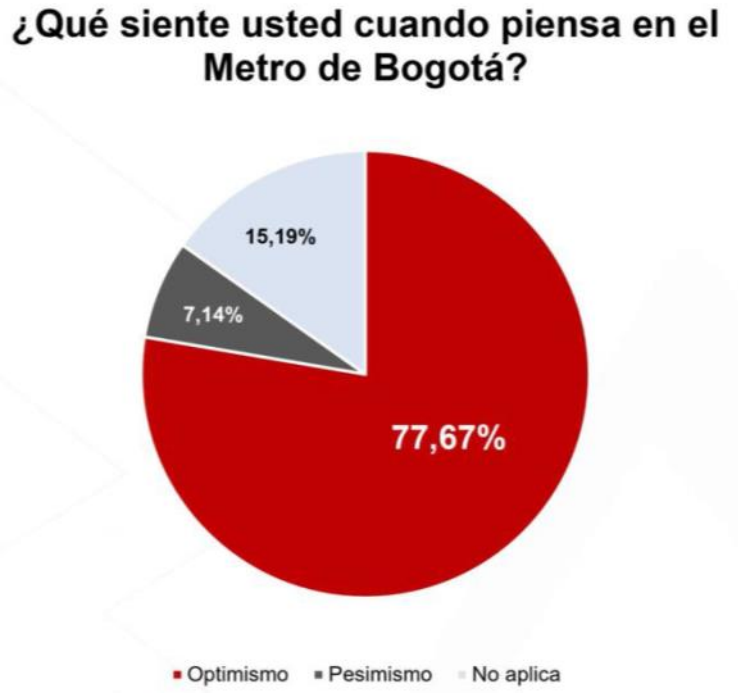
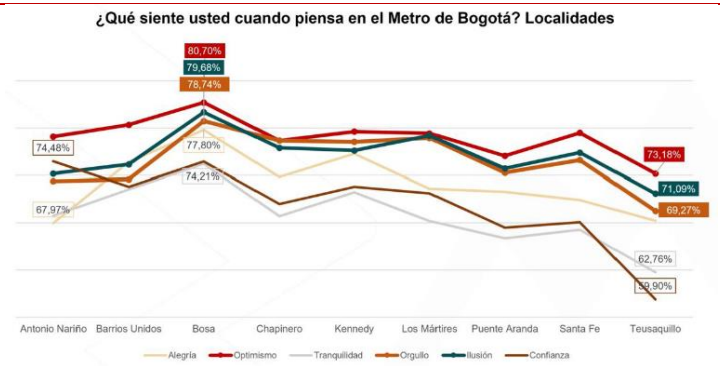
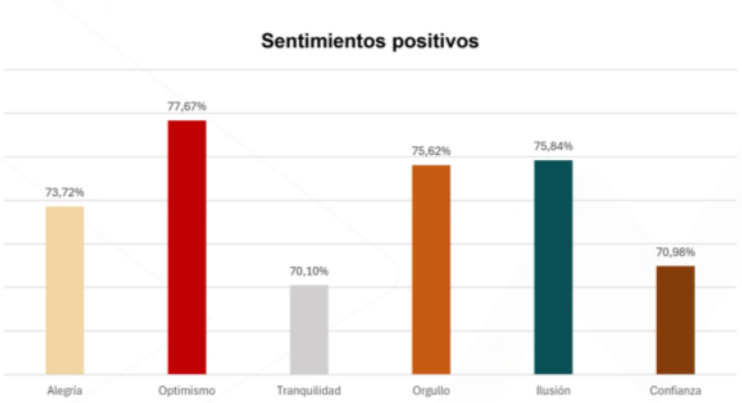


