurálgicos dentro del estudio de investigación, se hará más sencilla la labor de crear las medidas necesarias, puesto que no se están estableciendo al azar, sino que están respondiendo a una necesidad común.

Respecto a los indicadores de la categoría del Sistema Integrado de Transporte Público, se estableció si se considera que la construcción de la fase III de Transmilenio es oportuna y ayudará a contrarrestar los problemas hoy existentes en materia de movilidad. En relación a las otras dos categorías restantes, los indicadores para la infraestructura de Bogotá, fueron, si

la ciudad está en condiciones para que sea implementado, ya sea el metro o tranvía, si podría ser una solución la implementación del tren de cercanías y por último, la adopción de los medios de transporte anteriormente nombrados, qué costo tendrían y si éste es proporcional a los beneficios y soluciones que representan. Para finalizar, los indicadores de cuáles son las problemáticas hoy existentes, cuál de ellas es la más grave y si hay políticas que se estén aplicando como solución al problema, corresponden a la categoría de la problemática en materia de movilidad identificada. Dichas categorías se establecieron con sus respectivos indicadores puesto que como se ha venido mencionado en el desarrollo de este artículo, hay existente una problemática, pero primero es importante determinar qué factores inciden en ella, para dar solución a cada uno de estos factores y así llegar a una solución general y definitiva.

En cuanto a lo que el Distrito hasta el momento ha propuesto como solución, que es la implementación del SITP, se consideró importante indagar sobre el estado de Bogotá en cuanto a su infraestructura, para saber qué tan factibles son las soluciones planteadas y si estas tienen una real viabilidad. Al hacer una previa y plena identificación de todos y cada uno de los elementos que inciden en la formación de la problemática, hoy común en materia de movilidad, se ayudará a encontrar soluciones reales, dado

que éstas se adecuarán a las verdaderas necesidades; de ahí la importancia de una interpretación pragmática de la norma y de la realidad social entrará a operar. Si se establecen los factores de la problemática, la norma tendrá como fin dar solución a estos y esto justificará su creación y existencia dentro del ordenamiento jurídico, dado que será comúnmente reconocida y respetada por la comunidad y esto generará en la confianza y eficacia de la misma.

Aplicación del método

Para concluir, los resultados de las categorías según el conocimiento de cada uno de Los expertos fueron los siguientes.

En la categoría de la problemática identificada en materia de movilidad, se encontró que son varios los problemas los que conforman esta gran problemática, entre estos encontramos: el subdesarrollo, la inseguridad y la mala calidad de vida. El más grave, según el criterio del Doctor José Rory Forero¹⁴, es la mala calidad de vida, por la limitación rígida del derecho a la libertad de locomoción, que conlleva limitación y suspensión de los demás derechos, salud, educación, trabajo, etc. El Doctor Ricardo Montezuma¹⁵ agrega que

es la inequidad, mientras que el arquitecto Gonzalo Navarro¹⁶ resalta que uno de los más grandes problemas es Incapacidad del gobierno para tomar las decisiones adecuadas, puesto que se sigue trabajando en la ciudad, como si fuera esta preindustrial, cuando se tiene un crecimiento metropolitano, dada esta condición la palabra ciudad desaparece, dando lugar a lo urbano. A esto, sumándole la orientación de las universidades en educar en el reconocimiento del exterior para luego ser implementado en nuestra realidad, sin tener un previo conocimiento de las necesidades realmente existentes, hace que se vivan las consecuencias de la falta de un proceso, puesto que la cuestión no es solo identificar ¿cómo se mueve la gente?, sino ¿por qué y para qué se mueve la gente?

En la categoría de sistemas de transporte, es importante aclarar que en el mundo de hoy se está utilizando el SIT (Sistema Integrado de Transporte) como propuesta a la solución de la problemática de movilidad que actualmente impera en el mundo, el cual es un conjunto de todos los medios de desplazamiento comúnmente utilizados por las personas, desde los buses de transporte público, vías férreas, bicicletas, caminatas, y por último los carros particulares o privados. Además de estudios hechos previamente de las necesidades de la población para hacer políticas urbanistas para

¹⁴ Jurista egresado de la Universidad Externado de Colombia, experto seleccionado para la presente muestra.

¹⁵ Arquitecto egresado de la Universidad Piloto de Colombia, experto seleccionado para la presente muestra.

