



Cuadernos Latinoamericanos de
Administración

ISSN: 1900-5016

cuaderlam@unbosque.edu.co

Universidad El Bosque
Colombia

Duarte Vega, Crispiniano

Movilidad urbana: ¿cómo definir un sistema de transporte público colectivo (SITP), en
Bogotá, D.C. Colombia

Cuadernos Latinoamericanos de Administración, vol. XI, núm. 20, enero-junio, 2015, pp.
71-82

Universidad El Bosque
Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=409640743007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Movilidad urbana: ¿cómo definir un sistema de transporte público colectivo (SITP), en Bogotá, D.C. Colombia.¹

Urban mobility: how to define a joint public transport system in Bogota DC -SITP- Colombia.

Mobilidade urbana: como definir um sistema de transporte público coletivo (SITP), em Bogotá, D.C. – Colômbia.

Crispiniano Duarte Vega.²

Resumen

Las *prácticas cotidianas de movilidad* de una ciudad como Bogotá y las acciones públicas propuestas para la implementación de un sistema eficaz y eficiente como es el SITP merece ser analizado con mucha rigurosidad en tanto es pertinente señalar qué tanto de lo expresado y lo no expresado en los debates para su implementación se pueden haber “sintetizado” en su formulación. Se partió de una razón inapelable: la causa fundamental del caos en la movilidad, no es sólo el “centaveo” -adjudicada al transportador propietario-existen varias causas generadas por otros actores de la prestación del servicio tales como: las empresas afiladoras, la Secretaría Distrital de Movilidad, la insuficiente infraestructura y los usuarios. Con base en esta premisa, hacia el transportador y hacia este fenómeno apuntaron todas las miradas. Sin embargo es incuestionable que con la promulgación del SITP surgen unas disonancias entre lo que es en teoría una ciudad operativa, y la práctica de un ordenamiento. Desde esta perspectiva las “prácticas cotidianas de movilidad” son algo más que *desplazamiento*, son las consecuencias de una Economía Política modestamente identificada y a la cual se debe acudir cuando se quiere dar cuenta de los problemas.

Palabras clave: accesibilidad, gobernabilidad, transporte, colectivo, público, movilidad, subjetividad, Bogotá.

Abstract

Everyday practices of mobility in a city like Bogotá and public actions proposed for implementing an effective and efficient system as it is the SITP should be analyzed with much rigor as is pertinent to note how much of what is expressed and not expressed in the debates for implementation can be “synthesized” in its formulation. It started from a final reason: The conveyor-owner is not the only responsible for the “mess” the “centaveo” or “penny war”, there are several causes generated by other actors of the service such as: the sharpening business, District Secretary of Mobility, insufficient infrastructure and users. Based on this premise, to the carrier and they pointed to this phenomenon of attention. However, it is unquestionable that the enactment of a dissonance SITP arises between

Resumo

as práticas cotidianas de mobilidade de uma cidade como Bogotá e as ações públicas propostas para a implementação de um sistema eficaz e eficiente como é o SITP merece ser analisado com muito rigor com o fim de indicar em que medida o expressado e o não expressado nos debates para sua implementação podem ter sido “sintetizados” em sua formulação. Partiu-se de uma razão inapelável: a causa fundamental do caos na mobilidade não é só a “briga pelos centavos”, atribuída ao motorista proprietário. Existem várias causas geradas por outros agentes da prestação do serviço tais como: as empresas associadas ao sistema, a Secretaria Distrital de Mobilidade, a insuficiente infraestrutura e os usuários. Com base nesta premissa, para o transportador e para este fenômeno apon-

Recibido el 01/29/2015 Aprobado el 05/14/2015

1. Artículo de investigación.

2. Administrador Público –ESAP- Doctor (c) en Ciencias Sociales y Humanas Pontificia Universidad Javeriana. Profesor de Posgrados de la Escuela Superior de Administración Pública – ESAP- UCMC- crispiduarte@Hotmail.com

what is theoretically a functioning city, and practice of a system. From this perspective “everyday mobility practices” are more than offset, are the consequences of a well-identified political economy and which should go when you want to account for the problems.

Keywords: Accessibility, Governance, Transportation, Collective, Public, Mobility, Subjectivity, Bogotá.

taram todos os olhares. No entanto é inquestionável que com a promulgação do SITP surgem dissonâncias entre o que é em teoria uma cidade operativa e a prática de um ordenamento. Desde esta perspectiva as “práticas quotidianas de mobilidade” são algo mais que deslocação. São as consequências de uma Economia Política modestamente identificada e à qual se deve recorrer quando se quer solucionar os problemas.

Palavras-chave: Acessibilidade, governabilidade, transporte, coletivo, público, mobilidade, subjetividade, Bogotá.

A manera de introducción

Es de elemental consenso que una óptima gestión pública dentro de las expectativas de desarrollo social y económico, se da al caracterizar la *movilidad* como una *acción sostenible* en una ciudad como Bogotá. Pero ¿qué se entiende como la “acción sostenible” de la Movilidad? Se concibe como aquella capaz de satisfacer las necesidades actuales y futuras sin comprometer de manera crítica, por el riesgo que implica su extinción, los recursos necesarios para la supervivencia de las personas y el desarrollo de la población³. Esto a su vez se debe entender como la obligación de asumir por parte del gobierno de la ciudad de todo un conjunto de tácticas, estrategias y medidas institucionales destinadas a articular de forma eficiente los instrumentos y la logística con que cuenta la población para su transporte. En este orden de ideas, la *movilidad de personas y productos* adquiere una categoría superlativa al considerarla como una Política Pública, una “práctica cotidiana” que compromete a todas y cada una de las actividades de la población y requiere ser formalizada y regulada desde el Estado, por tanto en ella y a partir de ella subyace toda la dimensión económica y política de la población.

En este contexto, el Decreto 309/2009 que regula el *Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá –SITP* y que es una consecuencia de los “Planes Maestros de Movilidad” (JICA: 1996 y Decreto Distrital 319/2006), presenta unas estrategias tendientes a organizar y op-

timizar el transporte público de pasajeros. A través de esta normatividad se propone un desplazamiento armónico de las personas por medio de un sistema público de transporte motorizado, que tiene como base organizacional un modelo único en donde se integre los sistemas masivo (Bus Transit Rapid) y colectivo (Transporte Público Colectivo), además de los que se desarrollen a futuro como el Metro (Férreo). De momento los Sistemas Masivo –BTR- y Transporte Público Colectivo –TPC-, se encuentran articulados en una entidad totalmente centralizada denominada “Transmilenio”. Qué según las autoridades distritales y algunos sectores económicos, ha demostrado desde su implementación un total éxito operativo y por otra ha consolidado el ideal de una ciudad organizada y productiva.