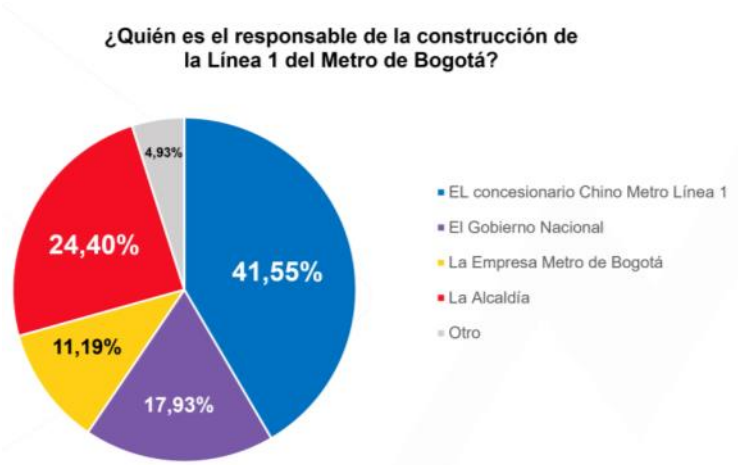
ENCUESTA METRO DE BOGOTÁ

PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	Como dicen los habitantes de Bogotá llevan muchos años esperando que se materialice la construcción del Metro. A lo largo de generaciones, esta promesa ha sido símbolo de modernización, pero también de frustración y desconfianza institucional. De acuerdo con la encuesta realizada por la Empresa Metro de Bogotá, el 77,67% de los ciudadanos manifiestan sentirse optimistas al pensar en el Metro de Bogotá. Este dato, lejos de ser anecdótico, tiene profundas implicaciones sociales que deben ser analizadas con detenimiento. A pesar de los antecedentes históricos marcados por el incumplimiento y la politización del proyecto, la mayoría de los encuestados aún conserva la esperanza. Esta actitud optimista puede entenderse como una disposición colectiva a creer en la transformación social a través de la infraestructura pública. La ciudadanía, cansada pero no vencida, sigue apostando por una ciudad más equitativa, conectada y eficiente. No obstante, no se puede pasar por alto el 15,19% de personas que expresan pesimismo. Esta cifra representa un segmento importante de la población que ha sido profundamente afectado por la falta de resultados concretos y que aun cuando la obra presenta un avance significativo en varios sectores, su desconfianza es justificada al expresar su descontento frente al sistema político y las instituciones estatales, lo cual puede derivar en apatía o incluso resistencia frente a futuros avances. Este grupo necesita ser escuchado y tomado en

PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	cuenta, pues su voz evidencia la urgencia de fortalecer la transparencia y la participación ciudadana en la ejecución del proyecto. Finalmente, el 7,14% que respondió "No aplica" puede interpretarse como un grupo de personas desconectadas del proyecto, ya sea por desconocimiento, falta de información o percepción de irrelevancia en su vida cotidiana. Este dato sugiere una deuda pendiente en términos de comunicación pública y sensibilización social, pues todo proyecto de gran envergadura necesita del respaldo consciente de la ciudadanía para tener éxito. La percepción ciudadana frente al Metro de Bogotá va mucho más allá de una simple opinión sobre la obra, es un termómetro emocional y político sobre la relación de la gente con el Estado y con su derecho a una ciudad digna. El Metro no debe concebirse como solo un sistema de transporte: debe ser un símbolo de que la esperanza, combinada con voluntad política y acción colectiva, puede llegar a feliz término.
	De acuerdo con el resultado proyectado en la encuesta realizada por el Metro de Bogotá, el menor índice de sentimientos positivos frente al proyecto de construcción de la Primera Línea lo tiene la localidad de Teusaquillo, lo cual al contrastarlo como los resultados de los mapas parlantes coinciden pues se notó que las personas que habitan en esta localidad guardan cierto temor frente a los cambios que se puedan presentar a partir de la operación del sistema Metro. Ellos manifiestan que con el Metro se pueden incrementar problemáticas como la

PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	inseguridad, consumo de sustancias psicoactivas y principalmente los vendedores informales. En contraste a lo presentado en esta localidad, en las localidades Bosa, Kennedy, Los Mártires y Barrios Unidos priman los sentimientos de optimismo, ilusión y orgullo tanto en los resultados de la encuesta como en los mapas parlantes. Las personas manifestaron que el sistema metro ayudará a potenciar los aspectos positivos de cada localidad y mitigará problemáticas como la inseguridad. De acuerdo con los resultados de los ejercicios participativos, las personas llevan tanto tiempo esperando el metro para el Distrito que sentimientos como la alegría y confianza son relegados por el optimismo y la ilusión. En cuanto al sentimiento de la tranquilidad en los mapas parlantes se asoció este sentimiento con la seguridad, manifestando esperanza en que al interior del sistema sea seguro y puedan estar tranquilos, diferente a lo que pasa hoy en día en el Transmilenio. Ahora, desconfían de que esto suceda de igual manera en los exteriores del metro.