¹⁶ Arquitecto egresado de la Universidad de los Andes, experto seleccionado para la presente muestra.

que las personas, de acuerdo con sus necesidades, no estén obligadas hacer largos desplazamientos, esto puede ser una solución para mitigar los problemas de contaminación y congestión que hoy en día son comunes en todas las partes del mundo. Bogotá ha tomado esta idea para implementarla como SITP (Sistema Integrado de Transporte Público), es decir sólo se ha diseñado este Sistema para el Transporte Público, dado que, previamente se tiene que hacer una nueva planeación de cómo estarán ubicados ciertos puntos estratégicos, como lo son: centros comerciales, colegios, centros médicos, entre otros, para que las personas puedan hacer sus desplazamientos a pie o en bicicleta, para evitar la utilización de vehículos, o sistemas de Transporte público, superando las problemáticas presentadas en materia de movilidad, y proporcionalmente mejorando la calidad de vida de las personas.

Ya en relación con la construcción de la fase III de Transmilenio, los tres expertos coinciden en que es oportuna, pero que lamentablemente no se construyó de forma completa, dado que faltó la que se considera la más importante dentro del diseño de la fase III, que es la carrera séptima, y eso le resta eficacia a esta solución planteada al problema de movilidad.

Ya en los resultados de la última categoría la cual corresponde a la infraestructura de Bogotá, los tres expertos coincidieron en que Bogotá tiene la capacidad para los planes previstos

en materia de movilidad, entre ellos la infraestructura, como lo son el implementar, ya sea el tranvía, el metro y las 18 fases establecidas en el Sistema Transmilenio. Realmente, el problema está en que por una parte las personas no toman en serio su papel a la hora de elegir las personas que dirigirán el país y por lo tanto, no hay un control político al trabajo que ellos desempeñan, lo que ha dado lugar a la corrupción, hoy existente, que a su vez hace que dinero que debería ser utilizado para las mejoras de la ciudad, vaya a parar en otra parte distinta a su fin.

Por otra parte, cada cuatro años se están cambiando de planes, lo que hace que no haya una continuidad. En el caso en particular de Transmilenio, éste no es la solución al problema actual de movilidad, pero sí sería una parte de dicha solución. Llevamos 10 años con el Sistema Transmilenio, cuyo diseño consta de 18 fases, de las cuales tan solo 2 han sido construidas en su totalidad y de la tercera solo se ha construido una parte, ya que aún no se ha decidido si transitará por la carrera séptima, lo que hace que no sea un problema de infraestructura, sino al implementar las políticas y soluciones planteadas.

Ya en la Unidad de Análisis que corresponde a la identificación de las causas del problema de movilidad que actualmente impera en Bogotá, y el planteamiento de posibles soluciones desde la perspectiva de la Arquitectura, el Urbanismo y por último el Derecho, encontramos que si hay

políticas existentes, pero a la hora de ser aplicadas, carecen de eficacia, lo que denota que hay una falta de concordancia entre el fin de la norma y el orden social en la que éste opera. Tal hecho ha trascendido en problemas como lo son la inequidad, la inseguridad, y la mala calidad de vida, siendo esta última la más grave, dado que la limitación rígida del derecho a la libertad de locomoción conlleva a la limitación y suspensión de otros derechos.

En cuanto a las soluciones plateadas por parte de los expertos, se encuentra que se deben implementar políticas serias, eficaces y transparentes adecuadas a las necesidades de la sociedad, en este punto el Doctor Montezuma, hace la aclaración respecto a que no comparte la idea de “Soluciones”, en movilidad, puesto que en este tema se debe hablar de alternativas de gestión de un problema, pero no de resolución de un problema, puesto que el número de autos y motos no parará de aumentar y no se puede, ni deben ser prohibirlos, así que lo único que es posible hacer es administrar, gestionar una demanda de infraestructura y de viajes.

Ya en relación con la unidad de análisis que es la de identificación de las causas del problema de movilidad, con base en la interpretación pragmática de la norma, es claro que la población que necesita hacer largos desplazamientos de un lugar a otro, consta de una gran mayoría y que un porcentaje significativo de esta gran mayoría hace uso del transporte público. Dado esto,

es necesario que el Sistema que rige en Bogotá actualmente en materia de movilidad sea modificado acorde con las necesidades de la ciudad. Por ello, de acuerdo con todo el trabajo adelantado en esta investigación, se concluye que la posible solución a esta situación es la Planeación Territorial a nivel Distrital.

Para Daniel Rodríguez Pinzón, la fundación y el desarrollo de áreas urbanas homologan el vínculo que existe entre el uso del suelo y transporte. Paradójicamente, este vínculo que parece ser tan evidente ha sido relegado a un segundo plano; por ello, este autor busca sentar las bases necesarias para articular una política integral entre uso y transporte en Bogotá, dado que ligar el transporte con el uso del suelo es una estrategia para atender a las necesidades de mejoramiento de la calidad de vida de los bogotanos. Las tres bases para articular la política integral a mediano plazo, son las de información, participación ciudadana y capacitación.