Desde esta perspectiva emerge la “idea” que le ha dado forma a la investigación referenciada anteriormente, esto es tratar de definir lo que son esas “prácticas cotidianas de movilidad” desde la perspectiva del sujeto transportador (el del TPC) y las acciones institucionales propuestas para la implementación del SITP. Lo que habría que señalar inicialmente, es qué tanto de lo expresado y lo no expresado en los debates para implementar el modelo de transporte, puede haber sido sintetizado en la formulación del sistema normativo propuesto. De ahí que es pertinente elaborar una “*postura crítica*” (Foucault, M. 1978) que dé la posibilidad de conceptualizar y dimensionar en contextos muy afines las *prácticas de movilidad* planteadas en el SITP los aciertos o desaciertos; a la vez que indagar y razonar sobre otras prácticas no tan verificables más no por ello desconocidas en el desplazamiento de la población. Dado que lo que no se dice o expresa también genera reglas y muchas de esas prácticas no se han definido en los contextos de la formalidad, y difícilmente se definen en el contexto normativo establecido por el SITP. Esto lo que puede evidenciar es una suerte de “*sujeción y control*” difícil de cualificar y cuantificar, ya que al relacionarse lo “expresado con lo no expresado” (en la norma) se puede estar generando unas prácticas de causalidad y de subordinación de lo normativo a lo no normativo y viceversa.

3. Los sistemas de transporte son una parte fundamental de la sostenibilidad ambiental urbana, por ello todas las propuestas que tienen como propósito su ordenamiento, tratan de referenciarla como enclave crítico, entre otros los últimos estudios y diagnósticos empezando por: “Cómo avanza el Distrito en Movilidad” (2006). Veeduría Distrital-PNDH-DNP-PNUD. Bogotá D. C. P. 14. “Destino Capital: Movilidad Sostenible”. Subsecretaría de Planeación Territorial. Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos. Alcaldía Mayor d Bogotá D C, Noviembre de 2009 y el Decreto Distrital 309/2009. “*Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D. C. y se dictan otras disposiciones*”. Artículo 5º numerales 2º y 9º; son precisos en señalar el concepto de movilidad como acción sostenible.

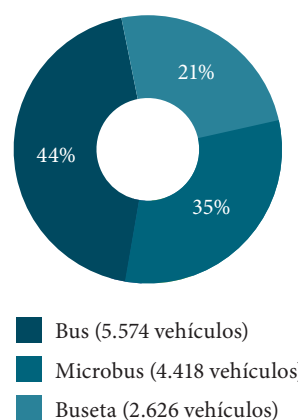
Ahora bien, para analizar con mayor precisión los aspectos anteriormente expuestos se hace necesario determinar algunos criterios muy puntuales en la formación de los *objetos* (Duarte, 2010) y cómo estos objetos (integradores de la Movilidad) resultan ser la clave en una condición descriptiva y prescriptiva del transporte público de pasajeros, tal cual está planteado en el SITP. A su vez hay que tener en cuenta que la construcción de sus “objetos” de trabajo es una de las condiciones que se le asigna a la Administración Pública contemporánea (por ej. las Políticas Públicas). En este orden tener presente que:

- a. Las relaciones entre reglas, instituciones y prácticas derivan en un conjunto diferenciable y diverso de objetos. De allí, que la formación de objetos emergentes tiene su origen en un conjunto de relaciones establecidas entre instancias de emergencia, de delimitación y de especificidad.
- b. Los objetos *originales* (como el sistema de transporte clásico) no se constituyen a priori ni están dotados de una ontología singular, esto les ha permitido aparecer y yuxtaponerse a otros objetos, situarse en relación con ellos, definir su diferencia, su irreductibilidad y su heterogeneidad y estar puestos en un campo de evidentes manifestaciones prácticas. Hacen parte de la “Movilidad” como un dispositivo (Castro-Gómez, Santiago: 2009)
- c. Es necesario plantear un espacio articulado de descripciones posibles: sistema de relaciones primarias o reales, sobre todo aquellas dadas entre instituciones, técnicas o formas sociales. Un sistema de relaciones secundarias o reflexivas como formulaciones del propio discurso y a la vez un sistema de relaciones discursivas, no internas al discurso que por momentos no ligan los conceptos o palabras, y que no se establecen como arquitectura deductiva o retórica, pero que sí determinan ese imaginario de relaciones sociopolíticas que el discurso debe mostrar para poder hablar de tales o cuales objetos, tratarlos, nombrarlos, clasificarlos y explicarlos.

Con fundamento en estas formas, el SITP toma los *objetos* de la movilidad y determina la disposición de los mismos. Por ello se debe tener en cuenta en primer lugar, que de acuerdo a cómo son descritos estos *objetos*, es posible ver en ellos como sería una ciudad idealizada por su disposición armónica, sin relacionarlos con ningún tipo de causalidad o subordinación. En segundo lugar, de acuerdo con la propia construcción de los mismos, se va develando los llamados *Equipamientos Colectivos* –EC– (Fourquet y Murad 1978, 34) que terminan por dar sentido al concepto de ciudad operativa y son el fundamento de un discurso pres-

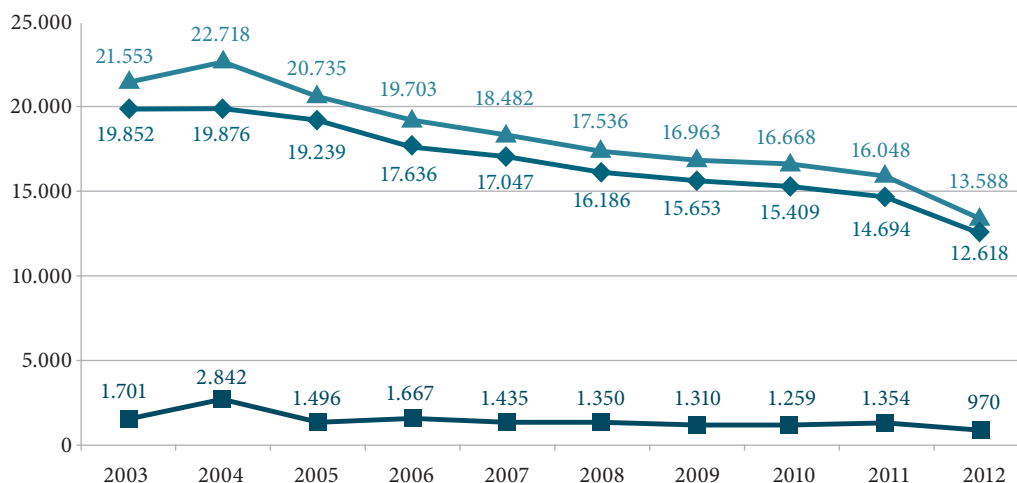
criptivo que el SITP dice interpretar y apuntalar, para crear unas reglas específicas de comportamiento público. Con ello se rompe con ciertas idealizaciones a la vez que se constituye en una suerte de “verdad vigente” del cómo debe operar la ciudad competitiva.