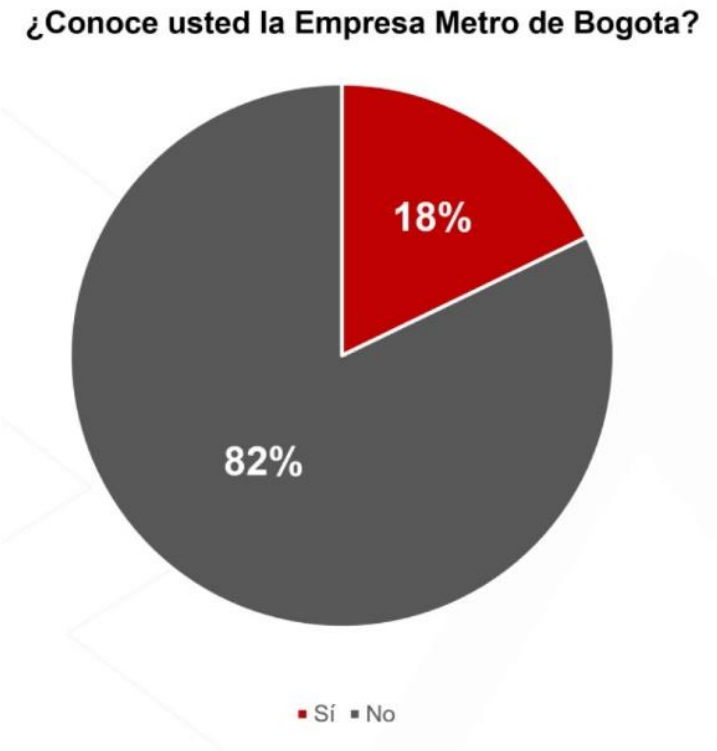


PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	La percepción ciudadana sobre quién es el responsable de construir la Línea 1 del Metro de Bogotá revela mucho más que una simple opinión. Refleja niveles de conocimiento, confianza institucional, acceso a la información y participación. La opción más elegida, con un 41,55% de las respuestas, fue la empresa Metro Línea 1, el consorcio chino encargado de ejecutar físicamente el proyecto. En segundo lugar, con un 24,40%, aparece la Alcaldía de Bogotá, seguida por el Gobierno Nacional con un 17,93%. Más abajo se encuentra la Empresa Metro de Bogotá con un 11,19%, y finalmente, un 4,93% eligió la categoría "otros". A simple vista, podría pensarse que la mayoría tiene razón al señalar a Metro Línea 1 como responsable, ya que es la empresa visible en la ejecución de la obra. Sin embargo, esta percepción, aunque comprensible, es parcial. El concesionario chino es efectivamente el ejecutor, pero no toma decisiones autónomas. Responde a un contrato de concesión firmado con la Empresa Metro de Bogotá, entidad pública del Distrito que coordina, supervisa y vela por el cumplimiento técnico y financiero del proyecto. A su vez, esta empresa responde ante la Alcaldía de Bogotá, que lidera la iniciativa a nivel local. El Gobierno Nacional, por su parte, financia el 70% de la obra, por lo que también tiene un papel decisivo en su viabilidad. Al observar los datos de la gráfica, se evidencia que la ciudadanía otorga más peso al actor privado que construye, que a los actores públicos que planifican, financian y regulan.



PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	Esta desconexión entre percepción y realidad institucional es un indicio preocupante. La baja mención a la Empresa Metro de Bogotá, con apenas un 11,19%, muestra que muchas personas desconocen el rol técnico-administrativo clave que esta entidad cumple. El 4,93% que respondió “otros” revela una zona de incertidumbre o desinformación sobre el proyecto. Esta falta de claridad puede limitar el ejercicio de control ciudadano y la capacidad de exigir rendición de cuentas a las autoridades pertinentes. Si las personas no saben quién toma las decisiones o cómo se financia una obra, difícilmente podrán involucrarse de forma activa y crítica en los procesos de seguimiento, denuncia o participación.

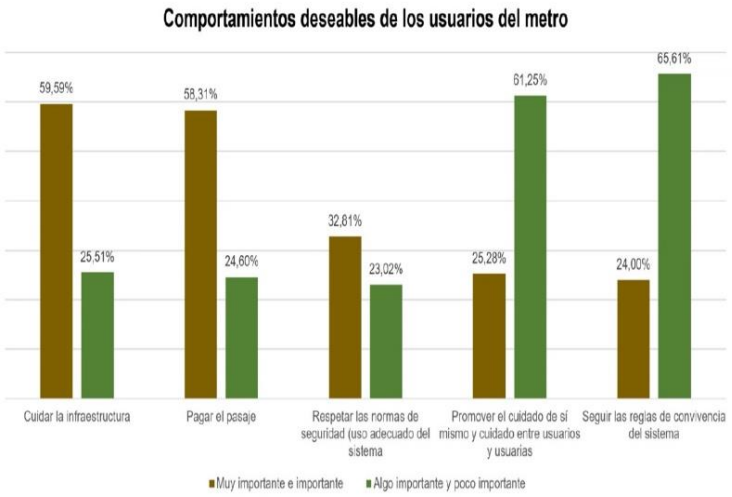


PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	Es indiscutible que, pese a los esfuerzos realizados por los funcionarios de la Empresa Metro de Bogotá y a su importancia en el desarrollo de la infraestructura de este medio de transporte masivo en la ciudad, la mayoría de las personas no están familiarizadas con la empresa. Es muy común que, al indagar frente al proyecto, la comunidad relacione con más facilidad al Concesionario Metro Línea 1 S.A.S; por ser los encargados de adelantar la construcción de la primera línea del Metro de Bogotá. Para la mayor parte de las personas no es claro que la Empresa Metro de Bogotá es la encargada de planificar, contratar y supervisar la construcción del metro de Bogotá. Es decir, es la dueña del proyecto. Mientras que el concesionario fue contratado para diseñar, construir, operar y mantener la primera línea del metro por un periodo determinado de 20 años. Es posible que el concesionario tenga una presencia más notoria en territorio y se visibilice por la presencia de vallas, maquinaria, uniformes, redes sociales o noticias, lo que hace que la ciudadanía lo identifique como el “responsable del metro” y opaque el rol de la Empresa Metro de Bogotá, que opera en un plano más institucional y administrativo. Por este motivo, muchas personas asumen que el "Metro de Bogotá" es una sola entidad, sin distinguir entre dueño y operador. Si la Empresa Metro de Bogotá no ha desarrollado una identidad institucional fuerte, con campañas, eventos y presencia pública clara,

PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	es natural que el concesionario, con más actividad visible en terreno, se lleve el reconocimiento. Ahora, entre académicos, periodistas, urbanistas, contratistas y sectores técnicos, la EMB sí suele ser reconocida como el ente rector del proyecto del metro, con un rol clave en la planeación, financiación y supervisión. Este grupo suele valorar la labor técnica de la EMB, aunque también puede criticar aspectos como la transparencia o la gestión del proyecto.