Dos elementos que hacen parte fundamental de dicha política integral son la accesibilidad y la movilidad, atendiendo al actual paradigma que corresponde a Accesibilidad = Movilidad. Teniéndose en cuenta que la movilidad incluye también la creciente motorización de la población¹⁷, y la acción deliberada de los planifi-

¹⁷ LAVE, C., “Cars and demographics”. *Access*, N.º. 1, otoño de 1992.

cadores para tratar de acomodar a los deseos de movilidad de la población. Sin embargo, el énfasis en la movilidad hace que lo importante sea llegar a los destinos de manera rápida, sin importar cuán distantes sean estos. Altos niveles de congestión vehicular socavan la movilidad y sacrifican la accesibilidad, se postula que la planeación de transporte debe reencauzar su énfasis en el mejoramiento de la accesibilidad ciudadana, lo cual incluye, pero no se limita a la movilidad. La accesibilidad es encargada de medir la calidad, magnitud, facilidad y carácter de poder acceder a cierta interacción en un espacio urbano, esto determina el nuevo paradigma, que es el de Accesibilidad = f (tiempo, espacio, destinos variables, costos directos, posibilidad de concatenar viajes, uso de suelo mixto).

La accesibilidad urbana es un componente que tiene que ver con la fluidez de la interacción en el tiempo; sin embargo, la accesibilidad debe ser más que la movilidad. Planear para la movilidad es otorgarles a los ciudadanos la posibilidad de escoger entre destinos, actividades, y modos de transporte. Proximidad de usos mixtos del suelo, otorga alta accesibilidad sin ser vulnerable a la congestión vehicular¹⁸.

¹⁸ RODRÍGUEZ PINZÓN, Daniel A. *Presente y futuro de la movilidad en Bogotá: Retos y realidades, Planeación de transporte y uso de suelo: ¿automovilidad o accesibilidad?*, pp. 161-163.

Para Ángel Massiris Cabeza, las experiencias y conceptualizaciones sobre ordenamiento territorial en el mundo, permiten colegir que se trata de una política de Estado y un proceso planificado de naturaleza política, técnica y administrativa, cuyo objeto central es el de organizar, armonizar y administrar la ocupación y uso del espacio, de modo que estos contribuyan al desarrollo humano ecológicamente sostenible, espacialmente armónico y socialmente justo.

Lo anterior pone en evidencia que en el ordenamiento territorial confluyen las políticas ambientales, las políticas de desarrollo regional, espacial o territorial y las políticas de desarrollo social y cultural, cuya naturaleza es determinada por el modelo de desarrollo económico dominante en cada país. Visto así, en el Ordenamiento Territorial, el espacio pierde el carácter pasivo propio de la visión sectorial, para convertirse en estructurante de los objetivos, las políticas y las acciones públicas y privadas, tanto sectoriales como territoriales. Se trata, en este caso, de articular los objetivos económicos, sociales, ambientales y administrativos con el territorio, racionalizar las actuaciones sobre éste y orientar previsoramente su desarrollo y aprovechamiento sostenible, basado, especialmente, en estrategias de uso, ocupación y manejo del territorio y de desarrollo territorial¹⁹

¹⁹ MASSIRIS CABEZA, Ángel. *Ordenamiento territorial y procesos de construcción general*.

Teniendo a estos dos autores, quienes se han preocupado por definir la planeación u ordenamiento territorial, se destaca el evidente vínculo que tiene este tema con la movilidad, el cual es un tema por el que se debe preocupar el Estado al momento de legislar y aplicar diferentes políticas, dado que dicha planeación contribuye al desarrollo humano y por ende, económico y social de la ciudad. Además, el suelo y el transporte tienen un vínculo ineludible, pues de acuerdo al suelo dependen elementos constituyentes del transporte como lo son la accesibilidad y la movilidad.

Una correcta planeación territorial del distrito, permitirá un uso adecuado del suelo, teniendo en cuenta y respetando las políticas ambientales, para combatir la contaminación. Esa utilización del suelo permitirá a su vez crear políticas de transporte que tengan en cuenta factores de movilidad y accesibilidad, para que éstas sean eficaces al momento de operar y así puedan contrarrestar la situación que hoy impera, dado que una replaneación territorial permitirá aprovechar mejor el suelo, dando una posibilidad de crear más vías y medios de transporte para que las personas puedan elegir y así descongestionar tanto las vías de la ciudad, como las estaciones de las diferentes troncales del Sistema Transmilenio. Esto a su vez generará la mejora en el servicio, puesto que así los articulados y alimentadores no estarán en condiciones de sobrecupo y hacinamiento, lo que ha generado

la vulneración a la seguridad ciudadana, ya que habrá una mayor oferta a la demanda de los usuarios de transporte público.