Establecidas estas definiciones teóricas de lo que significan los objetos y con los cuales se debe contar a la hora de ser determinantes en el ordenamiento de la movilidad, resulta pertinente analizar cómo desde la normatividad promulgada por el SITP se pretende recomponer el “lugar común” del caos (el “centaveo”) en el que se desarrolla el transporte público y que, de forma un poco velada, se da como “hecho cierto”. El transportador-propietario es el mayor responsable del desorden y por tanto hacia el que apuntan todas las miradas y correctivos, cuando la causa fundamental del caos en la movilidad, no es únicamente el “centaveo”, existen varias causas generadas por otros actores de la prestación del servicio tales como: las empresas afiladoras, la Secretaría Distrital de Movilidad, la insuficiente infraestructura y los usuarios. Este problema de desorganización, que durante décadas ha sido interpuesto como el factor que ha obstaculizado el desarrollo de la ciudad, pretende ser abordado para su resolución de forma total y absoluta por el nuevo sistema, teniendo como base al individuo (pasajero) y dejando un poco de lado el medio (el sujeto transportador). El actual Transporte Público Colectivo –TPC– se encuentra integrado de la siguiente manera (gráfica #1):

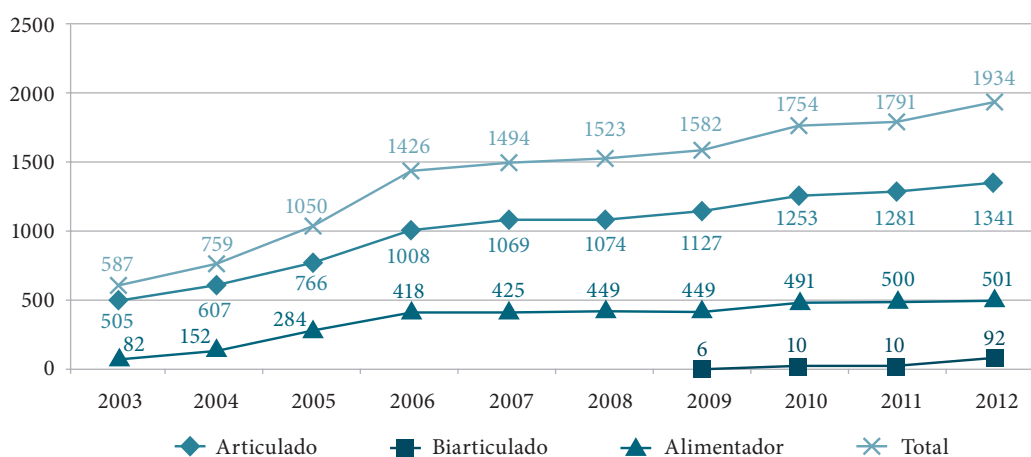


Gráfica No.1. Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) - Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM. (2013)

Adicionalmente, se debe recordar que el éxito en la implementación del “Sistema Masivo” y su rápido desarrollo, que no tuvo una oposición significativa por parte del transportador clásico, se debió a la gran infraestructura que desarrolló el Estado esto fue algo nunca antes visto, y por tanto transformó de forma parcial al ciudadano en todas sus prácticas cotidianas de desplazamiento (gráfica #2). Ante las transformaciones del Sistema Masivo, sólo aparecieron algunas



Gráfica No. 2. Fuente: Comportamiento del transporte público colectivo urbano activo en Bogotá Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.



Gráfica No. 3. Fuente: Comportamiento del transporte público masivo urbano activo en Bogotá Fuente: Registro Distrital Automotor (RDA) Concesión Servicios Integrales para la Movilidad (SIM). Cálculos Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios-SDM.

manifestaciones de inconformidad por los “cambios de rutas” y programas de “chatarrización” de algunos pequeños transportadores, quienes a regañadientes aceptaron la imposición, pues de todas maneras siguieron disponiendo de aproximadamente el 70% de la demanda de viajes. Lo cual se fue reduciendo a un 45% (*Movilidad en cifras* 2010, 11) y ha permanecido más o menos estable a la fecha⁴ (gráfica #3). En fin, lo

novedoso del sistema causó una generalizada aceptación. Pero frente a esa primera aparición del Sistema Masivo, hay que tener en cuenta que con el SITP lo que se plantea es una ruptura total con las prácticas del TPC y su total fusión con el Sistema Masivo.

Desde esta perspectiva emergen unos interrogantes que pueden definir muchos de los problemas que afronta el TPC; entre otros: ¿cuánto de la problemática del TPC ha sido interpretado como práctica empírica e irracional, que durante años se ha constituido en el fundamento del transporte público? Desconociendo que se puede estar ante la habilidad del transportador para adecuarse a un mercado legitimado por el Capitalismo. ¿Qué de lo cotidiano del transporte ha sido visualizado en toda su dimensión social, cultural y antropológica? En donde el renovado sujeto liberal encuentra su “espacio”. Se puede pensar que estos interrogantes resultan determinantes en el hacer o el no hacer y crean las “re-

4. “La demanda del sistema de transporte masivo ha venido mostrando incrementos significativos desde el inicio de operación del mismo. Sin embargo, el incremento de la demanda en 2012 hizo que este parque automotor creciera un 8,8%, tasa comparable con la registrado en 2010 del 10,8%, las cuales siguen siendo inferiores a la máxima registrada por el sistema de 2006 de 35,8%, cuando paso de 1.050 unidades a 1.426 buses articulados, biarticulados y alimentadores” (http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/Revista%20de%20Cifras%20de%20Movilidad%202012_V1.pdf)

glas” en que se mueven los actores de los sistemas de transporte. En este orden de ideas, han sido muchas las relaciones que se han establecido y que a manera de objetos y equipamientos colectivos tienen que ser tratados en el nuevo sistema a implementar.

Lo que inicialmente se puede apreciar con la promulgación del SITP son unas posibles disonancias entre la teoría de una ciudad operativa y la práctica de un ordenamiento del caos. En primer lugar, las propuestas normativas del SITP deben considerarse como la acción gubernamental (Foucault 1999,196) que hace posible la *correcta disposición de los objetos*, los cuales son la clave del transporte motorizado público, con la carga experimental que toda Política Pública tiene. Y en segundo lugar, esa correcta disposición de objetos, llámese equipamientos colectivos, trata de apuntalar la movilidad como expresión de una anhelada institucionalidad cinética (Castro-Gómez 2009, 71), en donde se valora la movilidad por la movilidad sin atención a sus causas y consecuencias. Al fin y cabo, esto hace parte de los procesos que se tienen que desarrollar si se quiere una ciudad acorde con las exigencias contemporáneas, de crear núcleos urbanos que den todas las posibilidades al *régimen de verdad* en que se ha convertido el mercado.

Teniendo en cuenta lo anterior, se pretende con esta Investigación construir un marco metodológico que posibilite “ver” la movilidad como un *dispositivo* de múltiples manifestaciones en cuanto a sus objetos y medios, y al TPC como una práctica de movilización cotidiana a la cual no se le han hallado ni allanado todas sus expresiones y relaciones. En donde se tiene que considerar como referencia a su actor más comprometido y la vez el más cuestionado socialmente por el papel que cumple: el *transportador-propietario*, quién por momentos es el centro de todo tipo de señalamientos.

Para tratar de esclarecer lo anterior se parte en primer lugar del análisis de las transformaciones en las definiciones y relaciones de territorio-población. En segundo lugar, mostrando ese marco de gubernamentalidad y manejo de la *cosa pública*, que se define en las Políticas Públicas, y cómo éstas están planteadas en el SITP, si resultan coherentes o incoherentes con el propio *arte de gobernar*. En tercer lugar, señalando que al definir el dispositivo de movilidad, nos hallamos frente a la *economía política*⁵, lo que hace necesario mostrar esas líneas de visibilidad y fuerza que hacen

complejo el TPC. Y finalmente, en cuarto lugar, develando que hay unas prácticas de movilidad cotidiana enmarcadas en una valoración sumamente historiográfica, simbólica y hasta pintoresca que las constituyen en algo incuestionable por su base cultural, y por tanto convirtiéndolas en axiomas plenamente definidos. Esto da lugar a preguntar por toda una serie de imaginarios contruidos y desarrollados a partir de tales prácticas.

