

LA CULTURA DE LA MOVILIDAD DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO EN CARTAGENA

Jessica Larrea Arciniegas, José Díaz García, Juan Pablo Olivera Mongua, Simón Vidal Lozano, Stephanie Lelio López¹

RESUMEN

La cultura de la movilidad constituye una problemática de creciente y progresiva relevancia tanto para el funcionamiento del sistema urbano como para el desenvolvimiento de la vida social. El siguiente artículo es un estudio de carácter cualitativo basado en observación, en entrevistas estructuradas y en la recopilación de datos empíricos relacionados con el uso del SITM Transcaribe buscando determinar la cultura de la movilidad en los usuarios y como se manifiesta en el entorno del SITM Transcaribe.

PALABRAS CLAVES

Cultura de la movilidad, Cultura urbana, Movilidad urbana, Sistema urbano, Ambito sociocultural.

ABSTRACT

The culture of mobility is a problem of increasing and progressive relevance both for the functioning of the urban system and for the development of social life. The following article is a qualitative study based on observation, structured interviews and the collection of empirical data related to the use of the SITM Transcaribe seeking to determine the culture of mobility in users and how it manifests in the SITM Transcaribe environment.

KEY WORDS

Culture of mobility, Urban culture, Urban mobility, Urban system, Sociocultural scope.

INTRODUCCIÓN

El siguiente artículo es el resultado de una serie de escritos que han surgido como fruto de la puesta en marcha del Sitm Transcaribe en la ciudad de Cartagena dichos datos, son evidencias empíricas como usuarios durante más de un año y aquí se encuentra información relacionados con los manifestos de la cultura, la movilidad de los usuarios dentro del SITM Transcaribe y los no usuarios.

METODOLOGÍA

El siguiente artículo se hará a partir del corte cualitativo que permite detallar aspectos claves relacionados con la movilidad y los hábitos de los usuarios del SITM Transcaribe, por lo que también es de carácter descriptivo y en él se tiene en cuenta las costumbres y el comportamiento cultural al momento de la movilidad de los usuarios y los no usuarios por donde transita el SITM Transcaribe, y para efectos de delimitación se tendrá en cuenta los usuarios de la principal troncal que es la

¹ Estudiantes de primer semestre de Administración de empresas de La Universidad Libre sede Cartagena y miembros del semillero de investigaciones del grupo Scientia Libre. Coordinado por el docente Teófilo Omar Boyano de la Universidad Libre sede Cartagena.

Avenida Pedro de Heredia, el estudio también se hará entonces por medio de citas y datos empíricos basados en vivencias personales de los autores que han transcurrido en el último año y estrategia de focus group con los actores sociales involucrados en el proyecto y anteriormente mencionados.

NOCIONES RELACIONADAS CON LA CULTURA DE LA MOVILIDAD

Se entiende por cultura al conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época, grupo social, etc.

En general, la cultura es un tejido social que abarca las distintas formas y expresiones de una sociedad determinada. Incluyen: las costumbres, prácticas, maneras de ser, rituales, tipos de vestimenta y normas de comportamiento son aspectos incluidos en la cultura. Pérez, J. (2008). Hay cuatro definiciones según DRAE (2001) que la definen como:

1. Cultivo.
2. Conjunto de conocimientos que permite a alguien desarrollar su juicio crítico.
3. f. Conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época, grupo social, etc.
4. f. de sus. Culto religioso.

En cuanto a la primera definición se le atribuye al filósofo griego Aristóteles, para este estudio se tendrá en cuenta la tercera definición en cuanto al modo de vida y las costumbres y el grado de conocimiento que tiene los usuarios al interactuar o movilizarse dentro del SITM Transcaribe.

Dado que Transcaribe es un Sistema, es necesario definir ese concepto, es así que, se entiende por sistema a el conjunto de cosas que relacionadas entre sí ordenadamente contribuyen a determinado objeto, al respecto desde la administración y concretamente en cuanto a su aplicación a las empresas, Katz, D. (1977) señala que la organización es un conjunto de entradas, proce-

samiento, salida, cíclico y en movimiento, por lo que fue adaptado posteriormente a los social y su interacción de la organización a lo social, de esta manera nos referimos específicamente a la movilidad la cual entendemos por un vehículo (medio de transporte); cuando hablamos de sistema urbano nos referimos a que este se entiende como lo perteneciente o relativo a la ciudad.

