

EL REPORTAJE RADIAL COMO HERRAMIENTA PARA TRANSFORMAR
PROBLEMÁTICAS DE MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE SOACHA.

LORENA ISABEL RODRÍGUEZ PALOMO

MARÍA DEL PILAR VALDERRAMA RAMÍREZ

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

CENTRO REGIONAL SOACHA

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

COMUNICACIÓN SOCIAL Y PERIODISMO

SOACHA, NOVIEMBRE DE 2017

EL REPORTAJE RADIAL COMO HERRAMIENTA PARA TRANSFORMAR
PROBLEMÁTICAS DE MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO DE SOACHA.

LORENA ISABEL RODRÍGUEZ PALOMO

MARÍA DEL PILAR VALDERRAMA RAMÍREZ

TUTOR

ARIEL GONZÁLEZ

PROYECTO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE COMUNICADOR SOCIAL Y
PERIODISTA

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS CRS

SOACHA, CUNDINAMARCA

NOVIEMBRE DE 2017

Dedicatoria

Este trabajo de grado está dedicado a nuestros padres, quienes con su apoyo, esfuerzo y dedicación nos han guiado a cada una de nosotras de forma correcta, animándonos a cumplir nuestros sueños, siendo ejemplo de amor, unión, fortaleza y perseverancia reflejados en todos los aspectos de la vida personal y profesional.

Agradecimientos

En primer lugar, agradecemos a Dios por permitirnos cumplir nuestros objetivos, encaminar nuestras vidas y llenarnos de sabiduría en todo momento.

A nuestras familias por brindarnos su apoyo en cada etapa de este camino, por ser un soporte en los momentos difíciles; y a todas personas que nos ayudaron con sus conocimientos en este proyecto, por tener la mejor disposición para colaborar en el desarrollo del mismo.

A Rubén Pineda, experto en transporte del municipio de Soacha, por ofrecernos su ayuda y conocimiento en este tema para contribuir de la mejor manera a la comunidad en este proceso, además queremos agradecer a todos los expertos y entidades que aportaron de manera significativa en la elaboración de este proyecto.

Por último y no menos importante, a nuestro tutor Ariel González, por encaminar este proyecto y brindarnos el apoyo profesional adecuado en cada etapa.

Contenido

Dedicatoria	3
Agradecimientos.....	4
Contenido	5
Lista de ilustraciones y tablas.....	6
Resumen	8
Introducción	9
CAPÍTULO I.....	11
1. Descripción del problema.....	11
2. Formulación del problema.....	18
3. Justificación.....	19
4. Objetivos	20
4.1 Objetivo general:	20
4.2 Objetivos específicos:.....	20
5. Estado del arte	21
6. Marco teórico	25
6.1 Primera categoría: Transporte	25
6.1.1 Conceptualización	25
6.1.2 Transporte Público	25
6.1.3 Transporte Privado	26
6.1.4 Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros	27
6.2 Segunda categoría: Movilidad.....	33
6.2.1 Concepto.....	33
6.2.2 Movilidad Sostenible.....	35
6.3 Tercera categoría: Escuela de Palo Alto.....	36
6.4 Cuarta categoría: El reportaje.....	37
6.4.1 Definición.....	37
6.4.2 Reportaje Radial	38
6.4.3 Características	38
6.4.4 La radio y los medios masivos	40

6.4.5	La radio como generadora de cambios.....	41
7.	Marco Normativo	43
8.	Diseño metodológico.....	47
9.	Línea de investigación.....	50
10.	Tipo de investigación	51
11.	Instrumentos de Investigación.....	52
12.	Población y muestra	53
CAPÍTULO II		56
1.	Propuesta	56
2.	Resultados esperados.....	59
3.	Análisis e interpretación de resultados	60
4.	Discusión de resultados	69
CAPÍTULO III		70
1.	Producto	70
1.1	Justificación del producto comunicativo.....	70
2.	Conclusiones	72
Referencias		74
Apéndices		78
1.	Anexos.....	78
1.1	Encuesta	78
1.2	Galería fotográfica.....	85
1.3	Convenio interadministrativo corredor Soacha- Bogotá	87
1.4	Guión reportaje radial.....	93
Propuesta integración transporte Soacha.....		93

Lista de ilustraciones y tablas

Ilustración 1. Medellín ciudad habitada por la vida, que se reinventa todos los días, de Alcaldía de Medellín, (2013). Recuperado de: http://www.naturgas.com.co/uploads/pdf/2013pdf3.pdf	31
Tabla 1.....	11

Tabla 2..... 54

Gráfica 1 60

Gráfica 2..... 61

Gráfica 3..... 61

Gráfica 4..... 62

Gráfica 5..... 63

Gráfica 6..... 63

Gráfica 7..... 64

Gráfica 8..... 65

Gráfica 9..... 65

Gráfica 10..... 66

Gráfica 11..... 67

Resumen

El propósito de este proyecto es crear un reportaje radial a través del cual se difundirá una propuesta que permita reorganizar el sistema de transporte público del municipio de Soacha. La idea de esta propuesta surge a partir de la percepción de insatisfacción que tienen los habitantes del municipio según la encuesta realizada a una muestra.

Este trabajo reúne las distintas versiones de la población y los entes involucrados frente a la viabilidad de esta propuesta y las estrategias diseñadas por el grupo investigativo para la aplicación de la misma. Además busca ser referente para futuras investigaciones similares.

El grupo investigativo busca que con esta propuesta se logre mejorar el servicio de transporte en el municipio de Soacha y a partir de la documentación teórica modificar el imaginario social que se tiene respecto a los conceptos de movilidad y transporte en la población. De igual manera analizar de qué manera el reportaje radial permite transformar problemáticas de movilidad en el municipio de Soacha.

Introducción

El presente trabajo de investigación busca crear un reportaje radial a través del cual se difundirá una propuesta que permita reorganizar el sistema de transporte público del municipio de Soacha, con el propósito de reorganizar las actuales rutas que prestan el servicio dentro del casco urbano y articularlas con el sistema Transmilenio para facilitar el desplazamiento y brindar un servicio eficiente a los usuarios.

Con ayuda de los usuarios del transporte y de los mismos conductores, se realizó un trabajo de campo donde se utilizó la observación directa y una encuesta para fundamentar el proyecto. La recolección de datos se hizo en las seis comunas del municipio de Soacha, mediante la investigación cualitativa, apoyada en el estudio de caso. Al final del ejercicio se detectaron falencias como el mal estado de algunos buses, desorganización, piratería, ausencia de rutas y bajo número de vehículos para cubrir la demanda (sobre todo hacia las estaciones del sistema masivo), debido al incremento acelerado de habitantes que presenta la ciudad; otro factor es la falta de rutas alimentadoras al sistema Transmilenio, lo que conlleva a un sobre costo en el pasaje para los ciudadanos, ya que implica utilizar dos o más colectivos para poder llegar a las estaciones.

Debido a los vacíos detectados, el grupo investigador con apoyo del experto en transporte Rubén Pineda, quien cuenta con 30 años de experiencia en el sector transportador del corredor Soacha – Bogotá, además de haber sido director de transporte del municipio, concejal, gerente de varias empresas y autor intelectual del primer convenio interadministrativo firmado en el año 2000, pensó en diseñar una propuesta que permita organizar a las empresas y transportadores del municipio, unificar el sistema y articularlo con Transmilenio, con el propósito de reducir costos,

brindar un mejor servicio y competir dignamente con el sistema de la capital, haciendo buen uso del corredor de la Autopista Sur y contribuir a mejorar la movilidad.

De acuerdo a lo anterior y respondiendo a los resultados de la encuesta, se tomó como herramienta comunicativa el reportaje radial, el cual permitirá dar un contexto de la problemática a los usuarios del transporte del municipio y exponer la propuesta a las autoridades, empresas y entes competentes para que puedan evaluarla y ponerla en marcha.

CAPÍTULO I

1. Descripción del problema

El presente proyecto investigativo se realiza con un enfoque comunicativo y de desarrollo social, y se propone poner en marcha en las seis comunas del municipio de Soacha, es decir, se excluirá la parte rural, integrada por dos corregimientos y sus respectivas veredas.

Según el último censo realizado en el año 2005 en Colombia, por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el municipio cuenta con 398.295 habitantes, y de acuerdo a la proyección realizada en ese entonces, para el 2010 la población llegaría a 455.992 personas.

Tabla 1

Censo y proyección de la población de Soacha DANE

Viviendas, Hogares y Personas				
Área	Viviendas Censo	Hogares General	Personas 2005	Proyección Población 2010
Cabecera	96.435	103.523	393.006	450.329
Resto	1.396	1.577	5.289	5.663
Total	97.831	105.100	398.295	455.992

Nota. Fuente: Departamento administrativo Nacional de Estadística DANE.

Recuperado de: https://www.dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/25754T7T000.PDF

No obstante, en una entrevista realizada por el grupo investigativo al secretario de movilidad, Carlos Giraldo, afirmó que la alcaldía local realizó recientemente un censo interno y según sus datos hay más de un millón de pobladores, los cuales se concentran principalmente en la zona urbana que se divide en seis comunas: Comuna uno: comprendida por los barrios Compartir,

Ciudad Latina, Ducales y aledaños; Comuna dos: centro de Soacha desde la Veredita hasta el Camilo Torres; Comuna tres: León XIII, Despensa y límites con Bogotá; Comuna cuatro: Altos de Cazucá, Ciudadela Sucre y límites con Ciudad Bolívar; Comuna cinco: sector de San Mateo y barrios circunvecinos; y Comuna seis: El Dorado, Las Villas, San Carlos, Altos de la Florida y alrededores.

Debido al elevado número de habitantes y ante las escasas oportunidades de empleo en el municipio, quienes requerían trabajar o estudiar debían desplazarse a diferentes zonas de Bogotá. Esto conllevó a que el Distrito, el Ministerio de Transporte, la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía de Soacha suscribieran un convenio interadministrativo para hacer uso del corredor de la Autopista Sur y facilitar el desplazamiento hacia y desde la capital del país. Según el periódico El Tiempo (25 de mayo del 2000), este convenio fue firmado el 24 de mayo del año 2000, con el fin de evitar el uso de rutas ilegales en las vías de Bogotá, realizando recorridos desde Soacha hasta la calle 80 y el barrio 20 de Julio, por las avenidas 68, Boyacá y la Primero de Mayo, entre otras, asumiendo las tarifas establecidas por la Alcaldía de Bogotá. Este convenio se renovó nuevamente en 2005 y 2007, pero la última reforma fue en noviembre de 2013 bajo el N° 1100100-004-2013, y se prolongó por dos años. En los respectivos anexos se encuentra un listado de aproximadamente 1.700 buses que prestan el servicio en los diferentes trayectos Bogotá – Soacha y las rutas urbanas del municipio, con su número de placa, empresa, clase de vehículo, modelo y capacidad.

En diciembre de 2013 comenzó a operar el sistema de transporte masivo Transmilenio en Soacha y el número de personas que utilizó el servicio el primer mes fue de 80.000 (según el reporte dado por Caracol radio el 27 de enero de 2014), cifra desbordada si se tiene en cuenta que el sistema llegó después de cinco años de retraso. A la fecha, la troncal cuenta con cuatro

estaciones (San Mateo, Terreros, León XIII y Despensa) que aún son pocas y muy reducidas para la demanda de usuarios que diariamente hacen uso del servicio. Además se perciben problemáticas recurrentes que han permanecido desde la puesta en marcha de los articulados, como largas filas, baja frecuencia de los buses, demora en las estaciones y la falta de rutas alimentadoras necesarias para transportar a los usuarios desde las diferentes comunas.

Sin embargo, el mayor reclamo de los ciudadanos a Transmilenio es la falta de rutas alimentadoras desde los diferentes barrios y sectores de la ciudad para facilitar el desplazamiento y evitar el pago de pasajes adicionales, por eso se requiere un servicio de transporte urbano que movilice a los habitantes desde los barrios hasta las estaciones del sistema, sin que esto signifique pagar mil o dos mil pesos adicionales, tanto de ida como de regreso.

Sumado a esta problemática, existen factores de cultura ciudadana que están implícitos en la forma en que los usuarios perciben y hacen uso del sistema, además de un distanciamiento entre las empresas urbanas de transporte y el sistema masivo.

Los representantes del transporte público terrestre colectivo y el sistema Transmilenio no han llegado a ningún acuerdo para articularse; sin bien es cierto se han presentado propuestas a la alcaldía municipal por parte de los representantes de empresas transportadoras como Unimos y SNT (Soacha nos transporta) con el fin de renovar el parque automotor e integrar el sistema, estas deben ser aprobadas por las administraciones de Soacha y Bogotá, según el artículo 11, literal C, ley 105 de 1993. El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los municipios contiguos será organizado por las autoridades de tránsito de los dos territorios. Ellos de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia, lo cual dificulta la comunicación y genera retrasos; este acuerdo es de vital importancia para que al momento de usar el corredor vial y trazar las

rutas, no se presenten problemas como los ya mencionados (sobrecostos para los usuarios, inseguridad, demoras, entre otros).

Respecto a esta problemática, se han publicado varias noticias en medios masivos de comunicación como el canal RCN, el canal Caracol, los periódicos El Espectador y El Tiempo, y en medios alternativos del municipio como Periodismo Público, los cuales muestran la situación cuando hay protestas de los usuarios y transportadores, o al presentarse bloqueos sobre el corredor vial a causa del colapso de las rutas; estas noticias buscan una respuesta temporal por parte de las autoridades competentes para mejorar la calidad del servicio. No obstante, a pesar de la atención prestada por estos medios, la respuesta generalizada ha sido acordar reuniones entre el alcalde de Soacha y los representantes de Transmilenio, en las que se plantean soluciones temporales a mediano y largo plazo, una de ellas publicada en la página oficial del sistema de transporte masivo el 17 de mayo de 2016: “La entrada en operación de la Estación Intermedia San Mateo hace parte de las medidas que venimos adelantando día a día desde Transmilenio, con el firme propósito de brindar un mejor servicio a los usuarios. Es una buena noticia para todos, principalmente para los ciudadanos que podrán tener ahora más facilidades de acceso al sistema, a lo que estamos sumando 650 ciclo parqueaderos y una ruta circular adicional que les permitirá conectarse con el Portal Sur y de ahí al resto del sistema”, dijo Alexandra Rojas, gerente general.

Una de las opciones para mejorar en gran medida la calidad del servicio es poner en marcha las rutas alimentadoras, las cuales funcionarían desde el interior de los barrios y comunas con el fin de movilizar a los usuarios hasta las estaciones, incluyendo la intermedia de San Mateo; de esta manera se reduciría considerablemente el costo para los habitantes, ya que sólo se cancelaría el pasaje del articulado. Otra alternativa es la construcción de las fases 2 y 3 de Transmilenio en el municipio de Soacha (los estudios y diseños ya fueron realizados). Al respecto, Andrés Díaz,

secretario de movilidad de Cundinamarca, dijo al periódico El Tiempo (10 de mayo de 2016): “Se planea la construcción de cuatro nuevas estaciones, una intermedia y un patio-portal. En los cuatro kilómetros del tramo habrá dos pasos a desnivel sobre la Autopista Sur, una ciclorruta y un parque lineal”. Sin embargo, estas propuestas no se han ejecutado y persisten las problemáticas para los habitantes del municipio, ya que continúan pagando dos o más pasajes para llegar a sus sitios de trabajo o estudio por falta de rutas alimentadoras.

Según la revista Dinero, artículo publicado el 30 de enero de 2017, para el año 2019 ya estarán construidas las fases II y III, con el fin de llegar a los sectores que están más distantes de la estación San Mateo; asimismo descongestionarla para mayor fluidez de los pasajeros y buses, además aclara que las 4 estaciones sencillas estarán en Carrera 7, San Humberto, Ducales y Compartir. Pero mientras se avanza lentamente en la construcción, la preocupación de los soachunos crece debido a las declaraciones de la gerente general de Transmilenio, Alexandra Rojas: "Los alimentadores dejan de tener vigencia en Bogotá y nosotros estamos apartándonos de esa alimentación en las nuevas estructuraciones de troncales, por eso hemos empezado a modificar rutas alimentadoras para que se conviertan en rutas normales del SITP" (Tomado de Periodismo público, 11 de julio de 2017). Con esta afirmación toma más fuerza la teoría de que los habitantes del municipio no van a ver las rutas alimentadoras y seguirán gastando más dinero para desplazarse a sus lugares de trabajo o estudio, por tal motivo se vio la necesidad de diseñar una propuesta, que integre a todas las rutas de transporte colectivo y se articule al sistema masivo, con el fin de reducir los costos para los usuarios.

A pesar de lo anterior y de los esfuerzos de los entes gubernamentales por mejorar cada día el tema del transporte en Soacha, la percepción que tienen los ciudadanos frente a este es negativa porque consideran que la demanda es poca para la cantidad de habitantes que hay en el

municipio, por este motivo y analizando la situación actual, tanto del servicio de transporte como de las formas en la que los habitantes conocen y se informan del tema, se propone como parte de la solución a esta problemática, diseñar una propuesta que permita reorganizar y estructurar el sistema de transporte público de pasajeros con el propósito de articularlo al sistema masivo Transmilenio y así disminuir gastos, tiempo y mejorar la calidad del servicio. La divulgación es pertinente a través del reportaje radial por ser un género periodístico e investigativo, el cual aporta información clara, veraz e imparcial; además fue el medio escogido por los ciudadanos en la encuesta que se aplicó, ya que conecta a los soachunos con la realidad que los usuarios afrontan en materia de transporte.

La investigación está enmarcada desde el área del conocimiento de las ciencias de la comunicación y el periodismo, por ser un campo amplio, transversal e interdisciplinar que permite visibilizar y abordar cualquier tipo de tema o problemática, en este caso la vulneración del servicio de transporte y movilidad hacia los ciudadanos del municipio de Soacha. A partir de las constantes denuncias a través de la radio, la prensa y la televisión, el inconformismo de los usuarios del transporte y posteriormente el trabajo de campo, se realizó esta investigación con elementos propios del periodismo y específicamente del reportaje radial, en donde prima el carácter investigativo, la voz de los ciudadanos y el punto de vista de los entes afectados; esto permite conocer el contexto, el origen de la problemática y el comportamiento de los usuarios frente a la misma, lo que conllevó a que el grupo investigativo no solo se limite a presentar la denuncia, sino que brinde respuestas y posibles soluciones, con la ayuda de expertos y empresarios del sector y principalmente la ciudadanía.

A su vez, se considera que desde los medios de comunicación y la academia es necesario, no sólo visibilizar la problemática, sino empezar a proponer soluciones que permitan transformarla,

por eso se plantea esta propuesta como punto de partida para la organización de los empresarios del transporte del municipio de Soacha.

En la presente investigación se tomó como referente la escuela de Palo Alto, ya que permite analizar la comunicación como un proceso social permanente que involucra múltiples modos de comportamiento y donde encajan todas las actividades humanas, incluido, en este caso, la movilidad de personas en todas sus formas.

2. Formulación del problema

Pregunta problema

- ¿De qué manera el reportaje radial permite transformar problemáticas de movilidad en el municipio de Soacha?