Las transformaciones en las definiciones y relaciones territorio-población

La movilización de personas que adquiere forma en un territorio específico, requiere ser analizada a partir de las múltiples relaciones que de ella emergen. Cada forma de movilización se caracteriza por crear novedosas expresiones y manifestaciones de adaptación de las personas y de adecuar los ambientes, en donde la movilización tiene lugar. En este orden, la adaptación a los nuevos sistemas de transporte es algo que las personas asimilan con mayor o menor agrado a partir de unas prácticas cotidianas de desplazamiento. Pero la adecuación de los espacios y escenarios es tarea de la acción gubernamental. La novedad estriba en que los procesos de gobierno ya no se ejecutan como una acción de dominio soberano sobre el territorio o de sometimiento a la población, sino como un ordenamiento de los *objetos* o *cosas* que surgen de la relación territorio-población; es decir, es el gobierno de la recta disposición de los objetos para llevarlos a un fin conveniente (Foucault 2006, clase de 01-02-78).

Ahora sí se acepta que con las renovadas maneras de manejar el Estado, el “arte de gobernar” se centra en las relaciones *territorio-población*, es dable pensar que el SITP como disposición normativa propugna por caracterizar todos aquellos objetos que han surgido de tales relaciones y se propone optimizar a partir de una eficiente interpretación los sistemas TPC y BTR. Con estas determinaciones se ha determinado someter el sistema tradicional de desplazamiento a la novedad del sistema masivo. Para lograrlo, se toma el *conjunto de objetos* fundamentales de cada sistema y se apuntalan con el fin de ser sopesados por un novedoso régimen de verdad, el *mercado* (Foucault 2007, 43-44-46), pero no en su dimensión de equilibrios casi espontáneos y un poco contingentes sino en tanto significado que da cuenta de una articulación global de objetos o cosas, cuya razón determinante es la eficiencia. Con este propósito se sustrae al TPC de unas prácticas ancestrales para inscribirlo en unas operaciones que magnifican la eficiencia ante cualquier otra consideración. Es lugar común la afirmación que el lastre del TPC es su total y absoluta ineficiencia, de ahí que sur-

5. Cuando se alude al concepto de *Economía Política*, se refiere a lo que Michel Foucault (2007:30) en el Nacimiento de la Biopolítica, enuncia como: Una reflexión general sobre la organización, distribución y limitación de poderes en una determinada sociedad. “En lo fundamental, creo que la economía política es lo que permitió asegurar la autolimitación de la razón estatal”.

jan una serie de inquietudes con relación a sí el SITP propuesto recoge todas las prácticas de movilidad de la población para optimizarlas o sí, por el contrario, le agrega a ese acto relacional otra constante que puede distorsionar los propios fines de bienestar.

En consecuencia, las transformaciones de las cuales se ha venido recogiendo evidencia parten por una parte de los cambios de significado que ha tenido el mercado y por otra, lo que el transportador entiende de esa nueva caracterización, su construcción subjetiva. Lo neurálgico aparece cuando se pregunta por el grado de asimilación o “conciencia” que el pequeño transportador tiene de estas transformaciones o, preguntando desde otro lugar, cuál es el sujeto de mercado que se creó hasta hace un tiempo y cuál el que se pretende crear con la formalización propuesta. Desde esta perspectiva argumentativa es que Michel Foucault (2007,49), en el Nacimiento de la Biopolítica, *clase del 17-01-1979*, plantea que el mercado en tanto mecanismo natural y tradicional que magnificaba el equilibrio se fue modificando hasta erigirse como *un régimen de verdad* que ha perdido su ámbito jurisdiccional, para mostrarse como un parámetro de veridicción desde donde se afirma o se falsea la práctica gubernamental y todo lo que ella encierra. De ahí, que algunos deduzcan que el TPC no pasa la prueba y por ello debe ser conducido hacia prácticas que den cuenta de la renovada lógica que impone este nuevo mercado.

De lo dicho se puede concluir, de forma parcial, que el SITP como instancia reguladora y formalizadora; es la Institución (instancia) que consolida para sí todos los elementos de verificación de la eficiencia. Se impone, a partir de él, el criterio de que las acciones de gobierno son susceptibles de corporativizar⁶ y por ende todas las prácticas de movilidad, las cuales se verifican en la imagen de una ciudad idealizada como sistema coherente en su propia actividad. En este orden discursivo, las acciones gubernamentales muestran un contraste: menor gobierno interventor pero más gobierno corporativizado. Lo cual se garantiza cuando todo se

adscribe al renovado simbolismo del mercado, que entreteje para sí los deseos de la población y concita a los sujetos a creer en las bondades de algo que no requiere comprobación.

Es claro hasta aquí, que este régimen de verdad (el actual mercado) cuenta con todos los elementos de juicio legales, formales y se puede decir que legítimos para conducir las prácticas de movilidad de la ciudad. Lo que no es obstáculo para preguntar, si esta disposición de las “cosas”; esta renovada práctica gubernamental niega lo que el transportador (adscrito al sistema de Transporte Público Colectivo –TPC-) entiende del mercado como un ámbito jurisdiccional de equilibrios entre lo demandado y la oferta que él hace de un servicio. Siendo que debido a estas transformaciones o traslapes (determinadas por el SITP) de las cuales no existe suficiente definición, pueden ser el origen de veladas resistencias por parte del transportador-propietario. No obstante, a pesar de estas inquietudes, el SITP se empecina en consolidar de manera formal unas prácticas sin que se haya definido a plenitud la pregunta por el papel que cumple el pequeño transportador en el sistema propuesto.

Frente a estas transformaciones es indudable que quienes, con la anuencia del Estado, mantuvieron un total monopolio de las operaciones del transporte se ven de momento resueltamente confrontados en lo que consideran su aporte fundamental en la construcción de ciudad. Pues al cambiar las lógicas con las que se pretende conducir un renovado sujeto urbano adscrito a unas eficientes prácticas de movilidad (los pequeños transportadores), se vean ahora obligados a buscar nuevas formas de reacomodamiento en un sistema totalmente diferente al clásico TPC.

Vista de esta forma, el ingreso o permanencia en el SITP del transportador tradicional adscrito al TPC, y quién conforma el mayor núcleo poblacional encargado de la prestación de este servicio, se encuentra en entredicho. Todo porque en la medida que se acoge como práctica gubernamental, una condición de verosimilitud o veridicción, como lo es la actual concepción del *mercado*, se está considerando una “*limitación de hecho*” y no de derecho (Foucault, 2007:26). En el entendido que, hasta la fecha, el Estado se concentraba en garantizar entre transportador-usuario los derechos fundamentales de un contrato civil de transporte sin tener en cuenta otro tipo de relaciones o razones que pudieran aparecer de esta relación contractual. Ante todo esto, lo que ahora surge es una renovada razón gubernamental que pretende dar cuenta de una escueta y permanente crítica de la promoción de factores productivos intrínsecos a la propia idealización de la ciudad soñada. Lo que se muestra como una suerte de despotismo burocrático que impone una “manera

6. La *corporativización* de la acción pública gubernamental, puede ser interpretada desde lo que Nikolas Rose (1997:29-40) plantea como gobernar de un “Modo liberal avanzado”, a este modo dos fundamentos consustanciales lo componen, la *mercantilización* y la *monetización*. En la mercantilización, existe un fraccionamiento de la acción global del Estado, se pasa a la departamentalización de los servicios públicos de toda índole gestionados desde una lógica privada. La acción del Estado se centra en la “transformación de los agentes de bienestar”. Hay un salto de un usuario que busca satisfacer necesidades a un “comprador” de una diversa gama de opciones disponibles que satisfagan sus “preferencias”. La monetización, convierte al dinero en el máximo estímulo, y por tanto genera y establece “nuevas relaciones de poder”. “Un tipo de gobierno de las conductas individuales, que produce una imagen del gobierno acorde a normas particulares”.

de conducirse” a la población y pero que tiene como único propósito consolidar una cinética muy especial, que incentiva el movimiento como una consideración subliminal de equidad e integración institucional.