ESTADO DEL ARTE EN MATERIA DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD

A nivel nacional se tiene una investigación que tuvo en cuenta las normas y el comportamiento planificado en los peatones y su intención de infringir normas realizada en Bogotá por Díaz, E. M. (1997). Señala que:

La educación para algunos y el recordatorio para otros, acerca de cuáles son los comportamientos peatonales adecuados en las ciudades podrían ser exigidos, por ejemplo, en cartillas ubicables en los asientos en el transporte interprovincial, al igual que aquellas que existen en el transporte aéreo, donde además se enseña y recuerda a los pasajeros, toda y cada vez que se suben a un avión, cuáles son las medidas de seguridad pertinentes. Construir seguridad de tránsito es mejorar la calidad de vida.

Por otra parte, estudios realizados referente a la movilidad urbana, ya que el SITM está dentro del perímetro de la ciudad de Cartagena, según Lange Valdés, C. (2011). señala que:

Particularmente la movilidad urbana sugiere una nueva forma de entender “lo urbano”, la cual incorpora todas aquellas variables que dicen tener relación con los modos de vida de los habitantes. Resaltamos que el SITM está estrechamente relacionado a la ciudad y le da más sentido de ser una ciudad urbana.

Jirón, Paola; Lange, Carlos y Bertrand, María. (2010) señalan que:

La movilidad cotidiana urbana siendo uno de los fenómenos más complejos y relevan-

tes de las configuraciones y organizaciones espaciales contemporáneas. Sin embargo-desconociendo los aportes de las teorías de urbanismo- su espacialidad ha sido desarticulada por planificaciones que desconocen la dimensión antropológica de los espacios de los grupos humanos. En este sentido, y junto con constituirse en una práctica y en una cultura material específica, la temática de la espacialidad de la movilidad cotidiana urbana se revela como plataforma y como recurso de agencias encargadas de intermediar, crear, facilitar y promover las condiciones de inclusión, disponibilidad y acceso a los tejidos de sociabilidades, bienes, productos, servicios de las distintas dimensiones de la vida en sociedad.

Por lo que Jirón, Lange y Bertrand nos dan a entender que la movilidad urbana y la cultura de la movilidad van de la mano permitiendo crear un ámbito sociocultural donde se da la inclusión de cada ciudadano y la conexión de estos con cada espacio de la ciudad, ya que la práctica del desplazamiento genera relaciones significativas entre sujeto y espacio público, aunque éstas poseen un interacción limitada y una difícil comunicación, se logra crear un vínculo entre espacio- ciudadanos y ciudadanos – ciudadanos que podemos ver en la cultura de la movilidad.

REFLEXIONES RELACIONADAS CON LA CULTURA DE LA MOVILIDAD EN CARTAGENA

Dada la puesta en marcha del SITM los usuarios y el entorno han propiciado una cultura de la movilidad muy limitada que hace del Sistema en Cartagena un servicio con cierta deficiencia el cual ha presentado mejoras en el desarrollo a medida que Transcaribe va evaluando y corrigiendo dichas deficiencias.

Según Boyano, T. O. F (2016) y su equipo de investigadores en el marco de las ciudades sostenibles y la movilidad, señalan que:

La cultura de la movilidad. La ciudad carece en algunos puntos de criterios definidos para

la buena movilidad, en parte por la cultura que tiene algunos usuarios de las principales vías. En el caso de la principal arteria terrestre es la Avenida Pedro de Heredia que cruza gran parte de la ciudad, en sus inicios fue diseñada con la intención de tener más de cuatro carriles, pero siendo la ciudad de Cartagena muy pequeña para la época de su construcción, se determinó que fuera de dos carriles, aunque con el crecimiento de la ciudad, se hizo la obra de Sistema Integrado de Transporte Masivo, por parte de la empresa Transcaribe.

No hay cultura en el manejo de las estaciones que evidencie conservación y buen uso del SITM, por ejemplo, sus puertas están deterioradas, falta manteniendo de las estaciones.

Los otros actores sociales que intervienen en la movilidad como son los buses y busetas no han entrado en el proceso de chatarrización y desmejoran la movilidad en las rutas alimentadoras. El SITM Transcaribe ha facilitado el acceso a diferentes partes de la ciudad de manera rápida y eficiente.