La propuesta está basada en las necesidades detectadas en una encuesta realizada a un grupo de habitantes del municipio de Soacha, debido a que el sistema de transporte masivo no es suficiente para movilizar a las personas que diariamente deben desplazarse hacia diferentes puntos Bogotá, por ello hacen uso de los colectivos que circulan en el corredor de la Autopista Sur, bien sea por economía o por el fácil acceso desde los barrios y comunas. Además muchos usuarios utilizan estos vehículos como rutas alimentadoras debido a que las personas que habitan en las zonas más alejadas de la ciudad no tienen otra posibilidad de llegar hasta las estaciones de Transmilenio, lo que les implica pagar uno o dos pasajes adicionales. Por ello, la propuesta está dirigida a reorganizar el transporte público terrestre de pasajeros y articularlo con el sistema masivo.

Si bien cubrir la demanda es primordial, al igual que las necesidades de los ciudadanos y de los mismos conductores que prestan el servicio, el proyecto también le apuesta a mitigar los efectos contaminantes que causan los buses antiguos, por eso se busca implementar un sistema de transporte que sea amigable con el medio ambiente, haciendo uso de tecnologías limpias y que sea incluyente con los pequeños y grandes transportadores.

Al principio todo cambio causa traumatismos en la población, pero es acá donde entra en juego el reportaje radial para difundir el alcance de la propuesta y sensibilizar a la población para que se convenza de los beneficios de articular el transporte formal con Transmilenio.

3. Justificación

Debido a los múltiples problemas que se presentan en el sistema de transporte público y en el mismo sistema Transmilenio, expuestos en su gran mayoría en los noticieros de televisión, radio y prensa nacional y local, surge la necesidad de investigar cuáles son los factores que generan ese desequilibrio para plantear una propuesta que le permita a los soachunos acceder a un mejor servicio de transporte.

La alcaldía municipal de Soacha ha tratado de resolver esta problemática. Como propuesta a mediano plazo está construir las fases dos y tres de Transmilenio, lo cual permitirá que el sistema masivo llegue hasta el sitio conocido como El Vínculo; se planea construir cuatro estaciones sencillas: carrera 7, San Humberto, Ducales y Compartir como método para ampliar la capacidad y disminuir la congestión que se presenta a diario, especialmente en San Mateo.

Según el Plan de Desarrollo Municipal “Juntos formando ciudad”, el eje de movilidad tiene como objetivo “la implementación de un modelo de movilidad urbana incluyente” (2016, p.34), por ello se considera pertinente tener en cuenta los puntos de vista de los diferentes actores involucrados en la problemática para dar cumplimiento a este objetivo por medio del diseño de una propuesta que logre equilibrar y reorganizar el sistema de transporte público, integrando las empresas y unificando el pago.

Se considera pertinente realizar la investigación desde el campo de la comunicación, debido a que se pueden crear estrategias que permitan conocer a fondo la problemática e intervenir en ella, de manera que todos los habitantes puedan comprender el contexto y el alcance que tiene la propuesta, incluir a los usuarios como eje central del proceso y difundir la información por medio de un reportaje radial, el cual fue escogido por los encuestados.

4. Objetivos

4.1 Objetivo general:

- Crear un reportaje radial a través del cual se difundirá una propuesta que permita reorganizar el sistema de transporte público del municipio de Soacha, con el fin de mejorar la calidad del servicio.

4.2 Objetivos específicos:

- Identificar la problemática del transporte público del municipio de Soacha, por medio de herramientas de investigación, con el fin de conocer su estado actual.
- Conocer el alcance del servicio de transporte público actual, prestado por las empresas que operan el corredor Soacha-Bogotá.
- Realizar un reportaje radial que exponga la problemática actual y presentar la propuesta como solución de la misma.

5. Estado del arte

El proyecto se ubica dentro de un contexto de oferta y demanda de pasajeros, teniendo en cuenta que las brechas existentes para organizar el transporte son amplias, por eso se acude a estudios similares y fuentes documentales que respalden el presente trabajo. Inicialmente se relaciona una investigación realizada en la Corporación Universitaria Minuto de Dios Regional Soacha, en donde se trabajan elementos comunicativos verbales y no verbales, la cual se denomina “*Cultura ciudadana y comunicación, trascendentales en el servicio de Transmilenio de Soacha*”, escrita en el año 2015 por Jeimmy Guzmán Villareal, y que aporta bastantes elementos a esta investigación, ya que trata acerca de los impedimentos culturales, sociales y de comunicación que existen en este municipio para la utilización del servicio de transporte masivo Transmilenio. Su objetivo es identificar cuáles son los principales problemas de comunicación que se presentan dentro de este sistema (en este caso, en la estación San Mateo Soacha, visualizando sólo la ruta San Mateo - Simón Bolívar) y cuáles son los factores que ocasionan dichos inconvenientes comunicativos, a través de la observación, los comportamientos de los usuarios y analizando la relación de la cultura ciudadana con los problemas que se presentan dentro de este.

Se considera que el mayor aporte que esta investigación puede brindar al actual proyecto, es orientar el manejo de la información de manera adecuada para obtener los resultados de forma correcta. Cabe resaltar que este proyecto investigativo pretende diseñar una propuesta que permita reorganizar el sistema de transporte público del municipio de Soacha, visto no sólo desde el servicio de transporte masivo Transmilenio, sino desde el transporte público de pasajeros que hace uso del corredor de la Autopista Sur, conectándose a diferentes vías de la capital. Esta investigación se abordó únicamente desde el punto de vista comunicativo, lo cual representa un

gran aporte para el actual proyecto, ya que estudia el comportamiento de los ciudadanos desde la comunicación verbal y no verbal, y utiliza el reportaje como canal, incluso con la posibilidad de fomentar cultura ciudadana.

Continuando con la línea investigativa del transporte público masivo, en la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, se realizó un trabajo denominado “*Fundamentos técnicos teóricos para la formulación de una política de transporte masivo como servicio público*”, escrita por Jerzon Yamir Carrillo Pinzón, de la facultad de Ingeniería, Departamento Civil y Agrícola, en el año 2012; esta investigación hace un estudio, evaluación y definición de los fundamentos técnicos teóricos que permitan mejorar la calidad de transporte público masivo de la capital, a partir de las normas, leyes y resoluciones existentes, y el análisis actual del sistema, detectando las falencias de los diferentes actores con el propósito de formular una política de transporte público que integre principalmente Estado-transporte del territorio nacional. En el caso de la investigación que se adelanta, esta tesis genera un gran aporte porque permite conocer las diferentes falencias que presenta el sistema masivo en materia de planificación, infraestructura, congestión, seguridad, entre otras; además, deja ver la ausencia de una política integral del transporte público urbano colectivo y masivo, la cual respalda la propuesta que se está trabajando en este proyecto.

Por otra parte, se incluyó una investigación de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá, que tiene por nombre “*El proceso de conurbación Bogotá-Soacha a través del estudio de la movilidad*”, escrita por Ángela María Moreno Bonilla, en el año 2009. Esta investigación tiene como objetivo analizar el comportamiento del transporte público y establecer la función del corredor de la Autopista Sur como eje de integración, para así entender la dinámica que se presenta en materia de movilidad, la relación entre el municipio y la capital, aportando al proceso

de conurbación y fomentando la integración regional. Cabe aclarar que esta investigación va enfocada hacia temas de planeación urbana y arquitectura, pero aporta en gran parte al análisis de la problemática, teniendo en cuenta el rápido crecimiento del municipio y la dependencia de los habitantes del mismo con Bogotá, haciendo del corredor de la Autopista una vía de vital importancia para el desarrollo de la movilidad.

Para visibilizar la problemática se hará uso del reportaje radial, por ello, se aborda la tesis titulada “*Corabastos: la ciudad del mercado*”, escrita por Leonardo Avendaño Jiménez y Diego Hernán Pérez Serrano, la cual tiene como objetivo describir el entorno laboral de tres personas que ocupan diferentes cargos en esta plaza de mercado: una “cotería”, el dueño de un puesto callejero y un comerciante de cítricos. La investigación se hace en el año 2011 por estudiantes de la Universidad del Rosario de Bogotá y se inclina por el reportaje de una manera descriptiva, ya que busca mostrar las similitudes y diferencias entre los tres trabajadores, evidenciando los contrastes socioeconómicos existentes y las dificultades que diariamente deben afrontar en esta central de comercio, teniendo en cuenta la carga laboral, el desplazamiento en transporte público, sus diferentes historias y el ambiente sonoro para enriquecer su narración.

Para complementar lo que se busca con el reportaje y la importancia que tiene para este trabajo investigativo, la estudiante Ana Lucía Bolaños Alegría, de la facultad de Humanidades de la Universidad Rafael Landívar de Guatemala, realizó un trabajo de investigación en el año 2015, titulado: “*Reportaje radiofónico informativo sobre la desnutrición crónica infantil en Guatemala*”. Como su nombre lo indica, abarca el tema de la desnutrición crónica que presentan los niños menores de cinco años en ese país, a causa de los diversos problemas sociales y económicos que enfrentan un gran número de familias de esta sociedad; el reportaje pretende informar acerca de esta realidad y hacer aportes a favor de la salud de los menores. El aporte más

grande del proyecto es que permite analizar los alcances de este género periodístico para describir una problemática, revelar información importante y aportar a la solución de problemas, utilizando la radio como canal de comunicación.

6. Marco teórico

6.1 Primera categoría: Transporte

6.1.1 Conceptualización

Se define transporte al servicio regulado por el Estado que se presta al público para el desplazamiento de bienes y personas, operado generalmente por particulares, en vehículos adecuados para el desplazamiento de un lugar a otro y por el cual se cobra una tarifa establecida por el gobierno o los operadores privados.

Según la Real Academia de la Lengua Española, transporte es la “acción o efecto de transportar o transportarse”, o “un sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro”.

6.1.2 Transporte Público

Teniendo en cuenta la definición anterior, el transporte público hace referencia a los vehículos (autobuses, taxis, colectivos, trenes, metro, Transmilenio, Sitp) que cumplen la labor de desplazar de un lugar a otro a los ciudadanos o pasajeros y que se lucran de manera económica, pagando al Estado los impuestos establecidos para la prestación del servicio, además de estar disponibles para la ciudadanía en general. En la mayor parte de los casos, dichos vehículos pertenecen a empresas privadas que tienen algún tipo de acuerdo con el Estado y brindan un servicio de transporte a la comunidad, a través de una tarifa económica diaria establecida. Es importante mencionar que la finalidad inicial de este tipo de transporte no es la generación de ganancias económicas altas para las empresas privadas que hacen parte de él, sino que debe cumplir un fin social y ser útil a la comunidad o población donde se le asigna su operación. De conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 en Colombia, “el transporte público es una

industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica”.

Características:

- Es para el uso de la ciudadanía en general.
- Maneja tarifas económicas.
- Los vehículos se dirigen a lugares de difícil acceso.
- Facilita la circulación, un vehículo público puede transportar a más de 30 personas.
- El estado maneja el funcionamiento del transporte público.

6.1.3 Transporte Privado

Contrario al transporte público, el privado hace referencia a los vehículos particulares (camiones, camionetas, automóvil) de uso exclusivo, es decir, solo para una parte de la ciudadanía donde en algunos casos se cobra también una tarifa con la finalidad de transportar bienes, servicios o mercancías de un lugar a otro. El transporte privado no lucra económicamente de manera directa al Estado vigente, porque pertenece a empresas particulares e independientes que poseen un responsable o dueño de los vehículos; en este caso las ganancias económicas son para los dueños o socios. De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, en Colombia:

El transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de seres humanos o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

Características:

- Es exclusivo para una parte determinada de la ciudadanía.
- Maneja tarifas económicas, costosas y de difícil acceso para la comunidad.
- Los vehículos se dirigen a cualquier lugar, a donde el ciudadano o quién lo contrate diga.
- Transporta cargas pesadas, livianas y pasajeros.
- Una persona o entidad particular e independiente maneja el funcionamiento del transporte privado.

6.1.4 Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros

Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

(Decreto 170 de 2001)

Con base en lo anterior y según el Plan de Desarrollo del municipio de Soacha (2014 – 2018), en los artículos 32 y 34, se propone la opción de crear un “subsistema de transporte complementario”, que se entiende como “el sistema de transporte público colectivo que atiende la demanda que no cubre el sistema de transporte masivo o estratégico” (Plan de Desarrollo Territorial Soacha – 2016). Esta afirmación expande la posibilidad de implementar una propuesta con el aval del Gobierno Nacional que brinde al municipio la opción de tener un sistema de transporte de calidad y acorde a las necesidades de la población residente en la ciudad; a su vez, en el documento CONPES 3819 de 2014, Sistema de ciudades, sugiere la implementación de estrategias que busquen contextos acordes para el ciudadano en cualquier ámbito e involucrar a los actores del transporte en la estrategia que se implemente; de igual manera en el documento CONPES 3677, se brindan algunos lineamientos para mejorar la problemática de movilidad y

transporte en Bogotá y municipios aledaños. Con esta información se da vía libre a la formulación de propuestas que agrupen y reorganicen la actual flota de buses de transporte terrestre del municipio, con el fin de lograr una uniformidad con el sistema actual y mejorar la calidad del mismo.

Al respecto, el documento titulado “Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina”, realizado por CEPAL de Naciones Unidas, adelanta una investigación exhausta sobre los “BRT” en Bogotá (por sus siglas en inglés, Bus Rapid Transit) o (Sistema Transmilenio), en el que resalta la importancia del transporte público “como herramienta fundamental para el desarrollo económico de una ciudad”. No obstante recalca la importancia de tener sistemas completamente integrados de transporte público en ciudades de América Latina, especialmente en las que tienen gran proyección de crecimiento, como Bogotá y principalmente Soacha.

Para CEPAL,

El transporte público es una herramienta fundamental para solucionar los problemas de transporte urbano y lograr una ciudad eficiente y equitativa, ya que el transporte público es más eficaz que el privado, en términos de pasajeros transportados por unidad de espacio, consumo energético e impacto ambiental. (2009, p.7)

Y agrega que:

La mejoría de los sistemas de transporte público es crucial para el desarrollo sostenible de una ciudad en términos sociales, ambientales económicos, políticos y urbanísticos, especialmente en aquellas en pleno desarrollo, donde una proporción muy alta de la población se moviliza en transporte público (alrededor de 70 -80%). (2009, p.8)

El documento permite realizar un análisis sobre la pertinencia del bus rápido (BRT) y lo denomina como una solución alterna o complementaria; con esta afirmación abre el debate sobre

la capacidad de demanda de este sistema, explica el boom que se dio en América Latina con la llegada de esta propuesta y cómo se aplicó en Curitiba - 1972 (Brasil) primera ciudad latinoamericana en implementarse. Sin embargo, aclara que en algunas ciudades este es el principal medio de transporte, mientras que en otras es un complemento, como en el caso de Bogotá con el SITP, o en Quito, que ya se encuentra en la construcción de las primeras líneas del metro. Con respecto a la capital colombiana, el documento resalta la agrupación de cicloparqueaderos en los portales, lo cual promueve el uso de la bicicleta; también indica que de todos los BRT de América Latina, el de Bogotá es el más amplio.

Sin embargo, aclara que para lograr una “política de transporte integral” se debe cambiar el enfoque de “transporte para la ciudad por transporte para los seres humanos” en donde se dé prioridad, en primer lugar, a las personas en condición de discapacidad, seguido de los peatones, usuarios de la bicicleta y posteriormente el transporte público para empezar a planificar y priorizar. También resalta la importancia de la participación ciudadana en la implementación de sistemas de transporte público con el fin de “enfaticar la necesidad del punto de vista del usuario”

Para CEPAL, aún existen muchos retos orientados a lograr mejorar la calidad del transporte en las ciudades de América Latina; no obstante enfatiza que la organización del transporte como sistema donde involucren todos los medios posibles, es necesario para garantizar la prestación del servicio de acuerdo a las necesidades de cada población.

Según el documento, debido al éxito que el Sistema Transmilenio tuvo en Bogotá, se ha desarrollado un plan para hacer sistemas BRT en cinco ciudades más: Cali, Barranquilla, Medellín, Bucaramanga y Soacha. Con respecto a este último municipio, ya se implementó una de las tres líneas proyectadas, debido a la conurbación funcional con la capital, que inició en la década de los años 60 con la utilización del corredor vial de la Autopista Sur. No obstante esta implementación es incipiente para la población, y de ahí radica la importancia de reorganizar y

agrupar las empresas tradicionales de transporte propias del municipio para realizar un sistema complementario a Transmilenio.

En el caso de Colombia, se tomará como ejemplo y experiencia positiva la ciudad de Medellín. El diario El País de España, en su edición de marzo de 2017 para Latinoamérica, destacó el transporte de Medellín *como un modelo para Latinoamérica*, ya que cuenta con varios sistemas integrados para cubrir la demanda de toda la población: Metrocable, Tranvía, Metro, MetroPlús y cicla; es posible hacer uso de estos medios a muy bajo costo con una sola tarjeta integrada.

Con base en lo anterior, esta propuesta se pretende aplicar de la misma manera en el municipio de Soacha; el modelo SITVA (Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá), integra 110 rutas que movilizan a 344.000 pasajeros diariamente. En la siguiente gráfica se muestra con más precisión el funcionamiento del Sistema SITVA.

Estructura del Sistema -Valle de Aburrá

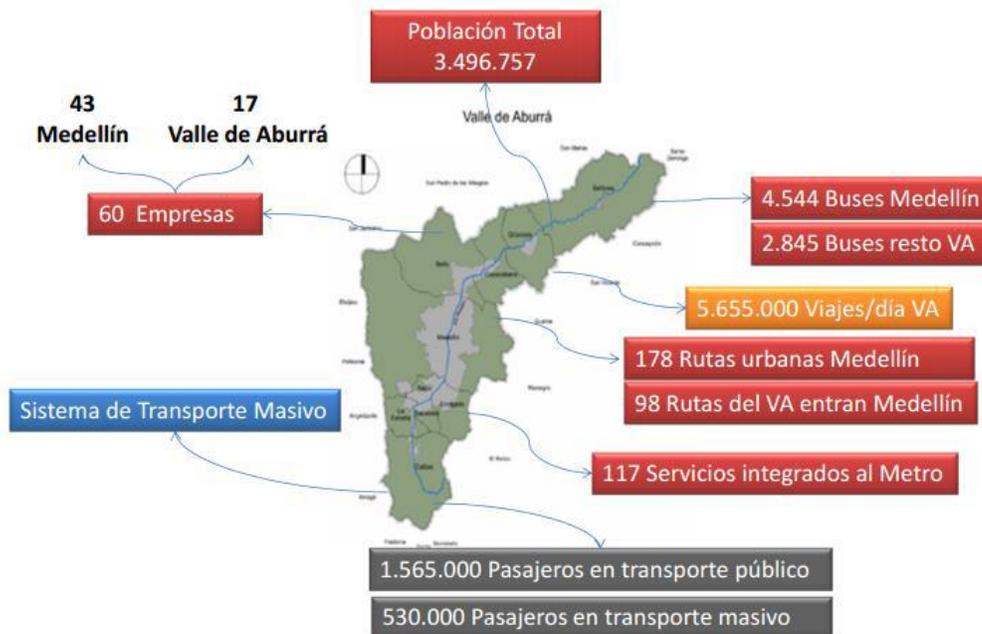


Ilustración 1. Medellín ciudad habitada por la vida, que se reinventa todos los días, de Alcaldía de Medellín, (2013). Recuperado de: <http://www.naturgas.com.co/uploads/pdf/2013pdf3.pdf>

Al respecto, el informe *Sistemas Integrados de Transporte Masivo en Colombia: Avances, retos y perspectivas en el marco de la política nacional de transporte urbano*, realizado por la Contraloría General de la Republica de Colombia, realiza un análisis acerca de la implementación de los sistemas integrados de transporte en las ciudades anteriormente mencionadas. Resalta que fueron creados debido a las deficiencias identificadas en los sistemas de transporte urbano de pasajeros tradicional (2010, p.4). Es el Gobierno Nacional quién decide formular una política pública de transporte urbano acorde al crecimiento de la población. Y añade que para consolidar esta propuesta se requiere “la vinculación de inversionista privados en la prestación del servicio a través de procesos de competencia por el mercado. Específicamente, para las ciudades con más

de 600 mil habitantes se recomienda que se estructuren sistemas integrados de transporte masivo” (2010, p.5).