Con fundamento en estas consideraciones, es comprensible la incertidumbre de que quienes integran el sistema TPC frente al SITP. Debido al escaso detenimiento que se ha tenido en primer lugar, con los cambios de racionalidad del mercado y en segundo lugar, con el impacto que éstos ocasionan en los transportadores y por ende en el usuario del servicio. De esta problemática no se puede prescindir del conjunto de objetos operativos de la movilidad como son los *Equipamientos Colectivos*, que resultan claves y fundamentales por dar cuenta de una rebozada economía política que pretende garantizar la producción y el desarrollo de los factores físicos y logísticos pero a la vez establecer las condiciones de organización, distribución y limitación de poderes. Teniendo en cuenta los dos problemas anteriormente expuestos, respecto a la disposición de los mencionados *equipamientos*, objeto de la gubernamentalidad, puede resultar relevante establecer:

1. El tipo de *propiedad* que ha definido la *adscripción-prestación* del servicio, al sistema público de transporte. En tanto los conceptos de “*apropiación colectiva y uso colectivo*” presentan mucha variabilidad no estando definidos con precisión.
2. “*Las funciones de los equipamientos colectivos es la de ser un servicio*”, pero cuál es su cobertura (de acuerdo con el precio de su consumo), si es abierto o reservado a ciertos núcleos poblacionales.
3. Cuáles son los efectos *productivos* al intervenir el sistema TPC, si al fusionarse con el sistema masivo se afectan prácticas productivas paralelas. Qué efectos tiene situarlo en un lugar secundario y no reconocer su validez de actor mayoritario en la cadena productiva. Todo ello debe tener algunos efectos.
4. Al ser el SITP un equipamiento legal fundamental, cómo se maneja a su interior las relaciones de poder, qué sistema las mantiene y cómo operan dichas prácticas de gobernabilidad.
5. Cómo determinar la cobertura del servicio en tanto infraestructura, por la expansión urbana o por la accesibilidad a la *estación*.

Surge a partir de estas delimitaciones un conjunto de objetos tangibles e intangibles con una pluralidad de actores y situaciones inscritas en una espacialidad dada que resultan imprescindibles e impredecibles a la hora de hacer un análisis de las prácticas de movilidad

y de los elementos que la componen. Lo que hace necesario, por tanto, caracterizar el *medio*⁷ como el deseo que apunta a la idealización y disposición de los objetos descritos. Hallando en la circularidad del transporte público de pasajeros la inscripción de muchas finalidades específicas de las personas, que recogidas como sistema se convierten en la finalidad misma del gobierno de la ciudad. Esta deducción la hace ver el SITP como una Política Pública que requiere ser sopesada racionalmente, con el fin de analizar qué tan cerca o distante se está de unas “prácticas cotidianas de movilidad” (ideales) y cuál es la incidencia de la regulación propuesta.

De lo planteado, se puede concluir que a pesar que los objetos son el fundamento y el medio que le abroga sentido a una movilidad institucionalizada, también hay que indagar por los sujetos “*criados*” en prácticas que el SITP pretende superar. En consonancia con ello surgen algunas preguntas como: qué tanto de esta subjetividad puede ser superada por el acatamiento normativo, si estos sujetos están en capacidad y posibilidad de reasumir ese nuevo saber y cuáles pueden ser las prácticas de resistencia que estos sujetos pueden desarrollar⁸. Son inquietudes que reflejan el conflicto que generan estos *quiebres* en lo cotidiano.

Para tratar de entender esa correlación entre *objetos* que determinan la formalidad a partir de sus relaciones y un *medio* que legitima las acciones frente a unos sujetos dispersos por los cambios decididos, es pertinente que esta propuesta investigativa recoja, del análisis de Foucault (2009, 17), en “El gobierno de sí y de los otros”, la correlación de tres ejes fundamentales que se constituyen en la base y la experticia de un ejercicio cognitivo. Estos ejes son: a) el desarrollo de un saber y sus formas de verificación, b) la normalización del comportamiento, en donde está implicada la gubernamentalidad y c) el paso del sujeto a la subjetividad.

Previstos de esta manera, estos ejes exigen ser vistos en todas las posibles relaciones establecidas y a establecer, esto quiere decir que no se puede tratar de pasar de un estado de cosas a otro a partir de rupturas totales. En estricto, la formación del saber⁹, caracterís-

7. Es pertinente aclarar que el *medio*, se debe entender como las formas de racionalización que apuntan a hacer coherente tal o cual discurso, el cual se legitima en las propias acciones. En este orden el medio es una resonancia de técnicas específicas y se convierte en un dispositivo de seguridad de determinadas prácticas. El medio se puede considerar como un interventor molecular a través de la razón.

8. El “*mototaxismo*” puede ser una respuesta.

9. Esta formación del saber, puede llegar a interpretarse como “la información”, fundamento esencial de la decisión en la teoría de las organizaciones.

tica de la *acción gubernamental*, requiere de un desplazamiento por las relaciones e interpelaciones de los objetos descritos como fundamento de la movilidad. Lo que exige salir de la típica historia del desarrollo cognitivo y posterior aplicación para ingresar en el análisis de las prácticas discursivas y las formas de verificación y comprobación de los hechos, como por ejemplo: *¿Cuáles son las características de los cambios del mercado?* y *¿cuáles son sus efectos en las prácticas cotidianas de movilidad?*

Lo disfuncional de la “acción estatal” como política pública

Con las referencias conceptuales expuestas, se puede afirmar que los hechos requieren de ser auscultados en el plano de las prácticas disciplinares para identificar cuál es la racionalidad de tales prácticas, esto es lo que realmente la *gente hace, cuando dice lo que dice*. Pues no siempre el acoger discursos como ciertos implica una práctica coherente con ellos, lo que permite pensar que existe una *mediación del deseo* para cualificar y calificar lo ordenado con lo aplicado.

Entonces, frente a la necesidad de entablar un *dialogo* entre percepciones disímiles del mercado y las dificultades del SITP para manejar esos cambios subjetivos de las fuerzas productivas intervinientes en los sistemas de movilidad, surge una pregunta inicial de investigación¹⁰ que puede dirigir el análisis hacia lo expuesto por Michel Foucault (1978), en su disertación sobre *seguridad, territorio y población* que denominó como *historia de la Gubernamentalidad* y quien plantea que el *desbloqueo del arte de gobernar* es posible hacerlo a partir de *tres movimientos*, que pueden parecer como relaciones sutiles pero que juegan un papel fundamental en el manejo de los asuntos públicos, éstos son:

- a. La ciencia del gobierno o arte de gobernar.
- b. La economía política, definida en la rectitud como se disponga las cuestiones de Estado.
- c. Las relaciones de la población, inmersas en las prácticas cotidianas de una población, en un marco territorial específico.
- d. ¿Cómo pensar, entonces, las prácticas cotidianas de movilidad a la luz de estos tres movimientos?