La Planeación Territorial a nivel Distrital, permitirá que las personas que habitan en la ciudad de Bogotá se sientan conformes y satisfechas con el servicio que se les está prestando, no solo por parte del Sistema Transmilenio, sino por el servicio de transporte público en general, lo que generará confianza por parte de los ciudadanos hacia el Sistema como en la administración pública, dado que se utilizarían políticas y normas eficaces, puesto que estarían conformes a la realidad social en la que operarían, permitiendo establecer respeto y conciencia en los ciudadanos en cuanto al papel en el que ellos se desenvuelven, que es el de acatar las normas y tener un comportamiento conforme a éstas, ya que su comportamiento es un elemento de vital importancia para proteger y garantizar el derecho de la seguridad ciudadana, que es fundamental en un Estado cuyo presupuesto filosófico se alimenta del concepto de dignidad humana.

CONCLUSIONES

El Estado tiene el deber constitucional de velar por la garantía y protección de los derechos de las personas que se encuentren dentro de su territorio, y en caso de que se esté vulnerando a uno de estos derechos, debe hallar las medidas que solucionen dicha

situación salvaguardando los presupuestos de la Carta Política dentro de un marco de democracia. Esto en relación con la situación evidenciada de la vulneración del derecho de seguridad ciudadana, por las condiciones de sobrecupo y hacinamiento en las que tienen que viajar los usuarios del Sistema de transporte público que ofrece la empresa Trasmilenio, el Estado, en este caso el Distrito, debe hallar una solución real y factible para superar esta problemática.

Este trabajo investigativo que se ha venido desarrollando a través de diferentes métodos, se ha utilizado la interpretación pragmática de la norma, para encontrar una solución definitiva a esta situación, junto con la aplicación del método cualitativo, en este caso el método Delphi, el cual consta de la ayuda de diferentes expertos con conocimientos de la situación, en este caso sobre la movilidad, su aporte permite tener un conocimiento práctico del mismo.

En la aplicación del Método Delphi, se escogieron tres expertos, dos de ellos arquitectos, uno de ellos con maestría en Urbanismo y Obra Urbana y Doctorado en Urbanismo y Ordenamiento y el tercer experto, un jurista con estudios avanzados en Derecho Constitucional, especialista en Derechos Humanos por la Universidad Complutense y especialista en Derecho Público de la Universidad Externado de Colombia, que con cuyos conocimientos colaboraron con el desarrollo del método cualitativo, el

cual permitió encontrar una solución a la presente problemática.

Se estableció la planeación territorial a nivel distrital como solución, dado que responde a las necesidades de la ciudad y ayudará a la creación y estipulación de normas y medidas eficaces, que estén acordes con la realidad social, definiendo previamente el fin de la norma.

REFERENCIAS

ARENILLA SÁEZ, Manuel: *La administración pública entre dos siglos*, INAP.

CHONG, Cyber. “Perspectiva Organizacional de los servicios de Seguridad Pública”. Disponible en internet: <http://www.paginasprodigy.com/>

DAMMERT, Lucia. “Seguridad pública en América Latina: ¿qué pueden hacerlos gobiernos locales?”. En: Revista Nueva Sociedad.

FELICIANO FAJARDO, Oscar Daniel, “Seguridad Pública: elemento sustantivo en el propósito de consecución de la prosperidad humana para América”. Disponible en internet: <http://www.summit-americas.org/>

MARTINEZ MEDINA, Oscar. “Seguridad Pública: Desafíos y Realidades La Seguridad Pública es responsabilidad de profesionales y requiere un meticuloso planeamiento previo”.

MASSIRIS CABEZA, Ángel, *Ordenamiento territorial y Procesos de construcción general*.

RODRÍGUEZ PINZÓN, Daniel A. *Presente y futuro de la movilidad en Bogotá: Retos y realidades, Planeación de transporte y uso de suelo: ¿automovilidad o accesibilidad?*

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO. “Universidad, Ciencia y Desarrollo, programa de divulgación científica. Modelo Inmunológico Estadounidense”. Disponible en internet: <http://www.urosario.edu.co/Universidad-Ciencia-Desarrollo/>

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO. “Universidad, Ciencia y Desarrollo, programa de divulgación científica, Modelo Profiláctico Europeo”. Disponible en internet: <http://www.urosario.edu.co/Universidad-Ciencia-Desarrollo/>

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO, “Universidad, Ciencia y Desarrollo, programa de divulgación científica, Modelo de los Hábitos saludables”. Disponible en internet: <http://www.urosario.edu.co/Universidad-Ciencia-Desarrollo/>