Se debe dar prioridad al transporte masivo, ya que está comprobado que en muchos países el transporte colectivo es menos costoso para la mayoría de personas en términos sociales, económicos y ambientales. Las evaluaciones han demostrado que el transporte masivo es en promedio de 7 a 10 veces menos costoso que el transporte individual como el automóvil. (Citado en Montezuma, 2000, p.104).

Así mismo, en el libro “Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina, publicado por el Banco de Desarrollo de América Latina, bajo los estudios realizados desde el Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) en el que se comparten los resultados de los análisis de la evolución y situación actual de transporte y desarrollo vial en 15 ciudades de América Latina, incluida Bogotá y la zona conurbana (Soacha), se resalta el crecimiento de pequeñas ciudades e indica que estas “se han convertido en metrópolis y urbes más grandes y han pasado a ser megalópolis” (2011, p.11). Y sugiere la necesidad de crear un área metropolitana legalmente constituida, como el caso de Lima, Ciudad de México y Medellín, debido a que “el crecimiento de la población no sólo es en el perímetro urbano, sino en la región circundante, que se traduce en una mayor demanda por servicios, incluido el transporte urbano y metropolitano” (2011, p. 149). “En este caso, el transporte metropolitano jugaría un papel clave y la necesidad de una planificación ciudad-región es imprescindible”. (2011, p.149) Y agrega que:

El desarrollo de los municipios vecinos y el fortalecimiento de sus lazos económicos con Bogotá implicarán incrementos en las distancias recorridas por los vehículos y la ocupación de las vías. En este sentido, la consolidación de la ciudad-región, con la

participación de las diferentes autoridades involucradas, se hace cada vez más necesaria.
(2011, p.151-152)

Teniendo en cuenta lo anterior, Ricardo Montezuma, en su libro *Presente y futuro de la movilidad Urbana en Bogotá*, agrega que:

El análisis y la acción urbana de Bogotá no pueden reducirse a los límites del Distrito Capital. Incluso, si no existe un área metropolitana oficial, es necesario observar las relaciones de la capital con su área de influencia, analizando detalladamente el proceso de transformación socioeconómica y espacial que tiene lugar en la Sabana de Bogotá. La continuidad funcional y/o físicamente entre Bogotá y otros municipios como Soacha, Chía, Funza, Madrid y Mosquera, entre otros, hace que el distrito funcione como un centro metropolitano, por lo cual las propuestas en muchos aspectos deberían ser metropolitanas. Claro que la escala metropolitana en lo que concierne a la representación, participación y concertación es mucho más un desafío político que técnico, pero no por esta razón se puede dejar de insistir sobre esta necesidad desde una óptica ciudadana y profesional. Para el caso de la sabana de Bogotá se debería pensar en un esquema de sistema integral y multimodal de transporte metropolitano. (2000, p.105)

6.2 Segunda categoría: Movilidad

6.2.1 Concepto

El concepto de movilidad es amplio, complejo y reciente, ya que involucra diferentes variables más allá de los desplazamientos. Contrario al concepto de transporte, la movilidad tiene en cuenta no solo infraestructura y vehículos, sino que agrega las condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de las personas que se movilizan (Como se cita en Dangond,

Jolly, Monteoliva y Rojas, 2011, p.490). De acuerdo a la Secretaría de Movilidad del municipio de Soacha, dentro de este concepto se deben atender las variables que presenta el sistema, como la “infraestructura (vial y peatonal), el transporte y la logística de la movilidad”, ya que de esto deriva el buen funcionamiento y aprovechamiento de las vías. Lo que indica que la palabra movilidad encierra todo el proceso vial, desde la planeación o búsqueda del territorio, hasta la ejecución, los medios de transporte y la congestión vehicular que se presenta actualmente; es un concepto bastante extenso debido a que también incluye los estudios del uso de suelo y cómo este aporta al flujo del transporte. El desplazamiento, conocido como utilización del espacio, se convierte en movilidad cuando involucra un cambio social, es decir, un cambio de rol o de estado en la persona que lo realiza” (Como se cita en Dangond et al., 2011, p. 491).

Así mismo, los conceptos “transporte y movilidad” no son sinónimos, ya que el primero involucra la utilización de energía y, por tanto, requiere el diseño de infraestructuras especializadas para disminuir el costo del viaje o la contratación de empresas especializadas en producir esas infraestructuras; y el segundo requiere usar formas más autónomas de desplazamiento, una oferta de alternativas posibles, para la gestión del gasto energético y del espacio vista desde una perspectiva más amplia que la del costo invertido y de la capacidad de la infraestructura a la demanda de viajes en un medio de transporte. Y aduce que la movilidad debe entenderse como un derecho. (Citado en Dangond et al., 2011, p.492)

No obstante, una de las principales problemáticas que presenta la movilidad, aparte del ligero crecimiento de la población, es el hecho de que por ser un concepto relativamente nuevo tiende a asimilarse o confundirse con “transporte”, por ende, no hay una cultura acerca del término y su importancia, lo que radica en el desconocimiento de su fin; ahora bien, a pesar de que el transporte fue importante y cumplió su rol en su momento de acuerdo a las dinámicas de ese entonces, en la actualidad se requiere introducir el concepto de movilidad en los proyectos que se

implementen, esto con base en todo lo que implica su significado. De allí radica la importancia de propuesta como esta que involucra todos los elementos para estar a la vanguardia de las necesidades de los ciudadanos.

6.2.2 Movilidad Sostenible

Para nadie es un secreto que el consumo acelerado en las grandes ciudades afecta en gran medida la capacidad de los recursos naturales, ya que genera una fuerte presión sobre el medio ambiente debido al crecimiento de la población y al afán de suplir sus necesidades, sumado a la nula planificación de las ciudades que ocasiona un desorden social que afecta al planeta tierra; Soacha, como muchas ciudades intermedias en Colombia, no es la excepción: el transporte urbano actual es inoperante y obsoleto, lo que genera que los niveles de contaminación sean mayores. Entonces el reto es transformar ciudades sostenibles para ofrecer mejores recursos y servicios a las futuras generaciones. Sin embargo, para lograr esta meta, se deben proyectar las ciudades para que sean autónomas en la utilización de recursos según las nuevas formas de planificación global (Citado en Dangond et al., 2011, p. 493).

Por otra parte, las políticas de transporte y circulación buscan brindar un amplio y democrático acceso al espacio urbano, por medio de la priorización de los modos no motorizados y colectivos de transportes, de forma eficaz, incluyente y ecológicamente sostenible, priorizando a las personas y no en los vehículos (Como se cita en Dangond et al., 2011, p. 493).

Es claro que la movilidad sostenible implica una serie de factores primordiales como la priorización del peatón, la recuperación del espacio público y la cultura ciudadana, concepto que se pretende aplicar en esta propuesta; a su vez, el documento CONPES 3305 del 2004, define y caracteriza un modelo de ciudad: “compacta, sostenible, equitativa y con capacidad para gestionar y financiar su propio desarrollo”.

Actualmente, desde las secretarías distritales de ambiente y movilidad se está estructurando el término para pasar a “movilidad sostenible”, con lo cual se pretende en primer lugar, contribuir a mejorar el medio ambiente y posteriormente promover el uso de la bicicleta, los carros compartidos, el transporte público, entre otros, para descongestionar las vías y proporcionar mejor calidad de vida a los habitantes.

6.3 Tercera categoría: Escuela de Palo Alto

Desde el ámbito comunicativo, el grupo investigativo tomó como referente el modelo de la escuela de Palo Alto o Colegio Invisible, que tiene sus inicios en 1942 en una localidad ubicada a las afueras de San Francisco (E.E.U.U), de la cual se destacan los investigadores Gregory Bateson y Paul Watzlawick, quienes fueron pioneros en analizar el proceso comunicativo como un modelo propio de las ciencias humanas. “La comunicación fue estudiada, por tanto, como un proceso permanente y multidimensional, como un todo integrado, incomprendible sin el contexto en el que tiene lugar” (Rizo, 2011, p.6), en este, la comunicación es vista como un proceso social de participación que implica la construcción de elementos sociales a partir de la interacción de las personas, en la cual se incorporan diversos modos de comportamiento (gestos, miradas, espacios). En este modelo, cada individuo hace parte de una cultura, que a su vez se guía por una serie de normas que los regulan. El éxito de la comunicación en este modelo es que todos sus participantes se comunican a través de un mismo código, el cual no se altera dentro del canal porque se tiene en cuenta el receptor, apoyado en la interacción social, tal como se analiza en este proyecto.

Así mismo se tomó como base el interaccionismo simbólico, propio de esta escuela, ya que permite analizar un entorno social desde la perspectiva de los participantes; se tuvo en cuenta las necesidades de los ciudadanos de Soacha frente a las problemáticas que ellos mismos han

manifestado a través de los medios de comunicación y los resultados conocidos en las herramientas de investigación aplicadas, tales como la encuesta, recopilación documental, entrevistas, entre otros, lo que permitió identificar falencias que presenta el sistema de transporte y así construir una propuesta en conjunto con un grupo de pobladores del municipio.

Adicional a esto, tal como lo indica Watzlawick, en el tercer axioma de su teoría: la naturaleza de una relación depende de la forma de pautar las secuencias de comunicación que cada participante establece, es decir, el investigador debe participar en el contexto investigado. Para el caso del proyecto en cuestión, se definieron los roles de cada participante y su aporte a la investigación.

6.4 Cuarta categoría: El reportaje

6.4.1 Definición

Según la Real Academia de la Lengua Española (2017), reportaje se define como: “trabajo periodístico, cinematográfico, etc., de carácter informativo”; a esto se añade la recolección de datos de Sonia F. Parratt, en su libro “Introducción al reportaje: antecedentes, actualidad y perspectivas”. Cita a varios estudiosos del tema que han elaborado sus propias definiciones del concepto, para proponer esta descripción:

El reportaje es un género periodístico de extensión variable en el que se suele ahondar, e incluso explicar y analizar, en hechos actuales pero no necesariamente noticiosos, cuyo autor goza de una mayor libertad estructural y expresiva, y que generalmente se publica firmado y acompañado de fotografías o infografía. (Parratt, 2003, p.35)

Partiendo de esta definición, se considera el reportaje como un género versátil, el cual permite investigar a fondo cualquier noticia, tema de interés o problemática, teniendo la libertad de

manejar la estructura que el autor escoja e interpretando la información presentada para mayor comprensión del mismo.

6.4.2 Reportaje Radial

De acuerdo con la investigación que realizó Susana Herrera (2010), según los autores consultados, afirma que:

El reportaje es un modelo de representación de la realidad que a partir del monólogo radiofónico persigue narrar y describir hechos y acciones de interés para el oyente, proporcionándole un contexto de interpretación amplio en los contenidos y el uso de fuentes rico y variado en los recursos de producción, y cuidado y creativo en la construcción estética del relato. (p.91)

El reportaje en radio permite usar diferentes estilos narrativos, hacer uso de sonidos que permitan enriquecer el relato, trabajar la imaginación y hacer uso de la creatividad, de manera que los oyentes puedan comprender e interpretar la información fácilmente.

6.4.3 Características

Los conceptos descritos a continuación son de Susana Herrera, tomando como base algunos que describen las características principales del reportaje radial.

- Informativo

Presenta un hecho actual o de interés en general, que no solo se limita a contar lo sucedido, sino:

Dado que es misión del reportero indagar, investigar y profundizar en un tema, este completará los datos más noticiosos de su texto con información relativa al contexto, a los

antecedentes, a las causas, a las consecuencias, a los casos similares, a los testimonios y al ambiente. (Herrera, 2007, p.96)

Es decir, se tendrá en cuenta todo lo que rodea a la noticia o el tema, se analizarán datos, documentos, declaraciones de los involucrados y demás material, para dar a conocer los hechos desde todos los puntos de vista, con información veraz y completa.

- Conexión con la actualidad

Para indagar acerca de un tema en particular no es necesario vincularlo con un hecho que precisa ser contado de manera urgente e inmediata, ya que esa función la cumple la noticia, lo que el reportaje pierde en inmediatez se refleja en la investigación, profundidad e inmersión que realiza el periodista para obtener un producto novedoso.

- Narrativo – Descriptivo

Por tratarse de la radio, hay que tener en cuenta la forma en que serán narrados y descritos los sucesos, ya que al no contar con imágenes se debe hacer uso de todos los recursos sonoros, que permitan enriquecer el relato y enganchar al oyente. Por ello, se debe tener una estructura que permita bridar una secuencia a los hechos, describir los acontecimientos que conlleven a una contextualización con el fin de brindar mayor información y comprensión.

- Profundidad

Se debe buscar toda la información existente, contrastar fuentes (como testigos, perjudicados, expertos o autoridades), averiguar causas y consecuencias de los hechos y abordar el tema desde todos los puntos de vista; por ello es importante hacer uso de las herramientas investigativas que

permitan conocer los aspectos para poder explicar al oyente la situación, acciones y posibles soluciones.

- Libertad estructural

Una de las ventajas que se tiene a la hora de elaborar un reportaje, es escribirlo, ordenarlo y contarlo como el periodista desee, ya que al investigar y abordar todas las fuentes, es quien más conoce del tema; se transforma “de algún modo, en voz autorizada para configurar su texto, estructurarlo y adornarlo como quiera” (Herrera, 2007, p.97). Permite al investigador darle un toque personal y original al momento de presentar el producto a los oyentes, generando una conexión y reconocimiento a su estilo narrativo.

6.4.4 La radio y los medios masivos

Con base en el libro *De los medios a las mediaciones*, de Jesús Martín Barbero, se tiene en cuenta el papel que desempeña la radio en la “cultura de masas” de América Latina, iniciando en Argentina, conectándolo a la “cultura popular”; “la radio será desde el principio eso: música popular, recitadores, partidos de fútbol, y desde el año 1931 por antonomasia, radioteatro” (Martín Barbero, 1987, p. 187). La radio ha tenido cambios importantes a lo largo del tiempo, empezando a ser reconocida por medio del radioteatro, el cual empezó a generar mayores audiencias para una nueva experiencia a los receptores. Posteriormente, se le hace un reconocimiento cultural y empieza a expandirse por los países de Sur América, transformándose en un medio comunitario y masivo que transmite información de manera rápida que involucra a los diferentes actores de la sociedad.

6.4.5 La radio como generadora de cambios

En el ámbito nacional la radio ha jugado un papel importante como herramienta para visibilizar propuestas e inquietudes de los ciudadanos, siendo el reportaje uno de los géneros de más impacto por su profundidad a la hora de emitir información y su facilidad de contar historias apoyadas con testimonios. Un ejemplo concreto es el proceso liderado por la académica, investigadora, comunicadora social y doctora en ciencias sociales, Ana María Miralles, quien con su proyecto “Voces Ciudadanas Parquímetros” (1999), lideró una batalla en contra de la alcaldía de Medellín para evitar que se propagara la invasión de las calles y se afectara la movilidad del centro de la ciudad.

Desde la facultad de Comunicación Social y periodismo de la Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín buscó apoyo de los medios de comunicación de la región para visibilizar la inquietud de los ciudadanos frente a las medidas de la alcaldía al legalizar los parqueos de vehículos en bahías y calles, lo que originó trancones, congestión e inseguridad.

Miralles (1999) reunió a los líderes de la comunidad y comenzó un proceso de periodismo público donde el ciudadano del común dejó de criticar para proponer y convertirse en un actor protagónico con el fin de potenciar la capacidad de deliberación de la ciudadanía, ofrecer información con miras a la participación y apoyar los procesos comunitarios.

Uno de los medios participantes fue radio Mi Comuna, emisora que a través de reportajes radiales visibilizó la problemática, acompañó el proceso y denunció periódicamente las consecuencias que el proyecto parquímetros tuvo en contra de la movilidad y la seguridad de Medellín.

Durante siete meses (agosto de 1999-marzo de 2000) se insistió a través del reportaje radial en el error que cometió la alcaldía al habilitar los parquímetros en zonas de alta congestión vehicular, proceso acompañado de entrevistas, conversaciones ciudadanas, historias periodísticas y recolección de datos e información.

Visibilizar esa problemática a través del reportaje radial sirvió para sensibilizar a los ciudadanos, informarlos, persuadir a las autoridades, llamar la atención de la administración pública para que estudiara profundamente los efectos de un proyecto antes de adjudicarlo, motivar a la comunidad y presionar para que los responsables adoptaran las medidas y atendieran las quejas de los ciudadanos.

El resultado de esa unión entre la ciudadanía, la academia y los medios de comunicación, sirvió para que al cabo de 7 meses la alcaldía de Medellín reversara la medida, retirara los parquímetros y atendiera el llamado de los ciudadanos afectados. Además se demostró que los géneros periodísticos, en este caso el reportaje radial, deben transformar el tradicional modelo unidireccional de la información y convertirlo en una herramienta de doble vía en donde el habitante del común pueda incidir en los contenidos mediáticos para conectarse a la gestión pública (Miralles 2000).

7. Marco Normativo

Como soporte legal para esta propuesta, en primer lugar se tuvo en cuenta la normatividad vigente en Colombia con respecto al tema de transporte. Adicional a esto los documentos del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), que es “la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país”, y finalmente lo acordado en el actual Plan de Desarrollo del municipio de Soacha.

Leyes:

Ley 105 de 1993, artículo 11, literal C, que establece:

- “El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los Municipios contiguos será organizado por las Autoridades de tránsito de los dos Municipios. Ellos de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia. Los buses que desde los Municipios contiguos ingresen al centro de la ciudad, utilizarán las vías troncales construidas especialmente para el transporte masivo a través de buses. Para el efecto tendrán que adaptarse a las condiciones exigidas para ese tipo de transporte en esas vías”.
- Artículo 5° de la Ley 336 de 1996, “el carácter de servicio público esencial, bajo la regulación del Estado, que se le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prevalencia del interés general sobre la particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo”.
- Artículo 2° y 365 de la Constitución Política de Colombia: “Corresponde al Estado promover la prosperidad general, asegurar el cumplimiento de sus deberes y el de los

particulares, y asegurar la prestación eficientes de los servicios públicos (Incluido el transporte)

- Numeral 1° literal C) del artículo 3° de la Ley 105 de 1993. “Uno de los principios de transporte público es la accesibilidad, exigiéndose a las autoridades competentes del diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte”.
- Artículo 3° de la Ley 336 de 1996. “En la regulación del transporte público, las autoridades competentes deberán exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas que garantice a los habitantes la eficiente prestación del servicio en todos los niveles que se establezcan al interior de cada modo”.
- Artículo 8° de la Ley 339 de 1996. “Las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”, al respecto se entiende que se le otorgan las competencias a los gobiernos municipales.
- Artículo 18 de la Ley 336 de 1996. “El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones establecidas; a su vez, conforme el numeral 5° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos y contratos de concesión a operadores de transporte público no generan derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos”.
- Artículo 17 de la Ley 336 de 1996. “El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezca en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que

determine la demanda existentes o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización”.