Lo primero que se puede deducir es que la movilidad (y por ende la forma de un equipamiento clave como

el transporte) es un dispositivo que se define en la relación de dos macro-objetos: territorio y población. Lo segundo, es que el arte de gobernar, en el ámbito territorio-población, demanda de unas tácticas para alcanzar sus fines. Al pasar a redefinir la práctica gubernamental, en la perspectiva de la Economía Política, como una instancia de veridicción, implica que ese patrón de verdad (el mercado) sea valorado en las relaciones que se establecen entre población y territorio pero mediado por la acción del Estado como Política Pública. Aquí las prácticas (que definen al sujeto) resultan relevantes, en tanto el deseo se recrea en toda esa serie de mecanismos disciplinares que, permanentemente, van agregando nuevos aditamentos. Lo que posibilita una esclarecedora relación de los actores del sistema.

Con los elementos conceptuales descritos y para entender las transformaciones, se debe acudir en primer lugar, a analizar cómo son descritos los *objetos* en el SITP, dado que éste pretende aglutinar los sistemas vigentes de transporte manteniendo una exigente coordinación de los mismos. En segundo lugar, a identificar la racionalidad discursiva de la propuesta de sistematización del transporte pero esencialmente ¿cómo creer que existen unos sujetos pasivos que son teleológicamente llevados hacia unas prácticas totalmente diferentes a las actuales? En tercer lugar, a examinar las estrategias usadas hasta el momento para la implementación del sistema, hallar ciertas caracterizaciones que han servido de referencia para la toma de decisiones, por ejemplo: el caso de la *guerra del centavo* o “*centaveo*” que ha sido la motivación de la mayoría de propuestas de reforma del sistema TPC. En cuarto lugar, a indagar cómo se explica el *fenómeno del transporte*, no sólo desde el razonamiento cuantitativo (estudios de ingeniería) que a su alrededor se ha construido, sino desde otras miradas para buscar realmente de qué está hecho el TPC, lo cual resulta por momentos incomprensible desde ciertas formalidades y ordenes.

El SITP como sistema normativo es claro al enunciar que ha recogido y aglutinado, en su exposición argumentativa, unas prácticas cotidianas de movilidad plenamente identificadas, con la pretensión que a partir de esta normalización institucional se logre la consolidación de una ciudad productiva y fundamentalmente competitiva. Para dar fundamento a una perspectiva económica inmersa en un *saber* (Foucault 1978, 14) que realza las acciones positivas de gobernabilidad, cual es el discurso de la *Economía Política*. Lo que resulta absolutamente relevante para intentar producir unos efectos marcadamente diferentes al actual desorden y caos. Desde esta perspectiva, la movilidad y en su caso más expresivo el transporte (como componente económico), es el “lugar” común de intervención del gobierno.

10. Cuáles son las prácticas de movilidad cotidiana que cumplen los pequeños transportadores y como son interpretados dentro de la alianza público/privada, para la prestación del transporte público colectivo en Bogotá, en el marco del plan maestro de movilidad –decreto 319 de 2006–

Sin embargo, al pretender implementar el SITP como Política Pública, es muy poco lo que se ha dicho sobre la factibilidad que tal política pueda tener en tanto la misma está sometida a una serie de *restricciones e imposibilidades*¹¹ institucionales y constitucionales. No resulta, entonces, temerario afirmar que toda optimización de factores operativos, y sobre todo los de carácter público, está ligada a unas densas y complejas condiciones de negociación de diversa índole. El reconocimiento de cuán difíciles y complicadas resultan las negociaciones de formulación de “Políticas” del transporte permite ventilar algunos aspectos claves, sobre todo en cuanto a la relevancia que tienen los fundamentos económicos enteramente ligados a lo social y lo político. En tanto la Política Pública como formación discursiva y práctica de enunciación, compromete unos objetos específicos (muchos de ellos inmanentes en la construcción de una epistemología en este caso la episteme de la *modernización*), que le dan fuerza y valor a la *movilidad como dispositivo*.

El dispositivo de la movilidad que por lo regular ha estado y está inmerso en prácticas no discursivas, de difícil percepción en el ejercicio de formulación de políticas requiere de un riguroso análisis que el clásico análisis de Políticas Públicas sometido únicamente los factores logísticos, presupuestales y técnicos no caracteriza a plenitud. Pues las Políticas Públicas al ser determinadas y esclarecidas como prácticas específicas pueden estar dejando de lado aquellas prácticas que no se expresan por los canales regulares o no encuentran interpretación en las actuales modelizaciones sobre desarrollo social y humano.

El conocimiento político y económico de las prácticas en el transporte público colectivo

El mercado que se constituyó históricamente en la clave de toda actividad humana, ha emergido en las últimas décadas con una forma diferente para que pueda ser concebido como un *régimen de verdad* inalterable e incuestionable, esto es una suerte de institucionalidad ampliada en donde las preferencias le dan forma al consumo como única valoración de las relaciones de la población. Por lo cual el foco de atención de toda actividad gubernamental es la consolidación de esta novedosa institucionalidad, antes que la atención de los problemas e inconsistencias de las propias prácticas cotidianas. Todo porque el Estado dejó de ser ese órgano con fundamento territorial específico

en donde se recreaba el poder soberano y paso a ser un proyecto en prospectiva, ese algo que tiene como propósito fundamental regular, pero preferentemente disponer de los objetos que surgen en la relación territorio-población. En esta búsqueda se han desarrollado un entramado de dispositivos que posibilitan la motivación y la conducción de los sujetos, lo que ha venido a consolidar una simbología o “marca” (de consumo masivo), antes que la razón política del Estado como agente interventor.

De esta neo-institucionalidad se puede deducir que existe una especie de “*prurito*” que toma forma en una *racionalidad política*, que es con creces tributaria de otro tipo de procesos (económicos, sociales, culturales y técnicos), Foucault (1982, 214). Sin embargo, todo da para pensar, como lo afirma Foucault (1982, 214), que aun se está lejos de poder diferenciar la *racionalidad política* de la *teoría política* y los dilemas que estas construcciones encierran. Dado que, con inusitada obsesión, la teoría política orienta las decisiones que son por lo regular elecciones políticas que llevan a la *elección pública* y la *elección racional*, y por tanto son fundamentos del “agenciamiento” político y económico respectivamente en un ámbito puramente estructural. Ahora bien, la racionalidad, en un ámbito epistemológico, toma forma cuando se articulan cuatro elementos fundamentales: objetivos, estrategias, técnicas y “*valores*”. Pero esta racionalidad puede perder su moderno virtuosismo en el momento que como teoría adquiera forma de modelo global y por consiguiente, sea expuesto como resolución de variados fenómenos cuya diáspora no permite la síntesis de fines y *valores* postulados por la propia racionalidad.