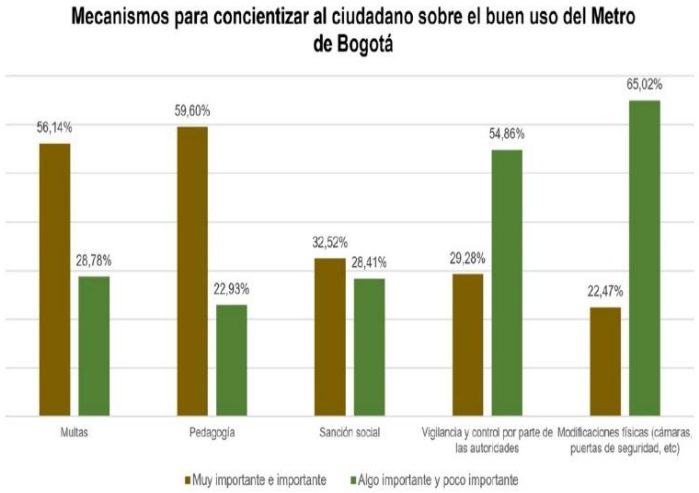
@elmetrobogota

PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	Según los datos, la mayoría de las personas considera muy importante cuidar la infraestructura del metro (59.59%) y pagar el pasaje (58.31%). Sin duda, estas acciones son esenciales para garantizar el funcionamiento del sistema. Sin embargo, lo preocupante es que otras conductas igualmente fundamentales, como promover el cuidado mutuo entre usuarios (solo 25.28%) o seguir las reglas de convivencia del sistema (apenas 24%), sean vistas como secundarias. Esta jerarquización nos habla de una visión individualista, donde lo material se valora más que lo humano. Es urgente reflexionar sobre esta desconexión. La convivencia en espacios públicos no se limita a evitar daños físicos o a cumplir con el pago de un servicio. Va mucho más allá: implica respeto, empatía y responsabilidad compartida. Un metro limpio y operativo no es suficiente si está lleno de gritos, empujones o indiferencia frente a las necesidades del otro. La verdadera calidad del transporte se mide también en la forma en que nos tratamos. El reto para quienes trabajamos en lo social es claro: necesitamos transformar estas percepciones a través de la educación, la participación comunitaria y la intervención directa en los espacios públicos. Campañas que promuevan la empatía, actividades culturales en los vagones o estaciones, y la inclusión de usuarios en procesos de mejora del sistema pueden ser caminos efectivos para generar conciencia y cambiar comportamientos. Construir ciudadanía en el metro es apostar por una cultura donde lo colectivo pese tanto como lo individual. Donde el respeto a la



PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	infraestructura conviva con el respeto al prójimo. Solo así podremos avanzar hacia un transporte verdaderamente público: funcional, seguro, y profundamente humano.



PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	A primera vista, la pedagogía se posiciona como el mecanismo mejor valorado (59.60%) entre los considerados “muy importantes e importantes”. Este dato es esperanzador: indica que una parte significativa de la ciudadanía cree en la educación como motor de transformación cultural. Sin embargo, no deja de sorprender que otras estrategias más coercitivas, como las multas (56.14%) y la vigilancia por parte de autoridades (54.86%), también ocupen lugares destacados. Este aparente equilibrio entre lo punitivo y lo formativo evidencia una tensión: ¿queremos ciudadanos conscientes o simplemente obedientes? Más aún, la paradoja se acentúa cuando observamos que las modificaciones físicas como cámaras o puertas de seguridad son valoradas como “algo o poco importantes” por el 65.02% de los encuestados, mientras que la sanción social apenas alcanza el 32.52% en la categoría de alta importancia. Esta falta de confianza en el poder regulador de la comunidad sobre sus propios comportamientos muestra una preocupante desconexión entre el ciudadano y su entorno social. Parece que aún no creemos en la capacidad del otro para corregirnos desde el respeto y el compromiso colectivo. Desde el trabajo social, esto plantea un desafío fundamental: no basta con multar o vigilar. Es necesario promover una ética pública, una conciencia compartida donde cada persona entienda que su comportamiento afecta la experiencia de todos. Educar no es adoctrinar, sino inspirar valores comunes, construir sentido de pertenencia y promover el respeto mutuo.



PREGUNTA	INTERPRETACIÓN
	La transformación del Metro de Bogotá en un espacio de convivencia no será el resultado de cámaras ni de castigos, sino de la capacidad de formar ciudadanos que se reconozcan en el otro. Un sistema de transporte eficiente es, ante todo, un reflejo de una sociedad que se respeta y se cuida. Y para lograrlo, la pedagogía no debe ser solo un mecanismo más, sino el corazón de toda política pública.