- Artículo 2° de la Ley 336 de 1996. “La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector”.
(Transporte)
- Artículo 36 del Decreto 170 de 2001. “La autoridad competente podrá autorizar convenios de colaboración empresariales bajo las diferentes figuras de asociación entre empresas habilitadas para su prestación eficiente, la racionalización y modernización del parque automotor en procura de la cómoda, segura y accesible prestación del servicio”.
- Artículos 35 y 41 de los decretos 170 y 171 de 2001. “El servicio interurbano originado en el corredor, es generado a partir del concepto “Ruta de influencia”. Allí se establece una alternativa para la prestación del servicio entre municipios contiguos, teniendo como requisito, características de prestación semejantes al servicio urbano y estableciendo como ente determinador al Ministerio de Transporte, previa solicitud de las autoridades municipales quienes propondrán las particularidades en la prestación del servicio.

Documentos CONPES

- CONPES 3677 de 2010, “Movilidad integral para la región capital Bogotá- Cundinamarca” y 3256/ 2003 “Políticas y estrategias para la gestión concertada del desarrollo de la región Bogotá- Cundinamarca”. Aplica el concepto de integración del corredor del sur Soacha – Bogotá y “tiene como meta resolver la problemática de movilidad en Bogotá y sus municipios aledaños”.
- CONPES 3819 de 2014 “Sistema de ciudades”, “generando estrategias que propicien contextos favorables para el ciudadano y la gestión de la administración municipal desde

ámbitos de orden social, económico, ambiental y territorial, así como la prevalencia de los actuales actores del transporte en el modelo propuesto”.

- CONPES 3256 de 2003 “Políticas y estrategias para la gestión concertada del desarrollo de la región Bogotá Cundinamarca”. Establecen lineamientos de complementariedad e integración.

Plan de Desarrollo Municipal (Soacha)

- Plan de Desarrollo municipal 2014-2018, artículos 32 y 34, “el sistema de transporte público colectivo que atiende la demanda de transporte colectivo que no cubre el sistema de transporte masivo o estratégico”.

8. Diseño metodológico

El enfoque utilizado en el presente proyecto es el cualitativo, debido a que tiene en cuenta todas las perspectivas y puntos de vista de los objetos de estudio, además trabaja considerablemente la observación de la realidad y los participantes (haciendo uso de entrevistas), lo que permite construir la realidad desde las vivencias y escenarios involucrados, en este caso se aborda y estudia la problemática de transporte público en el municipio de Soacha desde esa perspectiva.

Por otro lado, es importante tener en cuenta la opinión de los diferentes actores sociales involucrados, no solo la de los usuarios de los medios de transporte, sino de los diferentes entes que los rigen y las empresas transportadoras. También por medio de la observación, hacer evidente los comportamientos que adquieren las personas ante el buen o mal servicio que presten las empresas transportadoras y cómo afecta a los habitantes.

La investigación utiliza los lineamientos de tipo etnográfico y estudio de caso, de acuerdo a la descripción del problema y a la búsqueda de una solución dada a través del criterio y los parámetros que los investigadores establezcan para ello. Teniendo en cuenta que la investigación es de tipo cualitativa, lo que se pretende con este diseño metodológico es lograr conseguir el cumplimiento de los objetivos establecidos para llevar a cabo el proyecto, a través de la exploración territorial del municipio de Soacha y las áreas más afectadas por la problemática del transporte público, para que de esta manera se genere una descripción y explicación más amplia de la situación, y los investigadores elaboren una propuesta, que se difundirá por medio de un reportaje radial, el cual permita visualizar la problemática que enfrentan a diario miles de usuarios del transporte y se busque una posible solución.

Teniendo en cuenta el enfoque cualitativo de esta investigación, los instrumentos que se implementarán serán propios de este método. Las herramientas expuestas a continuación estarán acompañadas por el alcance de cada uno de los objetivos planteados en la ejecución de este proyecto.

En primer lugar, con el fin de dar cumplimiento al primer objetivo específico, el cual busca identificar las problemáticas del transporte público del municipio, se implementarán dos tipos de instrumentos: el primero es la observación directa, que llevó a conocer con más exactitud estas mismas problemáticas y ahondarlas desde la comunicación participativa entre los habitantes, los entes gubernamentales, las empresas transportadoras y los investigadores, y el segundo instrumento que se utilizó es la entrevista a profundidad, la cual se realizó a los pobladores del municipio con el fin de conocer los antecedentes, la situación actual y el posible panorama a futuro de esta problemática, esto a través de sus relatos e historias de vida.

Así mismo, para conseguir dar cumplimiento al segundo objetivo, que consiste en conocer el alcance del servicio de transporte público actual prestado por las empresas que operan el corredor Soacha-Bogotá, nuevamente se hizo uso de dos instrumentos de investigación: el primero es la encuesta, con el fin de hacer un diagnóstico que permitió conocer a ciencia cierta las ventajas y desventajas del transporte que actualmente se presta en el municipio y otros aspectos importantes para el ciudadano como el medio de comunicación más idóneo para la difusión de la propuesta; adicional a esto se realizó un estudio con un grupo focal para medir en profundidad el alcance del transporte actual en el municipio y su visión respecto a la propuesta a implementar, con el fin de conocer la pertinencia de la misma.

Para finalizar con el tercer y último objetivo, que busca realizar un reportaje radial que exponga la problemática actual y presentar la propuesta como solución de la misma, se hizo una

recopilación documental, de material escrito, radial y audiovisual, con el fin de conocer el alcance y pertinencia de este género periodístico en el desarrollo de este tema.

9. Línea de investigación

La línea de investigación que se escogió para este proyecto es la Innovación social, ya que con la participación de los diferentes actores presentes en la problemática del transporte público terrestre, se identifican y analizan las diversas dificultades del servicio, esto permitió crear una propuesta que permita mejorar su calidad, articulándolo al sistema masivo, evitando los excesivos gastos en pasajes, y haciendo uso de la radio como herramienta de contextualización, difusión del problema y la posible solución, teniendo en cuenta proyectos similares que se han aplicado en otras regiones del país, como aporte al desarrollo social del municipio de Soacha.

Aunque esta investigación tuvo en cuenta proyectos semejantes para plantear la propuesta, se considera como innovación social porque el municipio no cuenta con un sistema de transporte integral y autónomo, así al aplicarla generaría cambios importantes y avances para Soacha en materia de transporte y movilidad, haciendo de este un referente de cambio y organización.

10. Tipo de investigación

Esta investigación tomó como referencia el estudio de caso, debido a que este tipo de investigación “podría tratarse del estudio de uno o varios casos, combinando distintos métodos para la recogida de evidencia cualitativa y/o cuantitativa con el fin de describir, verificar o generar teoría” (Martínez, 2006, p.174); es decir, permite abordar un tema determinado, haciendo uso de todas las herramientas investigativas que puedan aportar al estudio como recopilación documental, entrevistas, observación, entre otros. Se puede tener en cuenta todos los puntos de vista para ampliar el conocimiento de la problemática e intervenir de manera adecuada en ella.

El estudio de caso permite al investigador medir el comportamiento de las personas involucradas en el fenómeno a estudiar (como se cita en Martínez, 2006, p.167); en este proyecto se analiza cómo los usuarios perciben y hacen uso del sistema de transporte público, teniendo en cuenta el tema de cultura ciudadana, observado en los diferentes actores de la problemática, con el fin de crear una propuesta que permita resolver las dificultades expuestas, facilitando y mejorando la calidad del servicio para los habitantes del municipio.

Para conocer a profundidad las unidades de análisis, el grupo investigativo tomó una muestra de 383 personas de un universo, que es el total de la población de Soacha quienes respondieron la encuesta en el trabajo de campo y/o por internet, aunque este último permite que la información llegue a todo el mundo, las respuestas estaban limitadas al campo de estudio e iban dirigidas a los habitantes del municipio. Por tal motivo, la investigación derivó en diseñar una propuesta que diera solución a las problemáticas expuestas por la comunidad, haciendo uso del estudio de caso.

11. Instrumentos de Investigación

Con el fin de lograr dar cumplimiento a los objetivos pactados en el desarrollo de este proyecto, se hizo uso de cinco técnicas de recolección de información para el ejercicio de esta investigación.

- **Observación directa**, con el fin de analizar atentamente las problemáticas que se presentan con respecto al transporte para su posterior análisis, de esta manera se logrará percibir con más exactitud el impacto de las mismas y profundizar desde la comunicación participativa entre los diferentes actores involucrados.
- **Entrevista en profundidad**, Permitirá un diálogo real entre los investigadores y la población, orientada a conocer las diferentes versiones de cada actor, lo que conllevará en gran medida a conocer la situación actual y los alcances de la propuesta, se realizó a los pobladores del municipio con el fin de conocer los antecedentes, la situación actual y el posible panorama a futuro de esta problemática, esto a través de sus relatos e historias de vida.
- **Encuesta**, con el fin de realizar un diagnóstico que permita conocer a ciencia cierta las ventajas y desventajas del transporte que actualmente se presta en el municipio, y las herramientas que permitan mejorar la problemática
- **Grupo focal**, se seleccionó a un grupo determinado de personas habitantes del municipio con el fin de conocer a profundidad su opinión respecto a la problemática de transporte y la propuesta. Se tomó registro fotográfico y sonoro para conocer sus puntos de vista.
- **Recopilación documental**, Se realizó un análisis de documentos y de material audiovisual, escrito y radial en los que se observaron los estudios previos a este con el fin de conocer los impactos y la pertinencia de este género periodístico en el desarrollo de este tema dentro del municipio.

12. Población y muestra

El último censo realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en Colombia fue en el año 2005, el cual arrojó un total de 398.295 habitantes en el municipio de Soacha. Sin embargo, el DANE hizo una proyección para el 2010 con el propósito de aproximar el incremento de la población por municipio y departamento, en el caso de Soacha se calculó para ese año un total de 455.992 habitantes.

Según esta misma estadística, conforme a los datos de la proyección, en el municipio viven 241.660 personas de ambos sexos entre los 18 y 50 años, rango escogido para hacer la muestra por considerar que es la edad que más hace uso del transporte público y masivo, ya que entre este rango de edades empieza la etapa productiva sea estudio y/o trabajo, o ya se tiene un empleo fijo lo que implica desplazarse (por lo general) hacía Bogotá.

Teniendo en cuenta el total de la población entre los 18 y 50 años en el municipio de Soacha, se estableció el siguiente cálculo matemático para determinar la muestra, es decir la cantidad de personas a las que les fue aplicada la encuesta:

$$n = \frac{N\sigma^2 Z^2}{(N - 1)e^2 + \sigma^2 Z^2}$$

En este caso:

n= es el tamaño de la muestra

N= tamaño de la población

σ = desviación estándar de la población, que generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse la constante de 0,5.

Z= este valor es el nivel de confianza. Es una constante que, si no se tiene su valor, se toma en relación al 95% de confianza equivale a 1,96 (usualmente) o en relación al 99% de confianza que equivale 2,58, esto se toma de acuerdo al criterio del grupo investigador.

e= es el límite aceptable de error que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele usarse uno que varía entre el 1% (0,01) y 9% (0,09), este valor también queda de acuerdo al criterio del grupo investigador.

Tabla 2

Especificaciones de la muestra

	Muestra
N	241660
σ	0,5
Z	1,96
e	0,05
n	383,5518657

Nota. Elaboración propia (2017).

La tabla anterior indica que para obtener la muestra objeto de estudio se tuvieron en cuenta a 383 personas, mujeres y hombres entre los 18 y 50 años de edad, residentes en el municipio de Soacha. Para ello, el grupo investigador se desplazó a las diferentes comunas del municipio, con el propósito de aplicar la encuesta en sitios estratégicos como: en la Comuna 1, barrio Compartir; Comuna dos, parque de Soacha; Comuna tres, estación León XIII; Comuna cuatro, estación Terreros; Comuna cinco, estación San Mateo y Comuna seis, barrio San Humberto.

Además de aplicar la encuesta de manera presencial, se envió aleatoriamente a través de Facebook, Whatsapp y Google+ con el siguiente link:

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdGJLyw4NvQuXPifqXQKu3kuwAVOChXEaoLeWOkJ4D15IL2HQ/viewform>

CAPÍTULO II

1. Propuesta

El objetivo general de este proyecto es crear un reportaje radial a través del cual se difundirá una propuesta que permita reorganizar el sistema de transporte público del municipio de Soacha, con base en las falencias observadas y detectadas por medio de una encuesta y entrevistas a un grupo de usuarios, conductores y expertos en el tema, al igual que conocer el alcance que tienen las empresas prestadoras del servicio en el corredor de la Autopista Sur, a través de instrumentos de investigación

Para cumplir los objetivos inicialmente propuestos, se consultaron experiencias actuales y pasadas respecto a los sistemas de transporte, no sólo en Colombia (principalmente Medellín), sino en Latinoamérica y el mundo, con el fin de conocer los antecedentes, los casos exitosos y el estado actual del tema, por lo que la información recolectada representa un gran aporte a esta propuesta. Así mismo, se pretende a través del reportaje radial ahondar en la problemática y modificar la percepción de los medios de comunicación frente a este tipo de vacíos.

Las principales falencias que se detectaron en el sistema de transporte masivo y público actual fueron: poca o nula organización, falta de rutas, demoras en el servicio, sobrecosto en el pasaje para los usuarios, mala atención por parte de los conductores e incremento de la piratería. Por ello, con apoyo del experto en el tema de transporte del municipio de Soacha, Rubén Darío Pineda, se logró plantear esta propuesta que permite abordar la problemática y brindarle una posible solución, la cual busca crear un convenio empresarial que tenga como propósito integrar las empresas transportadoras, para constituir un sistema de transporte terrestre de pasajeros que se complemente con el sistema masivo Transmilenio.

Esta propuesta se realiza con el fin de reorganizar y estructurar el sistema de transporte público colectivo del municipio, con el propósito de mejorar la calidad del servicio y renovar el parque automotor, para que de esta manera los vehículos cuenten con los espacios adecuados, sillas cómodas, ventilación e iluminación apropiada y de fácil acceso, haciendo uso de tecnologías limpias; además implementar dispositivos GPS en el sistema de flota para monitorear la operación, creando control y regulación, optimizando el servicio. También se tendrán paraderos con amplios espacios que permitan continuar la operación de manera adecuada en las horas pico, iluminados y ubicados en entornos accesibles para los usuarios, e implementar un modelo de recaudo autónomo por medio de tarjetas inteligentes.

La propuesta busca que todo lo anterior se realice mediante un operador encargado de realizar las inversiones necesarias para poner en marcha el sistema, recaudar, distribuir e invertir los ingresos; dicho oferente será escogido por la alcaldía municipal, bajo los conceptos técnicos y operativos que ellos consideren, aplicando las características mencionadas y considerando al usuario como eje central del proceso. Esto se realizará de manera gradual mediante tres fases que se muestran a continuación:

- Fase No 1 – Estructuración: El desarrollo de esta fase comprende la estructuración técnica, legal y financiera para la reorganización del sistema de transporte público colectivo para Soacha en armonía con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.
- Fase No 2 – Convenios: El desarrollo de esta fase comprende la socialización con transportadores del transporte público colectivo y perfeccionamiento del modelo, presentación de propuestas, aprobación de los convenios de colaboración empresarial e intervención de los permisos de operación.

- Fase No 3 – Implementación: El desarrollo de esta fase comprende el acompañamiento en la implementación e inicio de operación.

Con la implementación de esta propuesta, el usuario podrá reducir los costos que genera pagar dos o más transportes para desplazarse hasta las estaciones, ya que el sistema estará articulado con Transmilenio y el sitp; esto implica que el ciudadano haga uso una tarjeta inteligente, que le permita hacer transbordos en los diferentes sistemas con los tiempos establecidos por el operador, reduciendo considerablemente las tarifas existentes. La propuesta busca que todas las empresas transportadoras del municipio de Soacha participen de esta integración, con el propósito de conservar o expandir sus rutas hacia Bogotá.

Por ello, la contextualización y difusión de la propuesta se hará mediante un reportaje radial, género y medio escogido por los habitantes del municipio por medio de la encuesta aplicada a la muestra, el cual será expuesto en redes sociales y en diversas plataformas o emisoras que reconozcan la importancia de implementar este proyecto.

2. Resultados esperados

De acuerdo a lo expuesto anteriormente en la propuesta que se pretende implementar y, principalmente a la aplicación de los instrumentos de investigación en este proyecto (Focus Group, entrevistas y encuesta) lo que espera no solo el grupo investigativo, sino la población de estudio, es la aplicación real de esta propuesta en el municipio de Soacha, ya que esto representaría una mejora considerable en la movilidad del municipio y a su vez en la calidad de vida de los ciudadanos. También se busca ser un referente teórico para futuras investigaciones relacionadas.

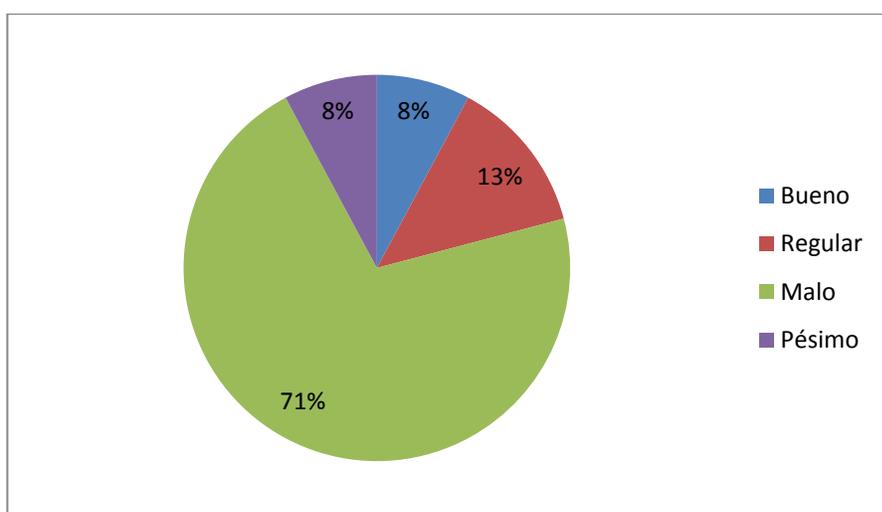
Al respecto, se considera que teóricamente se logró analizar no solo la importancia de implementar un sistema de transporte como el que se propone, sino la necesidad, entendida como un servicio público básico, y se podría deducir que la no aplicación de la misma podría continuar perpetuando la violación a un derecho ciudadano, tal y como lo expresa la población y los teóricos consultados en esta investigación.

Se pretende que aparte de la documentación teórica contenida en estas páginas, el medio de difusión utilizado (reportaje radial) permita a la población conocer el tema a profundidad, tener recordación y ser visto y entendido como método idóneo para la transmisión de esta problemática.