Para reafirmar lo expuesto y buscando una mejor comprensión es posible que esa pérdida de “foco” de la racionalidad específicamente política, “...no se debe a la política ni a las teorías, sino al tipo de racionalidad en que está enraizada” (Foucault 1982, 225). Una racionalidad política marcada por los cambios de lo que se puede llamar como la consolidación de una institucionalidad ampliada, esto es aquella racionalidad política que se ha sacado del propio “molde” del simbolismo de poder del Estado clásico¹², para situarla en un direccionamiento y formalización de prácticas con sentido exclusivamente económico. A partir de

11. La factibilidad de una Política Pública, no siempre está sometida a limitaciones de orden técnico y presupuestal, siendo estos aspectos fundamentales, no se puede soslayar lo sociopolítico. El articular la Política únicamente a lo primero, se puede calificar como una “visión estrecha de factibilidad”. Majone, (2005, 109).

12. Para entender ese traslape, Paula Mussetta (2009, 45) afirma que hay que *posicionarse* de manera diferente ante los objetos de estudio, y afirma que “Foucault elaboró un marco de análisis que permite abstraer las relaciones de poder de la institución para analizarlas desde la perspectiva de las tecnologías; en otras palabras, extraerlas de la función para retomarlas en un análisis estratégico y resituirlas desde el punto de vista de la constitución de los campos, dominios y objetos del saber”. Esto es sin lugar a dudas lo que se ha hecho en la actualidad con la institucionalización del mercado.

esto, se puede decir que todo se modifica o traslapa porque entran a terciar todas las variables económicas interpuestas por ese *régimen de verdad* que es el mercado. Sin embargo, no es tan sencillo entender este movimiento como un simple desplazamiento de una relación de poder que se establece con esta neo-institucionalidad, para influir y conducir los *objetos* de movilidad mencionados anteriormente. Lo neurálgico de estas transformaciones es el cambio en la condición de las personas que dejan de ser reconocidos como usuarios y detentores de derechos constitucionales, para ser identificados como clientes consumidores.

Muestra de lo anterior son los cambios de percepción del sujeto trashumante. Éste, según Jouffe y Corvalán (2010, 44), juega un importante papel en el análisis de la crisis del Sistema de Transporte Masivo de Santiago de Chile –TRANSANTIAGO–, los investigadores deducen que los sistemas de transporte convierten la “libertad” de las personas en un baluarte estratégico de mercado en donde se condiciona y se manipula su “elección racional” y su “elección pública”, (prototipo de *libertad negativa*), porque en la integración de los sistemas de transporte se condiciona de forma determinante a la población. Es así, que se crea a partir del arraigo al *sistema* de desplazamiento un sujeto “*consumidor de movilidad*”, en el cual no existe elección posible que se desmarque del sistema impuesto. Toda práctica “*liberadora*” es a lo sumo novedosa o descalificada, por cuanto el único “*escape*” es el transporte a pie o bicicleta con las respectivas limitantes de esfuerzo y riesgo que encaran dichas prácticas.

De lo expuesto se puede deducir, que para darle forma a ese novedoso sujeto de mercado hay que tener presente en primer lugar, que esta “nueva especificación del sujeto de gobierno” (Rose 1996, 37), lo entroniza como cliente en tanto consumidor de un servicio, cuya calidad de vida depende fundamentalmente del grado de asimilación al sistema. A ello se reduce sus elecciones públicas y racionales es decir si acepta de “buena gana” los sistemas pueda que exista la evidente posibilidad de una “realización consigo mismo”. Adicional a ello, en la conformación de esta novedad del *liberalismo de avanzada*, se orienta las decisiones al poner en marcha una “noción de individuo responsable” con el desarrollo de los dispositivos de movilidad, en un conmovedor nexo de identidad moral y lealtad institucional con el mercado.

En segundo lugar, y en esta misma perspectiva, las prácticas administrativas en las cuales se apoya la acción gubernamental articulan sus acciones públicas en unos términos generales que radican fundamentalmente en una “acción reflejo”. Puede decirse en una escenificación foucaultiana, que es algo así como *la conciencia de los hombres*, ese algo que se trasluce en las condiciones económicas de subsistencia. Las

cuales, al identificarse como una práctica social e históricamente definida, han entrado a formar parte del vademécum instrumental con el cual se debe intervenir la población haciéndose necesario, para su perfecta optimización, el soporte en esquemas disciplinares que son fundamentalmente los contenidos del SITP. Estos contenidos adquieren un sentido de *movilidad sostenible* en todos aquellos esquemas sobre los que se apoya o se soporta el sistema.

En tercer lugar, y como consecuencia de las dos prácticas de sometimiento económico mencionadas, surge un escenario en prospectiva que recrea unas prácticas totalmente mercantilizadas las cuales no dejan duda sobre las proyecciones que en términos financieros debe tener el SITP. *Prácticas mercantiles sobre la movilidad* que tienen como objetivo básico la sostenibilidad financiera del proyecto. Para ello, todos los instrumentos de la *ingeniería económica* son puestos a disposición del *sistema*, para no dejar resquicios ni actitudes dubitativas sobre la validez y la legitimidad del uso de formulaciones financieras que den perfecta cuenta de la optimización de la movilidad. Es desde esta perspectiva como la “*corporativización*” pero fundamentalmente la “*financiarización*” de los espacios públicos, y porque no de los equipamientos colectivos de movilidad, adquieren una caracterización poco conocida. Es sobre la base de la financiarización¹³ desde donde el transporte de personas (específicamente el TPC) tiene que ser regulado, formalizado y controlado de manera directa, sin permitir que exista instancias paralelas que reclamen como válida otro tipo de razonabilidad económica.

Visto así estos desarrollos, la *corporativización/financiarización* del SITP lo convierten en un acto consciente y renovado de lo que puede denominarse como la sistematización optimizada e idealizada de unas nuevas condiciones económicas de *sostenibilidad*, de un sector productivo definido históricamente como enclave de posturas muy específicas y estratificadas entre propietarios, conductores y usuarios. Pero, qué tanto de lo reconocido como ámbito de la Economía Política, está definido en las “*nuevas*” prácticas de movilidad. Se sabe que el *sistema* propuesto está articulado y referenciado en su justificación por un valor de uso, pero al tomar como referencia a Santiago Castro-Gómez (2009, 69), quien plantea que “... el progreso se mide por la capacidad de convertir el valor de uso en

13. Este es un concepto que ha tomado relevancia, para dar cuenta de los cambios radicales que la *acción pública estatal* ha tenido al mencionarse de manera incesante las competencias y competitividad del Estado. “*La financiarización significa que en el proceso económico la lógica financiera se sobrepone a la lógica productiva*” Giraldo, (2004). En el caso del SITP este fenómeno es evidente por los tropiezos que éste ha tenido, al acordar los rendimientos financieros del proyecto.

valor de cambio...Esto significa que lo importante ya no son las *cualidades* de los objetos, sino su capacidad de convertirse en cantidades abstractas susceptibles de cálculo económico”, cabe pensar que aun cuando el *Sistema* enarbola la cobertura y la eficiencia con sentido de bienestar humano, el usuario termina por ser una mercancía-insumo de un proceso productivo específico que se caracteriza por un valor de cambio (Jouffe y Lazo 2010, 36).