La cultura Cartagenera se ha acoplado satisfactoriamente con este nuevo sistema de transporte y están gradualmente aprendiendo a hacer buen uso de este, sobrepasando las expectativas propuestas inicialmente en este proyecto.

CONCLUSIÓN

El artículo producto de una investigación con observación estructurada y mediante datos empíricos sustenta que el sistema integrado de transporte masivo SITM Transcaribe a un año de su operación, inferimos que su servicio ha sido eficiente en cuanto a su prestación al estar transportando personas de un punto A a un punto B, sin embargo, en cuanto a su operación interna y su administración, podemos resaltar que esta ha sido deficiente ya que, a la fecha, todavía presenta fallas en algunas de sus rutas y estaciones, entre otras, generando quejas por parte de sus usuarios. Estas quejas y mala administración, conlleva a que la cultura cartagenera

pierda sentido propio de pertenencia por los buses, estaciones y manera de uso de éste, creando una mala convivencia entre usuarios y creando daños en la operación y sus buses.

Es por esto por lo que se cree y se recomienda a manera de sugerencia que más campañas pedagógicas deberían ser empleadas para enriquecer la cultura y crear mejores hábitos por parte de sus usuarios para beneficio tanto propio, como de parte de Transcribe, también se recomienda que Transcribe realice mejoras y el adecuado mantenimiento tanto en los buses como en las estaciones, ya que somos todos los afectados de manera positiva o negativamente dándose el caso de un mal uso.

Buenos hábitos solo se conoce hasta el momento una sola persona colada que fue detenida al momento de generar una confrontación. Poco a poco en los paraderos se ha ido respetando el orden de la fila y se le da prioridad al subirse en los alimentadores a las personas adultas mayores.

Existe también una presión social para dar prioridades a las mujeres embarazadas, aunque en horas pico en donde se desplaza mayor número de pasajeros, el orden es muy difícil de establecer, en parte por factores externos de la cultura, como es el caso de la falta de buses.

Al respecto, cuando el bus va demasiado lleno es imposible pedirles a las personas que no se paren en la franja amarilla, a pesar de las indicaciones bien señaladas dentro de los buses.

Contrastando los hábitos y mediante datos empíricos a partir de vivencias durante 4 años en la ciudad de Toronto, podemos ver que su sistema integrado de transporte masivo cuenta con estaciones modernas las cuáles tienen información de llegada y salida de los trenes y buses, nombres de rutas, medios de pagos eficientes y seguros. Además, cuenta con policías y seguridad interna las cuáles transmiten seguridad y protección para sus usuarios, todos estos beneficios contribuyen a que la cultura canadiense, tenga sentido de pertenencia y haga respetar su medio de transporte dándole un buen uso al Sistema Integrado de Transporte.

BIBLIOGRAFÍA

1. Augé, Marc. Por una antropología de la movilidad. Barcelona, España, Gedisa, 2007. 96 p. ISBN 8497842358.
2. Boyano, T. O. F, Romero, S. & Ramos, N. (2016) La movilidad como factor sostenible de la ciudad de Cartagena, Caso Avenida Pedro de Heredia documento recuperado en http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/revistas/cultural_unilibre/Revista_Cultural_Unilibre_2016_2.pdf.
3. Diccionario Real Academia Española. (2001). Diccionario de la lengua española (22.a ed.). Madrid, España:
4. Delgado, Manuel. Sociedades movedizas. Barcelona, España, Ed. Anagrama, 2007, 275 p. ISBN 9788433962515.
5. Díaz, E. M. (1997). Teoría del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. Estudios de psicología, 2(2), 335-348.
6. Jirón, Paola; Lange Valdés, Carlos y Bertrand, María. "Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana". En: Revista INVI. 25 (68): 15-57, mayo 2010. ISSN: 0718-1299.
7. Katz, D. (1977). Psicología social de las organizaciones. Editorial Trillas, México.
8. Lange Valdés, C. (2004). Espacio público, movilidad y sujetos urbanos. Estudio de caso: Eje El Golf-Apoquindo [Magister en Desarrollo Urbano]. Santiago: PUC.
9. Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. Revista Invi, 26(71), 87-106.
10. Pérez Porto, Julián. (2008). Definición de cultura. Recuperado en <https://definicion.de/cultura/>.

11. Wirth, Louis. (1962). El urbanismo como modo de vida. Buenos Aires, Argentina, Ediciones 3, 41 p.