3. Análisis e interpretación de resultados

De acuerdo con la información recolectada a través de los diversos instrumentos usados para esta investigación, con el fin de crear un reportaje radial a través del cual se difundirá una propuesta que permita reorganizar el sistema de transporte público del municipio de Soacha, se realizó un análisis detallado de la situación por medio de una encuesta aplicada a los habitantes de las diferentes comunas entre los 18 y 50 años, respondiendo a las siguientes preguntas:

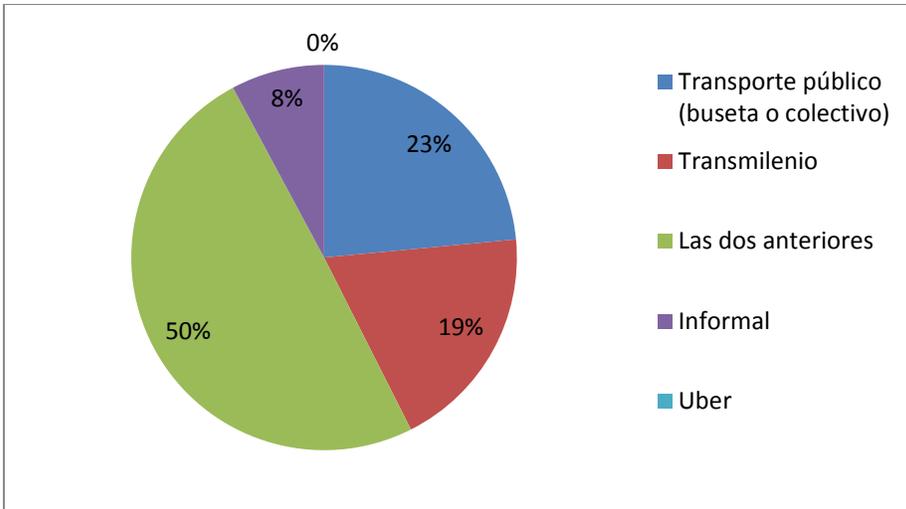
✓ ¿Cómo considera que es el servicio de transporte público en el municipio de Soacha?



Gráfica 1

Fuente: elaboración propia (2017)

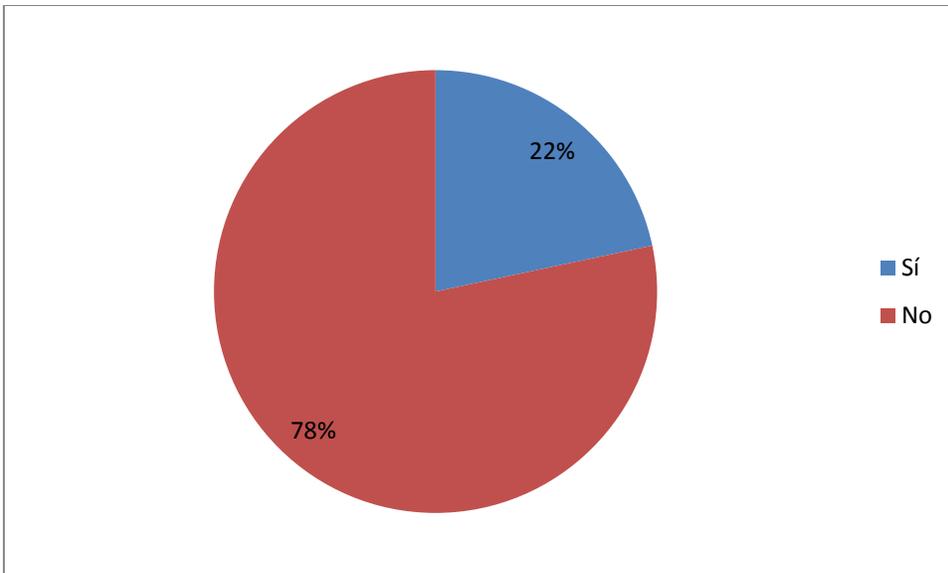
✓ ¿Cuál de estos medios de transporte utiliza con más frecuencia?



Gráfica 2

Fuente: elaboración propia (2017)

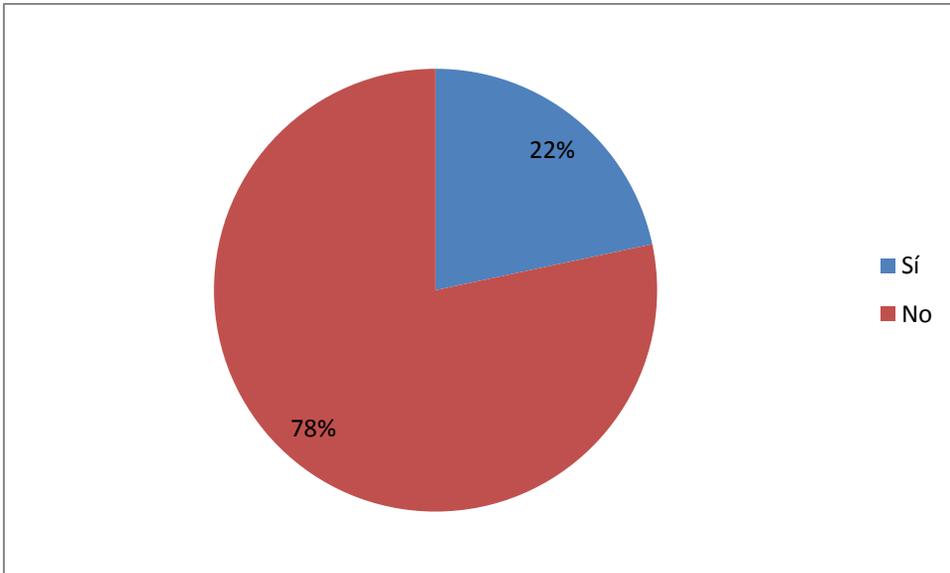
- ✓ ¿Cree usted que los buses que actualmente circulan en el corredor Soacha – Bogotá cuentan con espacios, sillas, entradas y salidas adecuadas para la prestación del servicio?



Gráfica 3

Fuente: elaboración propia (2017)

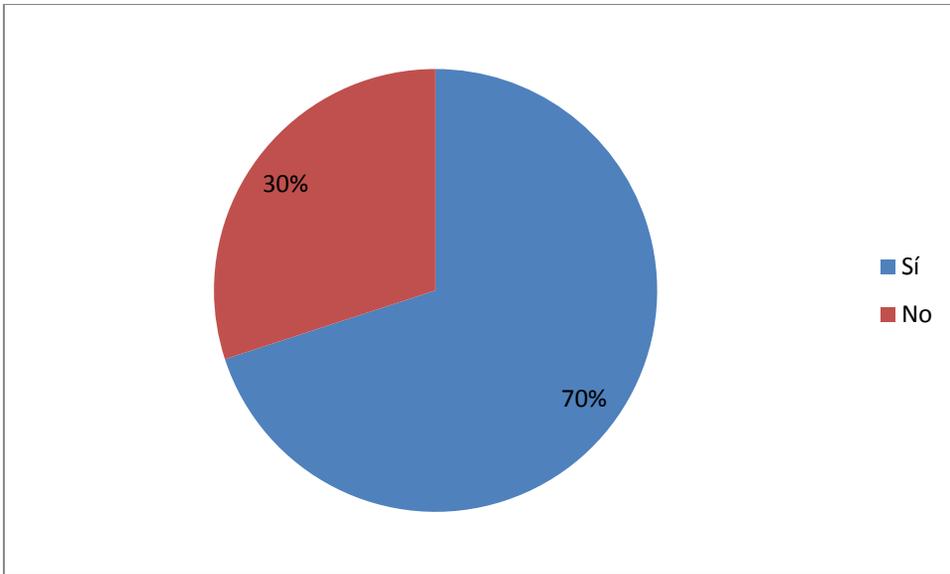
✓ ¿Considera que las diferentes rutas habilitadas cubren la necesidad de los habitantes de Soacha?



Gráfica 4

Fuente: elaboración propia (2017)

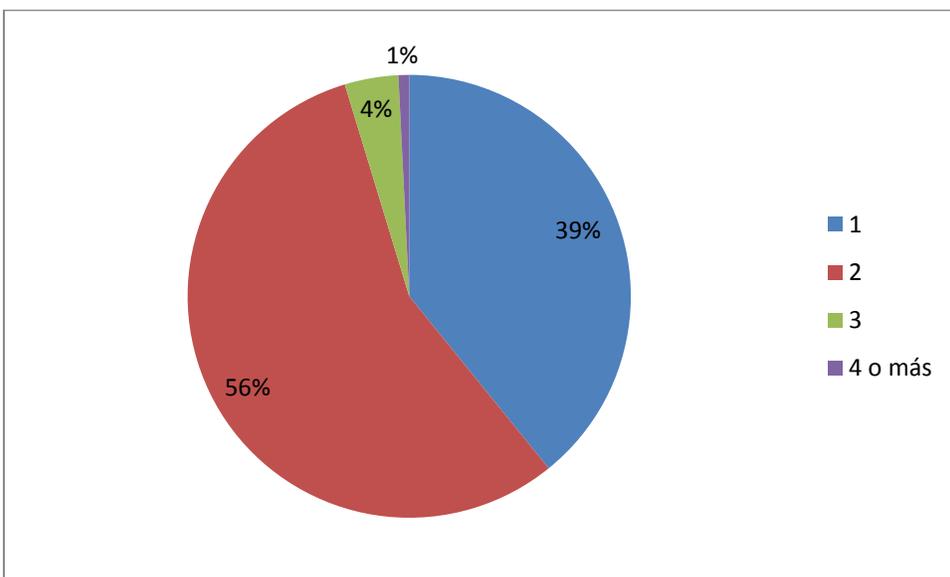
✓ ¿Le parecería adecuado implementar un sistema de transporte público que agrupe las empresas actuales y se complemente con el transporte masivo Transmilenio?



Gráfica 5

Fuente: elaboración propia (2017)

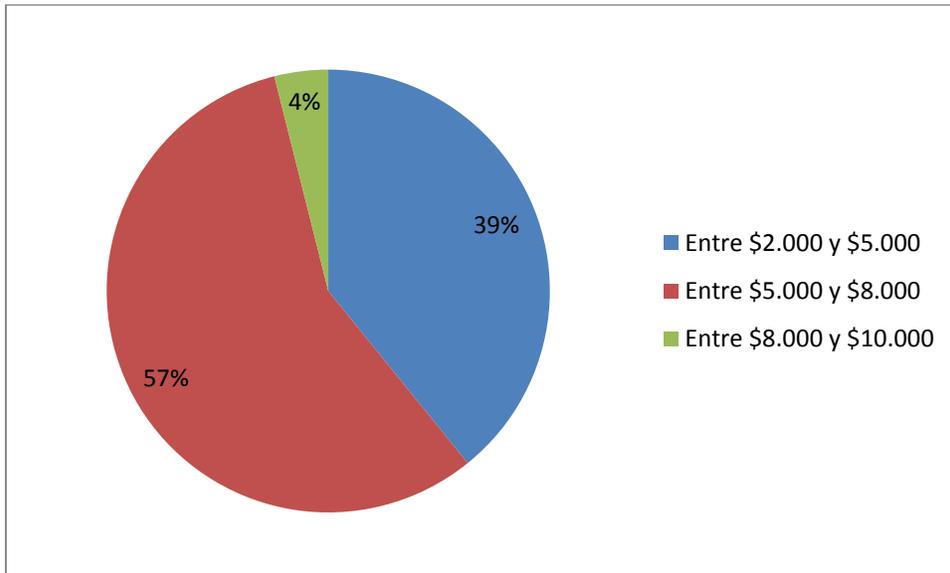
✓ ¿Cuántos medios de transporte debe tomar para llegar hasta su lugar de trabajo o estudio?



Gráfica 6

Fuente: elaboración propia (2017)

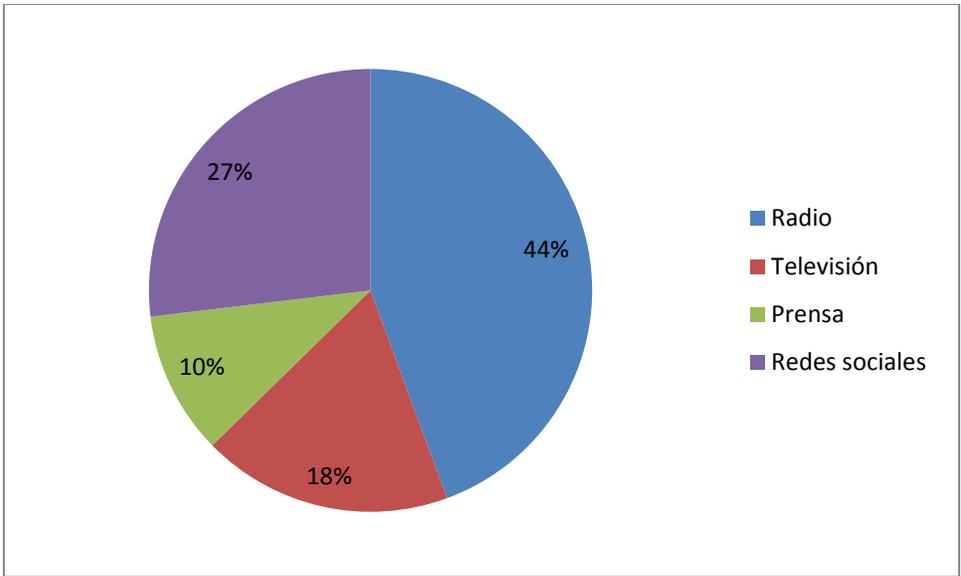
✓ ¿Cuánto dinero gasta en promedio para transportarse a diario?



Gráfica 7

Fuente: elaboración propia (2017)

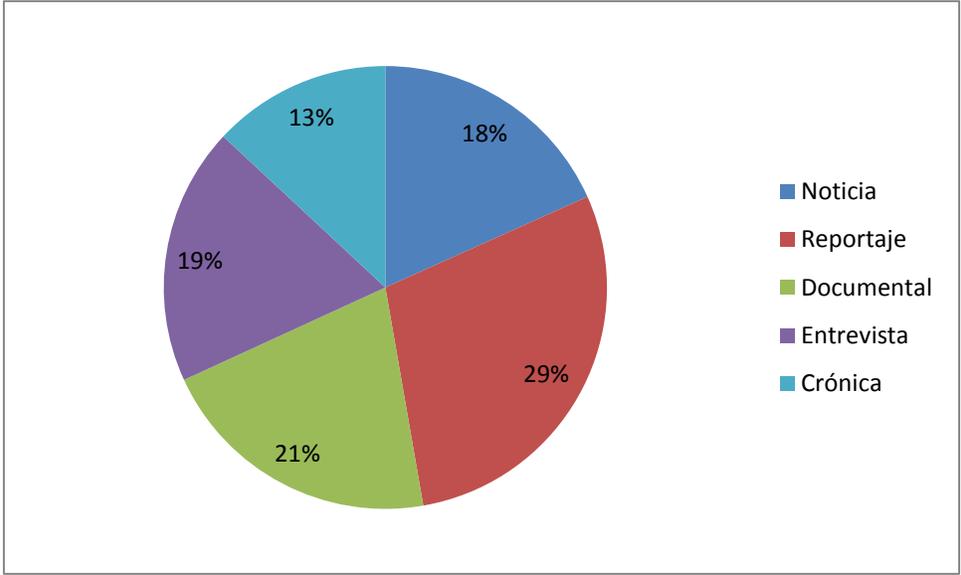
✓ ¿A través de qué medio considera que es pertinente divulgar la información referente al proyecto?



Gráfica 8

Fuente: elaboración propia (2017)

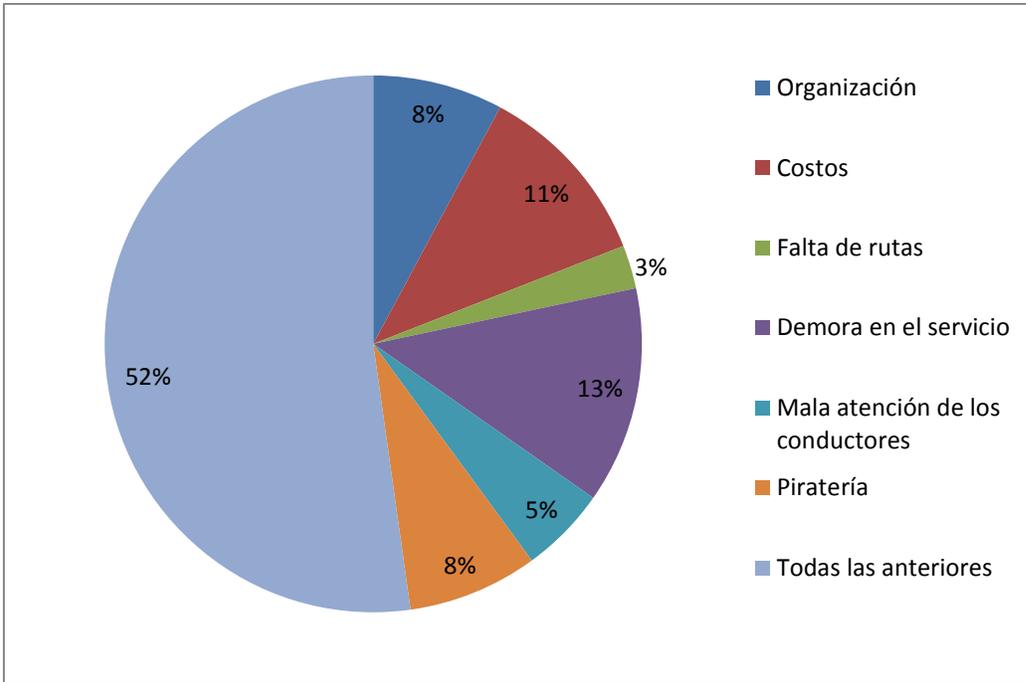
✓ ¿Cuál de los siguientes géneros periodísticos prefiere usted para que se dé a conocer la propuesta planteada en este proyecto?



Gráfica 9

Fuente: elaboración propia (2017)

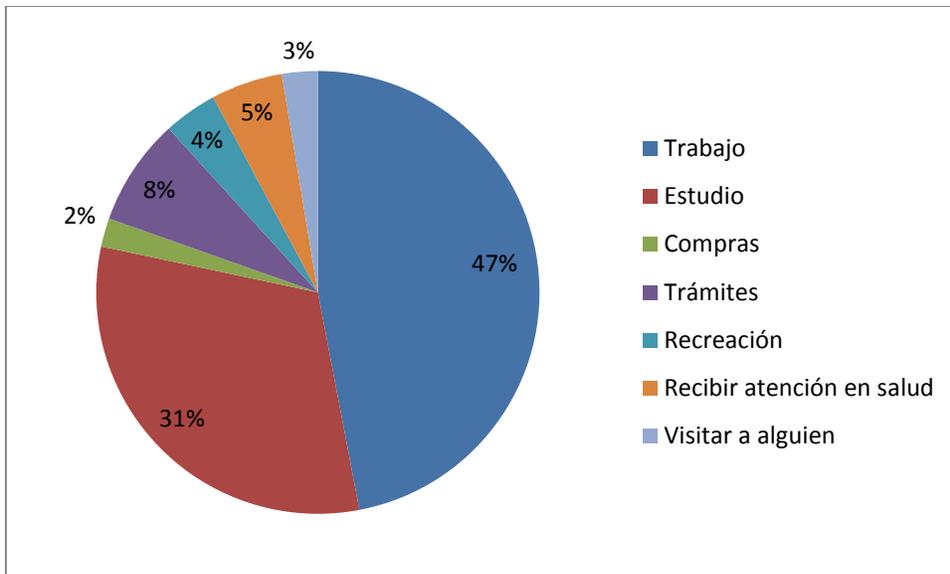
✓ ¿Cuál considera que es la problemática más visible en el transporte público del municipio?