Las prácticas de movilidad cotidiana frente a los cambios de subjetividad

Parece entonces claro, que la auto-problematización es la oportunidad que se dan las racionalidades políticas del *liberalismo avanzado* para consolidar un yo específico (Dean 2007, 62); clara muestra de una re-significación de cultura física y ética entendidas como el desarrollo del cuerpo y el desarrollo moral que apunta al gobierno de sí y de los otros. Para escenificar lo incongruente de las relaciones productivas se acude a producir unos *efectos* (ibid: 74) sobre las prácticas cotidianas que hacen referencia al: *Efecto de verdad*, el cual sin sometimiento a que guste o no tal o cual disposición no existe la posibilidad de impugnación. *Efecto de la norma*, que lo constituye todas aquellas descripciones, unas “inocentes” otras no tanto, que se transforman en prescripciones. *Efecto de poder*, que alude a la autogestión que puede desarrollar el individuo.

Dados estos renovados escenarios que surgen de esa cerrada relación entre *racionalidad política y tecnologías de gobierno* (mecanismos de índole práctica y verificable) conforman, normalizan, guían e instrumentalizan ambiciones y aspiraciones de los sujetos, a efectos de lograr los fines que las personas han considerado deseables y merecidas (Miller y Rose 1990, 8, cit. Por Marinis (1999, 15). En consecuencia, el sujeto de la movilidad cotidiana se enfrenta, al menos, a tres cuestiones que resultan determinativas en desarrollo de su desplazamiento cotidiano:

- a. Los factores de diferenciación que necesariamente se dan entre propietario, operador (conductor), usuario/cliente y funcionario regulador del servicio o proceso.
- b. Los factores motivacionales y de compromiso que cada uno de los mencionados tiene con el/ los sistemas de transporte.
- c. Las relaciones vitales que cada actor establece con los equipamientos colectivos de movilidad.

De aquí, más que una respuesta, lo que puede surgir es un interrogante por demostrar: ¿cómo el *dispositivo de movilidad se factoriza* en los *dispositivos de seguridad* que es con creces los motivadores de la individualización/sujeción?

Recapitulación

Desde la perspectiva del análisis propuesto como “razón” de investigación, el dispositivo de movilidad requiere de un análisis que trascienda lo denotativo y cuantitativo. Es decir, que señale articulaciones específicas que posibiliten hallazgos de racionalidad política y económica con los cuales se orienta el SITP y devele como estas orientaciones impactan el TPC.

Consecuentemente con lo anterior, se puede deducir en primer lugar, que al analizar las relaciones territorio-población se generan unas prácticas contingentes que pueden ser visibles o invisibles, que tienen un argumento discursivo pero que a la vez existen posturas no discursivas absolutamente relevantes. En segundo lugar, al tomar las Políticas Públicas en su marca epistemológica es probable que se pueda superar su elaboración discursiva únicamente tecnológica, lo cual puede resultar fundamental. En tercer lugar, hay que tomar el agenciamiento económico como unas prácticas cotidianas en donde ha comenzado a resurgir un sujeto mucho más activo que el tradicional y a la vez más independiente, pero a su vez más conducido por factores que no son susceptibles de valorar en la propia práctica. Y en cuarto lugar, revelar cómo se entretejen los *sujetos* en unas prácticas de movilidad, que de lo cotidiano trascienden a la normalización.

En fin, se trata de hallar por una parte, ese poder-saber de la *economía política* inmiscuido en los vericuetos del poder-hacer de una Política Pública de Movilidad, que pretende implementar el SITP y por otra, esa manera en que se “destruyen” formas tradicionales para implementar renovadas visiones, ya no de Estado sino de una sistemática gobernabilidad que responde a la lógica del mercado.

Referencias

- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D C, *Movilidad en cifras 2010*, Secretaría Distrital de Movilidad.
- ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D C, Decreto 309/2009 que regula el *Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá –SITP*.
- Castro-Gómez, S. (2009). Tejidos Oníricos. Editorial PUJ. Bogotá D C.
- CONPES Documento 3260-Política Nacional de transporte urbano y Masivo- http://www.cortolima.gov.co/SIGAM/CONPES/CONPES_3260_TRANSPORTE_MASIVO.pdf
- De Marinis, P. (1999). Gobierno, gubernamentalidad, Foucault y los anglofoucaultianos (O: un ensayo sobre la racionalidad política del neoliberalismo). Texto publicado en “*Globalización*,

riesgo, reflexividad. Tres temas de la teoría social contemporánea. Centro de Investigaciones Sociológicas. Madrid.

Dean, M. (2007). *Governing Societies*, McGraw-Hill, New York.

Deleuze, G. (1990) ¿Que es un dispositivo? GEDI-SA Madrid.

Duarte, C. (2010) Apuntes de clase, sesión 7º: Eje 4º, *Arqueologías y Genealogías de la colombianidad*. Doctorado en Ciencias Sociales y Humanas. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá D C. 25-03-10, Mimeo.

Foucault, M. (1978). “¿Que es la crítica?” Exposición ante la Sociedad Francesa de Filosofía, en la sesión del 27 de Mayo. En *Revista de Filosofía*, nº 11, 1995, 5-25.

Foucault, M. (1982). La tecnología política de los individuos. Conferencia dictada en la Universidad de Vermont. Publicada en *Revista Veredas*, traducción de Graciela Lechuga Solís, pp. 213-226. UAM-Xochimilco. México D F.

Foucault, M. (1999). *Estética, ética y hermenéutica*, PAIDOS Vol. 3º. Barcelona, España.

Foucault, M. (2006). *Seguridad, Territorio y Población*. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.

Foucault, M. (2007) *El Nacimiento de la Biopolítica*. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.

Foucault, M. (2009), *El gobierno de sí y de los otros*, Fondo de Cultura Económica, México.

Fourquet, F. & Murard, L. (1978). *Los equipamientos del poder*. Editorial Gustavo Gili, S. A. Barcelona.

Giraldo, C. (2004). *Financiarización: El nuevo orden social y político*. Facultad de Ciencias Econó-

micas, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá D C. Mimeo.

Holzman, R. & Jorgensen, S. (2000) *Manejo Social del Riesgo: Un nuevo marco conceptual para la Protección Social y más allá*. Unidad de la Protección Social. Red de Desarrollo Humano. Banco Mundial.

Jouffe, Y. & Lazo Corvalan, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de movilidad: Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *Revista EURE*, Volumen 36, Nº 108, Agosto 2010, pp. 29-47.

Majone, G. (2005) *Evidencia, Argumentación y Persuasión en la formulación de Políticas*, Fondo de Cultura Económica, México D C.

Muller, P. (1998). Génesis y fundamento del análisis de políticas públicas. *Revista INNOVAR, Revista de ciencias administrativas y sociales*. Nº 11, Enero-Junio 1998. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá DC.

Mussetta, P. (2009). Foucault y los anglofoucaultianos: Una reseña del Estado y la gubernamentalidad. *Revista Mexicana de ciencias Políticas y Sociales*, Vol. LI, Número 205, enero-abril, 2009, pp. 37-55.

Pardo, C.(2005). Salida de emergencia: Reflexiones sociales sobre las políticas del transporte. Proyecto de Transporte Urbano Sostenible para América Latina y el Caribe –SUTP, LAC-. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá D C. Mimeo.

Rose, N. (1997) El gobierno en las democracias liberales “avanzadas”: Del liberalismo al neoliberalismo. *Revista Archipiélago* #29 Verano/1997 Barcelona.