Gráfica 10

Fuente: elaboración propia (2017)

✓ ¿Para qué utiliza el transporte urbano?



Gráfica 11

Fuente: elaboración propia (2017)

Los resultados de esta encuesta muestran las diversas falencias que presenta el sistema de transporte público del municipio, los sobrecostos que genera desplazarse desde algunas comunas de Soacha (por lo general las más alejadas de las estaciones de Transmilenio) hacía Bogotá, la falta de rutas y demoras en el mismo, el mal estado en que se encuentran algunos buses y la percepción negativa que tienen los habitantes de dicho sistema. También se hace evidente que para difundir la propuesta es pertinente hacer uso del reportaje radial, ya que los encuestados escogieron este género periodístico y canal de divulgación; además al 70% de la población encuestada le parece adecuado implementar un sistema de transporte público que agrupe las empresas y se complemente con Transmilenio, considerando necesario aplicar la propuesta planteada en este proyecto lo más pronto posible.

Los resultados se convierten en el punto de partida para el grupo investigativo y proporcionan herramientas que permiten generar procesos e iniciativas comunicativas, partiendo de la

interacción con los participantes. Esto se logró a través del análisis del género periodístico escogido, en este caso el reportaje radial, es decir, la población manifestó un tema en cuestión y a su vez propuso una posible solución, la cual se construyó en conjunto y se convierte en un círculo comunicativo que se divulgará por medio de la radio.

Adicional a esto, teniendo en cuenta que el 29% de la muestra poblacional escogió el reportaje como el género periodístico preferido para divulgar la propuesta, y el 44% eligió la radio como el medio apropiado para el mismo; se permitió analizar la afinidad que presentan los habitantes del municipio con la radio, y al grupo investigativo utilizarlo como medio transformador de problemáticas, tal como se muestra en el ejemplo de Ana María Miralles, que nace desde una idea académica apoyada por la ciudadanía y posteriormente por los medios de comunicación, esto permitió al presente proyecto reconocer su importancia a la hora de ponerlo en marcha.

4. Discusión de resultados

Para el grupo investigativo el resultado de la encuesta, la observación, las entrevistas y la recopilación de material documental, evidencia y presenta un soporte que permite descubrir la problemática expresada inicialmente, vista desde diferentes aspectos que afectan gravemente la movilidad en el municipio. Esto permite al grupo investigador analizar la pertinencia e importancia de la aplicación de esta propuesta en el menor tiempo posible, con el fin mitigar los daños que ocasiona a la población, continuar utilizando este medio de transporte obsoleto, ya que varios de los vehículos que prestan el servicio deben salir el año entrante por cumplir su vida útil, lo que deriva en buscar soluciones a corto plazo para los usuarios.

A partir de estos resultados, para el grupo investigativo es importante que los medios de comunicación conozcan la propuesta con el propósito de difundirla y de esta manera lograr que sea aplicada. Asimismo, se considera importante generar otro tipo de productos comunicativos que involucren las TIC, ya que como se analiza en la encuesta, las redes sociales fueron el segundo medio escogido por la población soachuna para la divulgación del proyecto.

Por medio del reportaje radial, se hará el primer acercamiento a la comunidad y entes gubernamentales, ya que esta medida servirá para sensibilizar a los ciudadanos, persuadir a las autoridades y llamar la atención de la administración municipal, a su vez que se elimina el paradigma de comunicación unidireccional (emisor – receptor) y se convierte en una herramienta en la que el ciudadano puede incidir en los contenidos que los afectan y proponer alternativas que permitan transformarlas.

CAPÍTULO III

1. Producto

1.1 Justificación del producto comunicativo

Para la divulgación de la propuesta planteada en este proyecto que busca mejorar y reorganizar el sistema de transporte público del municipio de Soacha, se hará uso del reportaje radial, producto comunicativo escogido con ayuda de la comunidad por medio de la encuesta que se aplicó a la muestra seleccionada, en ella los habitantes manifestaron que este sería el canal y género periodístico adecuado, ya que la gran mayoría de los encuestados argumentaron informarse principalmente a través de la radio; con base en lo anterior, el grupo investigativo junto con la población de estudio, seleccionó el reportaje por ser un género de investigación, versátil y que aunque no cuenta con una estructura determinada para transmitir la información, no pierde su credibilidad por la variedad de fuentes que en él se escuchan, esto permite dar a conocer la información con ayuda de entrevistas, las cuales enriquecen el relato y aportan veracidad y comprensión a lo que el periodista está dando a conocer. La radio como canal permite la facilidad de llegar a todas las personas más fácilmente, solo necesita escuchar mientras realizan otras actividades; por tal motivo se considera pertinente hacer uso de dicha herramienta comunicativa para contextualizar al oyente, describir el problema y presentar una posible solución al mismo, a través de un lenguaje sencillo, claro y directo.

La estructura de la pieza comunicativa surgió a raíz de las ideas tomadas del grupo investigador y con base en la verificación de la recopilación documental realizada. Inicialmente se prepara el guión, junto con una escaleta para tener claridad los aspectos que se van a abordar, seguido a esto teniendo las entrevistas realizadas a cada actor involucrado, se procede a editar y

seleccionar lo pertinente, también se hace uso de otros elementos propios del reportaje radial como sonido ambiente, cortinillas, voces, etc. Estando listo el reportaje radial, se procede con la difusión, inicialmente a través de las emisoras locales y redes sociales.

2. Conclusiones

Luego de los resultados obtenidos a partir de esta investigación, se evidencia la problemática que tiene el municipio de Soacha con respecto al transporte público de pasajeros, la cual se representa a diario en los ciudadanos que hacen uso de este servicio público.

A continuación se presentan algunas conclusiones encontradas por el grupo investigativo:

- ✓ En el municipio de Soacha no se ha presentado hasta ahora una propuesta relacionada al tema de transporte y movilidad, haciendo uso de la investigación y que involucre a la población.
- ✓ Es de carácter urgente establecer un área metropolitana que involucre a Soacha con Bogotá con el fin establecer lineamientos normativos que beneficien a las dos ciudades.
- ✓ El apoyo gubernamental es de vital importancia para la aplicación de este tipo de propuestas, con el fin de garantizar lo establecido normativamente.
- ✓ La renovación del parque automotor es uno de los factores más graves de esta problemática, debido a que el próximo año muchos de los vehículos que prestan el servicio cumplen su vida útil, lo que agrava la situación y hace necesario buscar soluciones a corto plazo.
- ✓ Es importante que la secretaría de movilidad de Soacha realice controles más estrictos para evitar la piratería, ya que es un factor que afecta a los transportadores del municipio, haciendo que compitan entre ellos mismos de forma desleal.
- ✓ Es importante generar estrategias que propicien la comunicación entre los usuarios, los conductores y los entes gubernamentales, ya que se evidenció que es nula, debido a que hay una brecha entre unos y otros, lo cual dificulta avanzar en los procesos.

- ✓ Es importante tener en cuenta a la comunidad para los diferentes procesos y cambios que se presenten en los diferentes campos, hacer estudios incluyentes, ya que la población será la directamente afectada o beneficiada en estos temas.
- ✓ Es importante generar otro tipo de productos comunicativos que involucren las TIC, ya que como se analiza en la encuesta, las redes sociales fueron el segundo medio escogido por la población soachuna para la divulgación del proyecto.
- ✓ La Unión entre la ciudadanía, los entes gubernamentales y los medios de comunicación es vital para generar procesos transformadores.

Referencias

- Avendaño, L. y Pérez, D. (2011). *Corabastos: la ciudad del mercado*. (Tesis de pregrado). Recuperado de: <http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/2677/80188472-2011.pdf?sequence=1>
- Banco de Desarrollo de América Latina. (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Recuperado de: https://www.caf.com/media/4203/desarrollourbano_y_movilidad_americalatina.pdf
- Bolaños, A. (2015). *Reportaje radiofónico informativo sobre la desnutrición crónica infantil en Guatemala*. (Tesis de pregrado). Recuperado de: <http://recursosbiblio.url.edu.gt/tesiseortiz/2015/05/01/Bolanos-Analucia.pdf>
- CARACOL RADIO. (2014). *Transmilenio en Soacha moviliza 80.000 personas a diario durante primer mes*. CARACOL RADIO. Recuperado de: http://caracol.com.co/radio/2014/01/27/bogota/1390805580_063507.html
- Carrillo, G. (2010). *Sistemas integrados de transporte masivo en Colombia: avances, retos y perspectivas en el marco de la política nacional de transporte urbano*. Recuperado del sitio de internet de la Contraloría General de la República: <http://www.contraloria.gov.co/documents/20181/465015/Estudio+Sistemas+Integrados+d e+Transporte+Masivo.pdf/e5661e99-bf43-4539-a509-a58dec60b552?version=1.0>
- Carrillo, J. (2012). *Fundamentos técnicos teóricos para la formulación de una política de transporte masivo como servicio público*. (Tesis de maestría). Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/10778/1/300084.2012.pdf>
- Colombia. Congreso de la República. Ley 105 de 1993. (30 de diciembre de 1993).
- Colombia. Congreso de la República. Ley 33 de 1996. (20 de diciembre de 1996).
- Colombia. Ministerio de Transporte. Decreto 170 de 2001. (5 de febrero de 2001)
- DANE. (2010). PERFIL MUNICIPAL SOACHA. Recuperado de: https://www.dane.gov.co/files/censo2005/PERFIL_PDF_CG2005/25754T7T000.PDF

- Dangond, C., Jolly, J., Monteoliva, A. y Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel político*, 16(2), 485-514. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77722772007>
- Departamento Nacional de Planeación. (2003, 15 de diciembre). Políticas y Estrategias para la Gestión Concertada del Desarrollo de la Región Bogotá – Cundinamarca. (Documento CONPES 3256). Bogotá D.C., Colombia: DNP
- Departamento Nacional de Planeación. (2010, 19 de julio). CONPES de Movilidad Integral para la Región Capital Bogotá – Cundinamarca. (Documento CONPES 3677). Bogotá D.C., Colombia: DNP.
- Departamento Nacional de Planeación. (2014, 21 de octubre). Política Nacional Para Consolidar el Sistema de Ciudades en Colombia. (Documento CONPES 3819). Bogotá D.C., Colombia: DNP.
- EL ESPECTADOR. (27 de diciembre de 2013). Arranca Transmilenio a Soacha. *EL ESPECTADOR*. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/arranca-transmilenio-soacha-articulo-466119>
- EL TIEMPO. (10 de mayo de 2016). Las trabas que tiene la movilidad de Soacha. *EL TIEMPO*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16587073>
- EL TIEMPO. (25 de mayo del 2000). Legalizan las rutas en la Autopista Sur. *EL TIEMPO*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1232094>
- Gutiérrez, A. (2013). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 2(21), 61-74. Recuperado de: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>
- Guzmán, J. (2015). *Cultura ciudadana y comunicación trascendentales en el servicio de Transmilenio en Soacha*. (Tesis de pregrado). Recuperado de: http://repository.uniminuto.edu:8080/jspui/bitstream/10656/3631/1/TC_GuzmanVillarrealJeimmyJulieth_2015.pdf

- Herrera, S. (2007) El reportaje en radio: Anatomía de un género. *Ámbitos*, (16), 91-105.
Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=16801606>
- Martín Barbero, J. (1987). *De los medios a las mediaciones*. Recuperado de:
http://perio.unlp.edu.ar/catedras/system/files/de_los_medios_a_las_mediaciones.pdf
- Martínez, P. (2006). El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica. *Pensamiento & Gestión*, (20), 165-193. Recuperado de:
<http://www.redalyc.org/html/646/64602005/>
- Miralles, A. (2000). *Voces ciudadanas: una idea de periodismo público*. Medellín, Colombia: Universidad Pontificia Bolivariana.
- Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades*. Recuperado de:
http://www.peatonescolombia.org/yahoo_site_admin/assets/docs/PresenteyFuturodeLaMovilidad.333141321.pdf
- Moreno, A. (2009). *Análisis del comportamiento del transporte público en el corredor de la Autopista Sur como eje de integración regional*. (Tesis de maestría). Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá.
- Pardo, C. (2009). *Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina*. Recuperado del sitio de internet de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL):
http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3641/1/S2009308_es.pdf
- Parrat, S. (2003). *Introducción al reportaje: antecedentes, actualidad y perspectivas*. Recuperado de:
<https://books.google.com.co/books?id=6Pu1zgCt2woC&pg=PA46&lpg=PA46&dq=autores+que+definan+el+reportaje&source=bl&ots=shf6DA0hPs&sig=uaAn8e4CL2kGW7BoNAL41mZfml0&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwiiiO3AmqXWAhWGMMyYKHes9DNY4ChDoAQgqMAE#v=onepage&q=autores%20que%20definan%20el%20reportaje&f=false>

PERIODISMO PÚBLICO. (11 de julio de 2017). Mientras Soacha reclama por buses alimentadores, en Bogotá desaparecerán gradualmente. *PERIODISMO PÚBLICO*. Recuperado de: <http://www.periodismopublico.com/Mientras-Soacha-clama-por-buses-alimentadores-en-Bogota-desapareceran>

Plata, A. (06/03/2017). Sistema de transporte de Medellín, un modelo para el continente según El País. *Minuto30.com*. Recuperado de: <https://www.minuto30.com/sistema-de-transporte-de-medellin-un-modelo-para-el-continente-segun-el-pais-2/353023/>

Rizo, M. (2011). El interaccionismo simbólico y la Escuela de Palo Alto. Hacia un nuevo concepto de comunicación. *Portalcomunicación.com*. Recuperado de: http://portalcomunicacao.com/uploads/pdf/17_esp.pdf

TRANSMILENIO. (2016). *Transmilenio inicia operación en la Estación Intermedia San Mateo*. TRANSMILENIO. Recuperado de: http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/transmilenio_inicia_operacion_en_la_estacion_intermedia_san_mateo

Apéndices

1. Anexos

1.1 Encuesta

Encuesta

Nombre: _____

Edad: _____

Ocupación: _____

Sexo: F___ M___

Lugar de residencia: _____



1. ¿Cómo considera que es el servicio de transporte público del municipio de Soacha?

- Bueno
- Regular
- Malo
- Pésimo

2. ¿Cuál de estos medios de transporte utiliza con más frecuencia?

- Transporte público (buseta o colectivo)
- Transmilenio
- Las dos anteriores
- Informal
- Uber

3. ¿Cree usted que los buses que actualmente circulan en el corredor Soacha-Bogotá cuentan con espacios, sillas, entradas y salidas adecuadas para la prestación del servicio?

- Sí
- No

4. ¿Considera que las diferentes rutas habilitadas cubren la necesidad de los habitantes de Soacha?

- Sí

- No
5. ¿Le parecería adecuado implementar un sistema de transporte público que agrupe las empresas actuales y se complemente con el transporte masivo Transmilenio?
- Sí
 - No
6. ¿Cuántos medios de transporte debe tomar para llegar hasta su lugar de trabajo o estudio?
- 1
 - 2
 - 3
 - 4 o más
7. ¿Cuánto dinero gasta en promedio para transportarse a diario?
- Entre \$2.000 y \$5.000
 - Entre \$5.000 y \$8.000
 - Entre \$8.000 y \$10.000
8. ¿A través de qué medio considera que es pertinente divulgar la información referente al proyecto?
- Radio
 - Televisión
 - Prensa
 - Redes Sociales
9. ¿Cuál de los siguientes géneros periodísticos prefiere usted para que se dé a conocer la propuesta planteada en este proyecto?
- Noticia
 - Reportaje
 - Documental
 - Entrevista
 - Crónica
10. ¿Cuál considera que es la problemática más visible en el transporte público del municipio?
- Organización
 - Costos
 - Falta de rutas
 - Demora en el servicio

- Mala atención por parte de los conductores hacia los usuarios.
- Piratería
- Todas las anteriores

11. ¿Para qué utiliza el transporte urbano?

- Trabajo
- Estudio
- Compras
- Trámites
- Recreación
- Recibir atención en salud
- Visitar a alguien

Encuesta

Nombre: Nicol Luciano

Edad: 15

Ocupación: Trabajo

Sexo: F M

Lugar de residencia: Cien Familias



UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios

1. ¿Cómo considera que es el servicio de transporte público del municipio de Soacha?
 - Bueno
 - Regular
 - Malo
 - Pésimo
2. ¿Cuál de estos medios de transporte utiliza con más frecuencia?
 - Transporte público (buseta o colectivo)
 - Transmilenio
 - Las dos anteriores
 - Informal
 - Uber
3. ¿Cree usted que los buses que actualmente circulan en el corredor Soacha-Rogotá cuentan con espacios, sillas, entradas y salidas adecuadas para la prestación del servicio?
 - Sí
 - No
4. ¿Considera que las diferentes rutas habilitadas cubren la necesidad de los habitantes de Soacha?
 - Sí
 - No
5. ¿Le parecería adecuado implementar un sistema de transporte público que agrupe las empresas actuales y se complemente con el transporte masivo Transmilenio?
 - Sí
 - No
6. ¿Cuántos medios de transporte debe tomar para llegar hasta su lugar de trabajo o estudio?
 - 1

- 2
- 3
- 4 o más
7. ¿Cuánto dinero gasta en promedio para transportarse a diario?
 - Entre \$2.000 y \$5.000
 - Entre \$5.000 y \$8.000
 - Entre \$8.000 y \$10.000
8. ¿A través de qué medio considera que es pertinente divulgar la información referente al proyecto?
 - Radio
 - Televisión
 - Prensa
 - Redes Sociales
9. ¿Cuál de los siguientes géneros periodísticos prefiere usted para que se dé a conocer la propuesta planteada en este proyecto?
 - Noticia
 - Reportaje
 - Documental
 - Entrevista
 - Crónica
10. ¿Cuál considera que es la problemática más visible en el transporte público del municipio?
 - Organización
 - Costos
 - Falta de rutas
 - Demora en el servicio
 - Mala atención por parte de los conductores hacia los usuarios.
 - Piratería
 - Todas las anteriores
11. ¿Para qué utiliza el transporte urbano?
 - Trabajo
 - Estudio
 - Compras
 - Trámites
 - Recreación
 - Recibir atención en salud
 - Visitar a alguien

Encuesta

Nombre: Anderson Sanchez

Edad: 18

Ocupación: Estudiante

Sexo: F M

Lugar de residencia: Ciudad Venek


UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios

- ¿Cómo considera que es el servicio de transporte público del municipio de Soacha?
 - Bueno
 - Regular
 - Malo
 - Pésimo
- ¿Cuál de estos medios de transporte utiliza con más frecuencia?
 - Transporte público (buseta o colectivo)
 - Transmilenio
 - Las dos anteriores
 - Informal
 - Uber
- ¿Cree usted que los buses que actualmente circulan en el corredor Soacha-Bogotá cuentan con espacios, sillas, entradas y salidas adecuadas para la prestación del servicio?
 - Sí
 - No
- ¿Considera que las diferentes rutas habilitadas cubren la necesidad de los habitantes de Soacha?
 - Sí
 - No
- ¿Le parecería adecuado implementar un sistema de transporte público que agrupe las empresas actuales y se complemente con el transporte masivo Transmilenio?
 - Sí
 - No
- ¿Cuántos medios de transporte debe tomar para llegar hasta su lugar de trabajo o estudio?
 - 1

- 2
- 3
- 4 o más

7. ¿Cuánto dinero gasta en promedio para transportarse a diario?

- Entre \$2.000 y \$5.000
- Entre \$5.000 y \$8.000
- Entre \$8.000 y \$10.000

8. ¿A través de qué medio considera que es pertinente divulgar la información referente al proyecto?

- Radio
- Televisión
- Prensa
- Redes Sociales

9. ¿Cuál de los siguientes géneros periodísticos prefiere usted para que se dé a conocer la propuesta planteada en este proyecto?

- Noticia
- Reportaje
- Documental
- Entrevista
- Crónica

10. ¿Cuál considera que es la problemática más visible en el transporte público del municipio?

- Organización
- Costos
- Falta de rutas
- Demora en el servicio
- Mala atención por parte de los conductores hacia los usuarios.
- Piratería
- Todas las anteriores

11. ¿Para qué utiliza el transporte urbano?

- Trabajo
- Estudio
- Compras
- Trámites
- Recreación
- Recibir atención en salud
- Visitar a alguien

Encuesta

Nombre: José Luis Hurtado

Edad: 22

Ocupación: Contratista

Sexo: F M

Lugar de residencia: San Nicolas


UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios

- ¿Cómo considera que es el servicio de transporte público del municipio de Soacha?
 - Bueno
 - Regular
 - Malo
 - Pésimo
- ¿Cuál de estos medios de transporte utiliza con más frecuencia?
 - Transporte público (buseta o colectivo)
 - Transmilenio
 - Las dos anteriores
 - Informal
 - Uber
- ¿Cree usted que los buses que actualmente circulan en el corredor Soacha-Bogotá cuentan con espacios, sillas, entradas y salidas adecuadas para la prestación del servicio?
 - Sí
 - No
- ¿Considera que las diferentes rutas habilitadas cubren la necesidad de los habitantes de Soacha?
 - Sí
 - No
- ¿Le parecería adecuado implementar un sistema de transporte público que agrupe las empresas actuales y se complemente con el transporte masivo Transmilenio?
 - Sí
 - No
- ¿Cuántos medios de transporte debe tomar para llegar hasta su lugar de trabajo o estudio?
 - 1

- 2
- 3
- 4 o más

7. ¿Cuánto dinero gasta en promedio para transportarse a diario?

- Entre \$2.000 y \$5.000
- Entre \$5.000 y \$8.000
- Entre \$8.000 y \$10.000

8. ¿A través de qué medio considera que es pertinente divulgar la información referente al proyecto?

- Radio
- Televisión
- Prensa
- Redes Sociales

9. ¿Cuál de los siguientes géneros periodísticos prefiere usted para que se dé a conocer la propuesta planteada en este proyecto?

- Noticia
- Reportaje
- Documental
- Entrevista
- Crónica

10. ¿Cuál considera que es la problemática más visible en el transporte público del municipio?

- Organización
- Costos
- Falta de rutas
- Demora en el servicio
- Mala atención por parte de los conductores hacia los usuarios.
- Piratería
- Todas las anteriores

11. ¿Para qué utiliza el transporte urbano?

- Trabajo
- Estudio
- Compras
- Trámites
- Recreación
- Recibir atención en salud
- Visitar a alguien

Encuesta

Nombre: Paola Roldán

Edad: 42 años

Ocupación: Vigilante

Sexo: F M

Lugar de residencia: Compartir

UNIMINUTO
Universidad Nacional de Ingeniería

- ¿Cómo considera que es el servicio de transporte público del municipio de Soacha?
 - Bueno
 - Regular
 - Malo
 - Pésimo
- ¿Cuál de estos medios de transporte utiliza con más frecuencia?
 - Transporte público (buseta o colectivo)
 - Transmilenio
 - Las dos anteriores
 - Informal
 - Uber
- ¿Cree usted que los buses que actualmente circulan en el corredor Soacha-Bogotá cuentan con espacios, sillas, entradas y salidas adecuadas para la prestación del servicio?
 - Sí
 - No
- ¿Considera que las diferentes rutas habilitadas cubren la necesidad de los habitantes de Soacha?
 - Sí
 - No
- ¿Le parecería adecuado implementar un sistema de transporte público que agrupe las empresas actuales y se complemente con el transporte masivo Transmilenio?
 - Sí
 - No
- ¿Cuántos medios de transporte debe tomar para llegar hasta su lugar de trabajo o estudio?
 - 1

- 2
- 3
- 4 o más

7. ¿Cuánto dinero gasta en promedio para transportarse a diario?

- Entre \$2.000 y \$5.000
- Entre \$5.000 y \$8.000
- Entre \$8.000 y \$10.000

8. ¿A través de qué medio considera que es pertinente divulgar la información referente al proyecto?

- Radio
- Televisión
- Prensa
- Redes Sociales

9. ¿Cuál de los siguientes géneros periodísticos prefiere usted para que se dé a conocer la propuesta planteada en este proyecto?

- Noticia
- Reportaje
- Documental
- Entrevista
- Crónica

10. ¿Cuál considera que es la problemática más visible en el transporte público del municipio?

- Organización
- Costos
- Falta de rutas
- Demora en el servicio
- Mala atención por parte de los conductores hacia los usuarios.
- Piratería
- Todas las anteriores

11. ¿Para qué utiliza el transporte urbano?

- Trabajo
- Estudio
- Compras
- Trámites
- Recreación
- Recibir atención en salud
- Visitar a alguien

Encuesta transporte público Soacha

La encuesta se aplica con el propósito de reconocer las diferentes problemáticas que presenta el servicio de transporte público en el municipio de Soacha.

*Obligatorio

Nombre *

Angie paola rivera rojas

Edad *

20

Ocupación *

Estudiante

Sexo *

Femenino

Masculino

Lugar de residencia *

Soacha San mateo

¿Cómo considera que es el servicio de transporte público del municipio de Soacha? *

Bueno

Regular

Malo

Pésimo

¿Cuál de estos medios de transporte utiliza con más frecuencia? *

- Transporte público (buseta o colectivo)
- Transmilenio
- Las dos anteriores
- Informal
- Uber

¿Cree usted que los buses que actualmente circulan en el corredor Soacha-Bogotá cuentan con espacios, sillas, entradas y salidas adecuadas para la prestación del servicio? *

- Sí
- No

¿Considera que las diferentes rutas habilitadas cubren la necesidad de los habitantes de Soacha? *

- Sí
- No

¿Le parecería adecuado implementar un sistema de transporte público que agrupe las empresas actuales y se complemente con el transporte masivo Transmilenio? *

- Sí
- No

¿Cuántos medios de transporte debe tomar para llegar hasta su lugar de trabajo o estudio? *

- 1
- 2
- 3
- 4 o más

¿Cuánto dinero gasta en promedio para transportarse a diario? *

- Entre \$2.000 y \$5.000
- Entre \$5.000 y \$8.000
- Entre \$8.000 y \$10.000

¿Cuál considera que es la problemática más visible en el transporte público del municipio? *

- Organización
- Costos
- Falta de rutas
- Demora en el servicio
- Mala atención por parte de los conductores hacia los usuarios.
- Piratería
- Todas las anteriores

¿Para qué utiliza el transporte urbano? *

- Trabajo
- Estudio
- Compras
- Trámites
- Recreación
- Recibir atención en salud

Encuesta transporte público Soacha

La encuesta se aplica con el propósito de reconocer las diferentes problemáticas que presenta el servicio de transporte público en el municipio de Soacha.

*Obligatorio

Nombre *

Alexander Guarín

Edad *

23

Ocupación *

Programador web

Sexo *

- Femenino
 Masculino

Lugar de residencia *

Suacha Compartir

¿Cómo considera que es el servicio de transporte público del municipio de Soacha? *

- Bueno
 Regular
 Malo
 Pésimo

¿Cuál de estos medios de transporte utiliza con más frecuencia? *

- Transporte público (buseta o colectivo)
 Transmilenio
 Las dos anteriores
 Informal
 Uber

¿Cree usted que los buses que actualmente circulan en el corredor Soacha-Bogotá cuentan con espacios, sillas, entradas y salidas adecuadas para la prestación del servicio? *

- Sí
 No

¿Considera que las diferentes rutas habilitadas cubren la necesidad de los habitantes de Soacha? *

- Sí
 No

¿Le parecería adecuado implementar un sistema de transporte público que agrupe las empresas actuales y se complemente con el transporte masivo Transmilenio? *

- Sí
 No

¿Cuántos medios de transporte debe tomar para llegar hasta su lugar de trabajo o estudio? *

- 1
 2
 3
 4 o más

¿Cuánto dinero gasta en promedio para transportarse a diario? *

- Entre \$2.000 y \$5.000
 Entre \$5.000 y \$8.000
 Entre \$8.000 y \$10.000

¿A través de qué medio considera que es pertinente divulgar la información referente al proyecto? *

- Radio
 Televisión
 Prensa
 Redes sociales

¿Cuál de los siguientes géneros periodísticos prefiere usted para que se dé a conocer la propuesta planteada en este proyecto? *

- Noticia
 Reportaje
 Documental
 Entrevista
 Crónica

¿Cuál considera que es la problemática más visible en el transporte público del municipio? *

- Organización
- Costos
- Falta de rutas
- Demora en el servicio
- Mala atención por parte de los conductores hacia los usuarios.
- Piratería
- Todas las anteriores

¿Para qué utiliza el transporte urbano? *

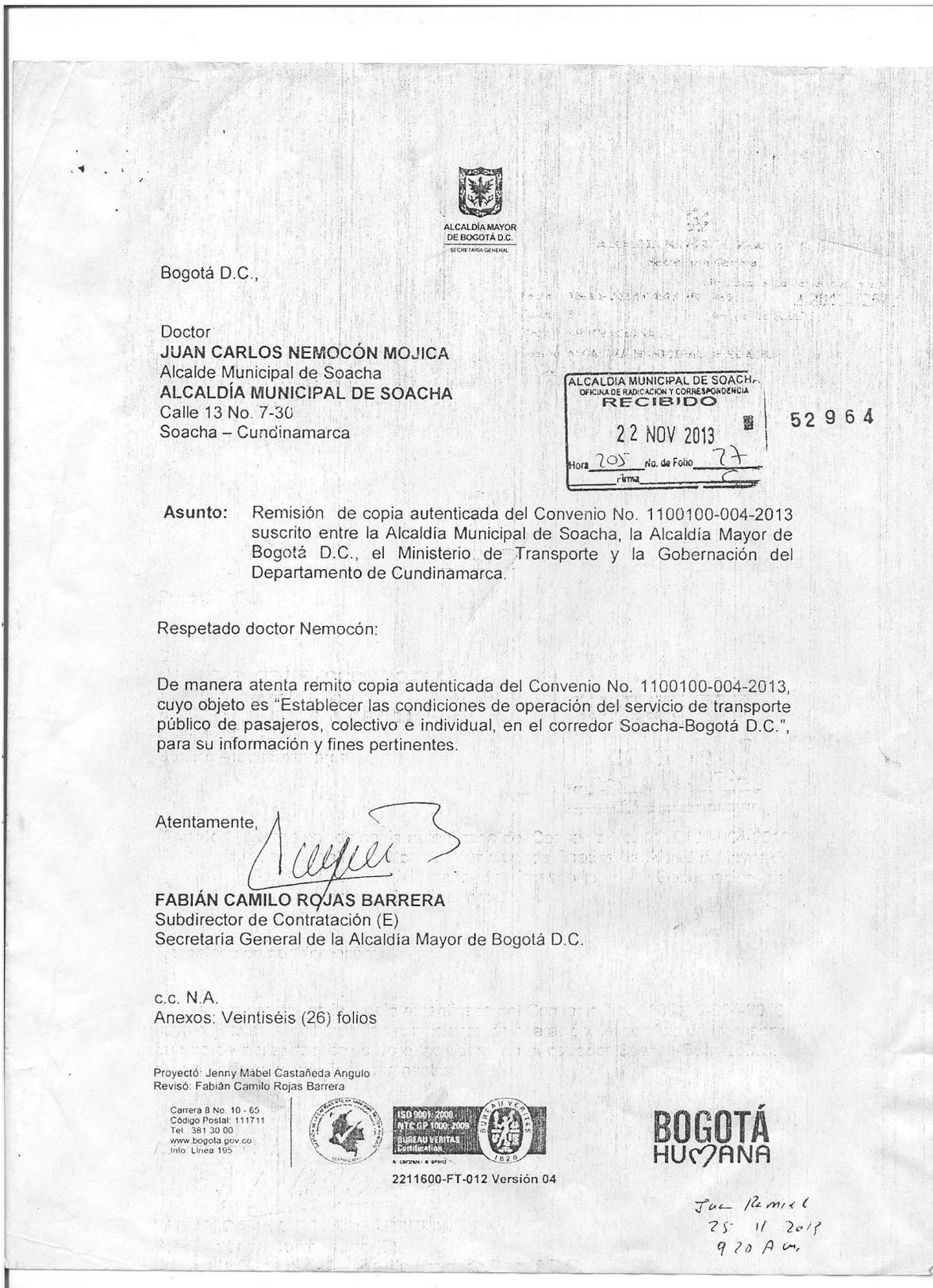
- Trabajo
- Estudio
- Compras
- Trámites
- Recreación
- Recibir atención en salud

1.2 Galería fotográfica





1.3 Convenio interadministrativo corredor Soacha- Bogotá





BOGOTÁ
HUMANA

110 0100 - 004 - 2013



CONVENIO PARA ESTABLECER LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, COLECTIVO E INDIVIDUAL, EN EL CORREDOR SOACHA - BOGOTÁ D.C.

Entre los suscritos **JUAN CARLOS NEMOCÓN MOJICA**, identificado con c.c. 79.541.742 de Bogotá, en su calidad de Alcalde Municipal de Soacha Cundinamarca, **RICARDO BONILLA GONZALEZ** identificado con c.c. 19.103.063, en su calidad de Alcalde Mayor de Bogotá (E), **CECILIA ALVAREZ CORREA**, identificada con c.c.39.027.788 de Ciénaga, como Ministra de Transporte, y **ALVARO CRUZ VARGAS**, identificado con c.c. 19.072.337 de Bogotá, Gobernador del Departamento de Cundinamarca como articulador de las políticas de transporte regional y en el marco de sus competencias legales, suscribimos el presente documento, previas las siguientes:

CONSIDERACIONES

Que el Distrito Capital de Bogotá y el Municipio de Soacha se encuentran conurbados, al unirse físicamente sus áreas urbanas en los sectores de Bosa, Autopista Sur y Ciudad Bolívar, con lo que se han establecido relaciones de interdependencia de sus habitantes para diversos fines, entre ellos, para el servicio público de transporte.

Que en el Municipio de Soacha se encuentran en construcción actualmente proyectos multifamiliares promovidos por el Gobierno Nacional, que superarán las cien mil unidades, cuyos residentes tendrán como destino de viajes mayoritarios para empleo y estudio, la ciudad de Bogotá. Al tiempo, se generan viajes constantes de habitantes de Bogotá a los destinos industriales, comerciales y residenciales en el Municipio de Soacha, dada la interdependencia de las poblaciones de ambas jurisdicciones, los cuales se verán incrementados significativamente por los nuevos desarrollos urbanísticos.

Que el control por parte de las autoridades, de los requisitos documentales de cada una de las modalidades del transporte público terrestre, colectivo, individual y de pasajeros por carretera, como las planillas de viaje ocasional de los vehículos del servicio individual, en los últimos quince (15) años ha provocado frecuentes alteraciones del orden público, costos adicionales al usuario e interrupciones de la circulación en el corredor.

Que en el corredor vial del Distrito Capital y el Municipio de Soacha se dará al servicio una troncal del sistema de TransMilenio transporte masivo que resolverá los deseos de viaje para algunos usuarios de los servicios de transporte colectivo y masivo, quedando pendientes los correspondientes al servicio público individual de pasajeros en vehículos taxi, hoy limitados por la exigencia obligatoria de planilla de viaje ocasional.

Que el artículo 11 de la Ley 105 de 1993, establece que el transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los Municipios contiguos será organizado por las Autoridades de tránsito de los dos Municipios.

Que en cuanto a los vehículos que cubren el corredor en las modalidades de transporte de pasajeros por carretera y colectivo del radio de acción municipal de Soacha, es inminente el inicio de la operación del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá, el cual, por su carácter de transporte masivo tiene prioridad sobre las demás modalidades, especialmente sobre aquellos que actualmente se prestan en el corredor.

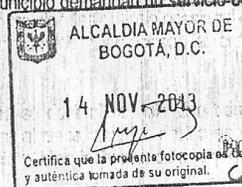
Que la demanda de viajes de servicio público individual entre Soacha y Bogotá, ya no puede ser considerada ocasional, pues debido a la conurbación, los habitantes del Distrito Capital y del Municipio demandan un servicio de transporte común en ambas jurisdicciones y en forma constante.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



Libertad y Orden



Soacha
Ciudad de Vida

1
ariv



BOGOTÁ
HUMANANA

1100100-004-2013



CONVENIO PARA ESTABLECER LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, COLECTIVO E INDIVIDUAL, EN EL CORREDOR SOACHA – BOGOTÁ D.C.

Que se hace necesario que las autoridades de transporte de las tres jurisdicciones armonicen la oferta y ejerzan la función de definir los recorridos dentro de sus propias jurisdicciones, en función de la primacía de los sistemas de transporte masivo, modificaciones que se implementarán gradualmente, con base en los documentos que se aportan.

Que se requiere formular una estrategia de integración en un marco de utilización eficiente de los equipos y de accesibilidad a los usuarios, para lo cual los Alcaldes de Soacha y Bogotá D.C. -como autoridades de transporte de las modalidades colectivo e individual- y el Ministerio de Transporte -como autoridad en la modalidad de pasajeros por carretera y como autoridad en la expedición de planilla de viaje ocasional del servicio individual de pasajeros en vehículos taxi- poseen competencia para decidir sobre aspectos de transporte y/o de tránsito, al tenor de las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 769 de 2002.

Que el Departamento de Cundinamarca, como articulador de las políticas y programas de los diferentes niveles territoriales nacional, distrital y municipal participa en el presente convenio en el marco de las competencias que en materia de tránsito y transporte establece la Constitución y la Ley para los Departamentos.

Que conforme a lo anterior, las partes acuerdan suscribir el presente acuerdo, el cual se regirá por las siguientes cláusulas:

ACUERDAN:

PRIMERA: Objeto. Establecer las condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros, colectivo e individual, en el corredor Soacha – Bogotá D.C.

Parágrafo. Para todos los efectos, el domicilio contractual será la ciudad de Bogotá.

SEGUNDA. Ingreso al Distrito Capital. Los vehículos que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en el corredor Soacha – Bogotá D.C., en las modalidades de transporte de pasajeros individual (taxis), por carretera y colectivo del radio de acción municipal de Soacha, podrán ingresar a Bogotá D.C. de conformidad con los términos definidos en el presente documento y el anexo denominado Reglamento de Operación.

Parágrafo. Las tarifas del transporte individual y colectivo serán las fijadas por la autoridad de transporte competente de la respectiva jurisdicción.

TERCERA. Etapas. La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante acto administrativo, establecerá etapas graduales para la modificación de los recorridos de los servicios de transporte público colectivo urbano Soacha y de transporte de pasajeros por carretera con origen destino Soacha-Bogotá, dentro del Distrito Capital, las cuales procurarán un balance entre la cobertura para los habitantes de Soacha y la oferta de transporte masivo en las troncales existentes, en los servicios de transporte masivo próximos a iniciarse en el Sistema Integrado y en la troncal cuya construcción se adelanta actualmente en el Municipio de Soacha, de conformidad con los anexos del presente acuerdo.

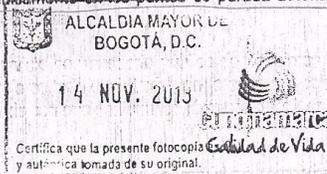
CUARTA. Puntos de Parada. Los vehículos de las empresas de transporte autorizados a operar en la ruta del corredor Soacha – Bogotá y viceversa, harán ascenso y descenso de pasajeros únicamente en los puntos de parada autorizados



MINISTERIO DE TRANSPORTE



Libertad y Orden





BOGOTÁ
HUMANANA

110 0100 - 004 - 2013



CONVENIO PARA ESTABLECER LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, COLECTIVO E INDIVIDUAL, EN EL CORREDOR SOACHA - BOGOTÁ D.C.

por la Secretaría Distrital de Movilidad, los cuales serán diferenciados (en cuanto a ubicación e identificación) de los paraderos autorizados en Bogotá para el Sistema Integrado de Transporte Público, y no podrán permanecer estacionados en los corredores autorizados, ni en sus conectantes.

QUINTA. Reposición. La reposición de vehículos de transporte urbano colectivo de Soacha y de los vehículos de transporte de pasajeros por carretera autorizados a operar en las rutas del corredor Soacha - Bogotá y viceversa, deberá ajustarse a las disposiciones de la Resolución 376 de 2013 y al Decreto 046 de 2013 expedido por la Alcaldía Municipal de Soacha.

Parágrafo primero. La autoridad de transporte de Soacha y el Ministerio de Transporte respectivamente, reportarán de manera permanente a la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, el listado de vehículos que entran a operar como resultado del proceso de reposición incluyendo la relación de vehículos que fueron objeto de desintegración en dicho proceso.

Parágrafo segundo. La actualización de los listados de los anexos 2 y 3 de conformidad con los resultados del proceso de reposición, estará a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. No serán objeto de reposición los vehículos que fueron desintegrados físicamente y repuestos por vehículos articulados para el Sistema TransMilenio.

SEXTA. Parque autorizado. Solo se aceptará la operación en los recorridos urbanos autorizados por Bogotá D.C., con origen destino Soacha-Bogotá y viceversa, para aquellos vehículos definidos en los listados de los anexos 2 y 3 del presente documento.

SÉPTIMA. Capacidad Transportadora. Durante la vigencia del presente acuerdo las tres autoridades de transporte, según sus atribuciones y el radio de acción, se comprometen a suspender (congelar) el ingreso de vehículos por incremento a las capacidades transportadoras de las modalidades referidas para evitar el aumento del parque automotor que presta el servicio de transporte público de pasajeros en el corredor Soacha - Bogotá D.C.

OCTAVA. Estudios de transporte individual. Los alcaldes del Distrito Capital y Soacha, estudiarán en forma conjunta, durante un período de seis (6) meses prorrogables a un (1) año, contado a partir de la suscripción del presente documento, la posibilidad de establecer la operación conjunta para el servicio de transporte público terrestre individual de pasajeros en vehículos taxi entre el Municipio de Soacha y el Distrito Capital. El estudio referido deberá plantear soluciones a los siguientes aspectos:

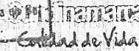
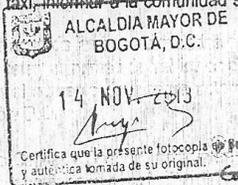
- A) Autoridad de transporte: deberá definirse, quien ejercerá como autoridad de transporte. Cada jurisdicción conservará las facultades que le son inherentes como autoridad de tránsito.
- B) Demanda del servicio: Se realizará un estudio que determine los deseos de viaje en vehículos tipo taxi en ambas jurisdicciones en un panorama de incremento de la oferta habitacional en Soacha y defina si pueden satisfacerse con un parque automotor común.
- C) Modelos de control del parque: Se buscará el mecanismo que permita la centralización del registro de vehículos y de empresas habilitadas para definir el número necesario de vehículos tipo taxi, informar a la comunidad sobre los vehículos autorizados y evitar su incremento.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



Libertad y Orden



TransMilenio
Ciudad de Vida



**BOGOTÁ
HUMANANA**

110 0100 - 004 - 2013



CONVENIO PARA ESTABLECER LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, COLECTIVO E INDIVIDUAL, EN EL CORREDOR SOACHA - BOGOTÁ D.C.

D) Operación: Se definirá la forma de operación definitiva en que se prestará el servicio.

NOVENA. Proyecto piloto. Los alcaldes del Distrito Capital y de Soacha autorizan la prestación del servicio público individual de pasajeros en vehículos clase taxi de manera temporal, en las dos jurisdicciones territoriales en forma común, hasta la culminación de los estudios señalados en la cláusula anterior, bajo la siguiente forma de operación:

a) Los vehículos que prestan el servicio de transporte público individual en vehículo tipo taxi del parque automotor del Municipio de Soacha podrán ingresar a la jurisdicción del Distrito de Bogotá con pasajeros sin portar la planilla de viaje ocasional, realizarán la actividad de descenso del pasajero y se devolverá al Municipio de Soacha con pasajero(s) que tenga(n) destino ese municipio o en su defecto se devolverán vacíos. No se autoriza que el vehículo tipo taxi del parque automotor de Soacha permanezca realizando servicios en el Distrito Capital.

b) Los vehículos que prestan el servicio de transporte público individual en vehículo tipo taxi del parque automotor del Distrito de Bogotá, podrán ingresar a la jurisdicción del Municipio de Soacha con pasajeros sin portar la planilla de viaje ocasional, realizarán la actividad de descenso del pasajero y se devolverá al Distrito de Bogotá con pasajeros que tengan destino este Distrito o en su defecto se devolverá vacíos. No se autoriza que el vehículo tipo taxi del parque automotor de Bogotá permanezca realizando servicios en el Municipio de Soacha.

c) La tarifa al usuario por la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo tipo taxi, será la correspondiente al Municipio o Distrito en que los vehículos se encuentran registrados.

d) El Ministerio de Transporte no exigirá el porte de la planilla de viaje ocasional, por tratarse de viajes que tienen una vocación de permanencia, dada la conurbación entre el Distrito Capital y Soacha.

DÉCIMA. Obligaciones de las partes. Las partes deberán cumplir con las obligaciones establecidas en los estudios previos elaborados por el Distrito Capital, que soportan el presente convenio.

DÉCIMA PRIMERA. Nuevos acuerdos. Las autoridades de transporte competentes del Distrito Capital y el municipio de Soacha, podrán acordar nuevas condiciones de prestación del servicio de transporte entre las dos entidades territoriales, con el fin de brindar un mejor servicio a la comunidad.

La Administración Distrital de Bogotá y el Municipio de Soacha, explorarán los mecanismos que permitan definir la viabilidad de la incorporación del Municipio de Soacha como zona operacional del Sistema Integrado de Transporte Público.

DÉCIMA SEGUNDA. Controversias. Las partes solucionarán sus controversias acudiendo a los mecanismos alternativos de resolución de conflictos, previstos en la normatividad vigente.

DÉCIMA TERCERA. Supervisión. Para garantizar el adecuado cumplimiento del objeto del convenio y sus obligaciones, se crea un Comité Coordinador encargado de verificar el desarrollo del convenio, el cual está conformado por un (1)



MINISTERIO DE TRANSPORTE



Libertad y Orden

ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

14 NOV. 2013

Certifica que la presente fotocopia es fiel y verdadera con la original.

4

Calidad de Vida



BOGOTÁ
HUMANA

1100100-004-2013



CONVENIO PARA ESTABLECER LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, COLECTIVO E INDIVIDUAL, EN EL CORREDOR SOACHA – BOGOTÁ D.C.
delegado de cada una de las entidades suscribientes, los cuales se reunirán presencialmente o virtualmente cuando lo consideren necesario y/o conveniente. Serán funciones del comité las siguientes:

1. Aprobar el Plan de trabajo.
2. Evaluar los resultados obtenidos en las diferentes actividades.
3. Revisar para su correspondiente trámite, las actas que desarrollen el objeto del presente convenio.
4. Atender, revisar, delegar y/o dar respuesta, según corresponda, a los diferentes requerimientos presentados respecto al proyecto.
5. Todas aquellas que sean propias del Comité Coordinador y que resulten de la aplicación de la naturaleza del presente convenio.

Parágrafo. Dicho Comité podrá deliberar y tomar decisiones con tres de sus miembros.

DÉCIMA CUARTA. Duración. El presente acuerdo tendrá una vigencia de 2 años a partir de la fecha de suscripción, prorrogables automáticamente por el mismo término, Salvo Que alguna de las partes manifieste no tener interés en ello, con una antelación no inferior a tres meses.

Parágrafo. En cualquier momento las partes podrán solicitar el ajuste a las condiciones acordadas en el presente documento, las cuales serán realizadas mediante otrosí o podrán solicitar también su terminación.

En constancia se suscribe, a los **08 NOV 2013**

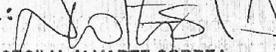
POR EL DISTRITO CAPITAL:


RICARDO BONILLA GONZÁLEZ
Alcalde Mayor (E)
C.C 19.103.063

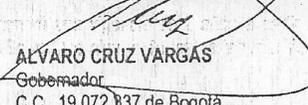
POR EL MUNICIPIO DE SOACHA


JUAN CARLOS NEMOCÓN MOJICA
Alcalde Municipal
C.C 79.541.742 de Bogotá

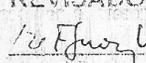
POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

POR: 
CECILIA ALVAREZ CORREA
Ministra de Transporte
C.C 39.027.788 de Ciénaga

POR EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA


ALVARO CRUZ VARGÁS
Gobernador
C.C. 19.072.337 de Bogotá

Revisó: Ayda Lucy Ospina. Directora de Transporte y Tránsito - Ministerio de Transporte.
Nancy Stella Patiño. Jefe de la oficina jurídica del Municipio de Soacha.
Gloria Inés Bohórquez Torres. Directora de Asuntos Legales – Secretaría Distrital de Movilidad
Andrés Ernesto Díaz Hernández. Secretario de Transporte y Movilidad – Departamento de Cundinamarca

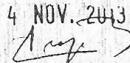
REVISADO




MINISTERIO DE TRANSPORTE



Libertad y Orden


ALCALDIA MAYOR DE
BOGOTÁ, D.C.
14 NOV. 2013

Certifica que la presente fotocopia es verdadera y autentica tomada de su original.



LIBERTAD DE VIDA

1.4 Guión reportaje radial

Propuesta integración transporte Soacha

Periodista 1

Soacha es uno de los 116 municipios del departamento de Cundinamarca. Por su cercanía a la capital, es el principal lugar donde llegan miles de personas de todo el país en busca de vivienda y oportunidades de empleo. Según el último censo realizado por el DANE, la proyección para el 2010 estimaba alrededor de los 456.000 habitantes, pero en un reciente ejercicio realizado por la alcaldía local, la cifra sobrepasa el millón de pobladores. Así lo aseguró el secretario de movilidad de Soacha, Carlos Giraldo.

Full 1 secretario de movilidad: Ya nosotros tenemos en este momento un censo que lo hizo la secretaria de planeación del municipio, ese se hizo este año y en el cual ya somos un millón siete mil personas, con un censo hecho por nosotros, no por el DANE.

Periodista 2

Debido a la falta de empleo y oportunidades en otras ciudades y regiones del país, sumado al desplazamiento que generó el conflicto armado, las personas empezaron a desplazarse hacia Bogotá, y muchos de ellos llegaron a Soacha, creando así un área conurbada que desde sus inicios ha mostrado un cinturón de miseria en las zonas periféricas. Una de las consecuencias que esto generó es el caos y la desorganización en la prestación del servicio de transporte público, inicialmente por el corredor de la autopista sur y luego en los barrios y comunas del municipio.

Full 2 Usuario 1: El transporte es pésimo y malo, malo es aquí en Soacha

Usuario 2: Tanto el servicio como de Transmilenio, como del otro servicio urbano también es malísimo, entonces aquí mejor dicho prácticamente no hay transporte.

Usuario 3: Por los trancones, porque los carros a veces se demoran.

Usuario 4: Es pésimo, el transporte es muy malo acá, demasiada gente y poco transporte.

Periodista 1

Con el convenio interadministrativo de transporte firmado entre Bogotá y Soacha en el año 2000, se intentó dar solución al problema de movilidad entre las dos ciudades, pero con el tiempo el servicio empeoró debido al acelerado crecimiento de la población y a la poca planeación por parte de las instituciones y autoridades. Uno de los autores intelectuales de este convenio es Rubén Pineda, un experto en movilidad, quien se refirió al tema

Full 3: Rubén Pineda: El convenio nació en el año 2000. En esa época teníamos 2784 vehículos en el año 2000, en el corredor, hoy en día tenemos 1700 porque se les va acabando la vida útil y no nos dejan reponer en las condiciones que queremos; ese convenio se venció en el año 2005, en el 2007 lo renovaron y volvieron a renovarlo en el 2013 y anexaron otro listados y están próximo a firmar uno por dos años más.

Periodista 2

A raíz de esto, la problemática empezó a incrementarse y fue necesario pensar en extender el servicio de Transmilenio hasta el territorio soachuno. Sin embargo, este sólo llegó al municipio hasta el año 2013 con la fase uno, es decir, 5 años después de lo previsto, motivo por el cual ingresó con un déficit para cubrir la demanda de transporte de la ciudad.

Full 4: Usuario 1: Cuando llegó Transmilenio a Soacha nosotros teníamos en la cabeza y estábamos muy contentos porque imaginábamos pues que esto nos iba solucionar mucho el problema de transporte.

Usuario 2: Ehh, pues al principio cuando llegó el Transmilenio a Soacha, pensamos que iba a ser una solución pues efectiva, iba ayudar mucho a la comunidad, pero pues nos dimos cuenta que finalmente no da abasto, que la capacidad es poca para el traslado de toda la gente de Soacha.

En la actualidad, este sistema de transporte masivo moviliza apenas al 30% del total de pasajeros que se desplazan por el corredor de la Autopista, traducido en 80.000 viajes diarios.

Adicionalmente, el sistema presenta otras falencias como estaciones reducidas, baja frecuencia en la operación y la ausencia de rutas alimentadoras, lo que ocasiona sobre costos y malestar para los ciudadanos. Este retraso se presentó, en gran medida, por la demora en las obras y la falta de voluntad política de los gobiernos de turno.

Full 5: Usuario 1: Como diez mil pesos porque le toca a uno coger, de a donde uno viene hasta aquí y de aquí para allá también, como diez mil pesos más o menos diarios, imagínese es mucha plata también.

Usuario 2: Es un servicio... pues todos sabemos que es un servicio pésimo, es costosísimo, servicios retrasados, demasiada demora para utilizar un bus.

Periodista 1

Estos vacíos agravan la problemática, ya que el sistema de transporte público terrestre de pasajeros que ofrece el municipio es obsoleto y tampoco cubre la demanda a la hora de prestar el servicio, lo que ha fomentado el transporte ilegal.

Full 6: Conductor 1: El problema más grave, más grande que tenemos ahoritica es la piratería aquí en Ciudad Verde.

Conductor 2: La cantidad de carros, carros viejos, carros sin buen mantenimiento.

Conductor 3: La piratería, la organización, el desorden que hay.

Periodista 2

Durante la etapa de investigación y a raíz de una encuesta realizada a 383 personas de las diferentes comunas de Soacha, se llegó a la conclusión de diseñar una propuesta que permita agrupar a las 27 empresas de transporte colectivo que prestan servicio en el corredor Soacha-Bogotá y en el área urbana del municipio, con el fin de articularlas al sistema Transmilenio para lograr mejorar la calidad del servicio y reducir los sobrecostos que genera a los usuarios pasar de los buses o colectivos corrientes a las estaciones del sistema, tal como lo explica Fernando Jiménez, empresario del sector del transporte.

Full 7: Fernando Jiménez: Con este proyecto nosotros buscábamos era la integración de todo el parque automotor dentro de ese mismo proyecto y entrando unificados con Bogotá, para ser hacia el futuro una zona 14. Pues la implementación es todos los vehículos, bajo una sola dirección de una sola empresa que por eso se llama, Sistema integrado de transporte de Soacha y se haría directamente la integración con Transmilenio a través del sistema de troncales, por ejemplo nosotros pensábamos integrarnos aquí con las estaciones del portal de las Américas. Se van a regular las frecuencias de los vehículos, o sea, se tiene más control sobre el parque automotor, sobre los conductores, horarios, despachos, se presta un mejor servicio a la comunidad.

Periodista 1

Para tener en cuenta la viabilidad de la propuesta, se consultó a un grupo de usuarios y conductores con el fin de conocer su opinión.

Full 8: Usuario 1: Ah, en ese sentido si para que uno como dice el dicho el trasbordo no le cueste a uno más, de pronto si sería, sería bueno ese sistema, pero quién sabe si lo implementen aquí o no.

Conductor 1: Sería bueno porque se habría más orden, no habría tanta pelea ni nada de eso, se acabaría la piratería y todo eso.

Conductor 2: Es difícil, es difícil, yo no creo, porque eso no es así casi independientes mucho menos agrupados.

Usuario 2: Yo pienso que sería una buena idea, una buena opción para el municipio de Soacha, porque de esta manera pues todos trabajaríamos, trabajarían con el mismo objetivo que sería prestar un buen servicio a los ciudadanos de Soacha.

Periodista 2

Pero, ¿qué tan viable es esta propuesta para la secretaría de movilidad del municipio?

Full 9: Secretario de movilidad: Y lo que, lo que se tiene que escoger es un adecuado sistema de integración, uno adecuado, no si se va hacer o no se va hacer, se tiene que hacer, si no que hagamos un buen ejercicio.

Periodista 1

Finalmente, Transmilenio a través de un comunicado argumentó la posibilidad de permitir que los transportadores de Soacha participen en una licitación para operar como rutas alimentadoras en la ciudad.

Periodista 2

Es claro que con la integración de las empresas de transporte de Soacha al sistema Transmilenio, los usuarios podrían verse beneficiados evitando el pago de dos o más pasajes, accediendo a un servicio más digno y eficiente que redundará en mejorar su calidad de vida, pero dependerá de la voluntad de las empresas y de la misma alcaldía municipal su implementación.