



Movilidad cotidiana, prácticas del espacio urbano y desigualdades socioterritoriales en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009)

Françoise Dureau, Vincent Gouëset, Guillaume Le Roux

► To cite this version:

Françoise Dureau, Vincent Gouëset, Guillaume Le Roux. Movilidad cotidiana, prácticas del espacio urbano y desigualdades socioterritoriales en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009). X seminario ACIUR (Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales), Sep 2012, Bogota, Colombia. <halshs-00745154>

HAL Id: halshs-00745154

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00745154>

Submitted on 24 Oct 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Movilidad cotidiana, prácticas del espacio urbano y desigualdades socioterritoriales en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009)¹

Françoise Dureau, demógrafa - geógrafa, UMR Migrinter (Poitiers, Francia), f.dureau@gmail.com

Vincent Gouëset, geógrafo, UMR ESO (Rennes, Francia), vincent.goueset@uhb.fr

Guillaume Le Roux, geógrafo, UMR Migrinter (Poitiers, Francia), guillaumeleroux14@gmail.com

La aceleración del crecimiento demográfico de las grandes ciudades latinoamericanas desde mediados del siglo XX se acompañó de una muy rápida expansión de las zonas urbanizadas hacia la periferia. Como lo ha mostrado Montezuma (1997) en el caso de Bogotá, esta evolución ha sido posible gracias a unos sistemas muy flexibles de producción de vivienda popular por un lado y de oferta de transportes públicos por otro lado, lo que permitió suplir las necesidades de los barrios periféricos en materia de movilidad cotidiana desde su mismo surgimiento. Al contrario, la cobertura en infraestructuras y en redes de servicios públicos ha sido más lenta, lo que ha generado dificultades en las condiciones de vida cotidiana que aun son perceptibles en muchos barrios periféricos. A escala metropolitana, los límites urbanos se han expandido más allá de la ciudad centro e integrado zonas cada vez más alejadas. En estas metrópolis, que cuentan en la actualidad con varios millones de habitantes, la movilidad residencial intraurbana, la transformación de lo construido y la mutación de los sistemas de transporte se convirtieron en los principales factores de las dinámicas urbanas. Se observan evoluciones similares a escala latinoamericana: unas densidades demográficas globalmente bajas, aunque pueden ser altas en las periferias populares; una segregación espacial que tiende a complejizarse tanto en los barrios centrales como en la periferia; y unas desigualdades importantes en las formas de movilidad residencial y cotidiana (Pinto da Cunha, 2002; Dureau, 2006; De Mattos e Hidalgo, 2007).

El crecimiento de estas metrópolis y la especialización funcional de los distintos espacios urbanos plantean la problemática de la movilidad urbana y del acceso de los individuos a la ciudad y a sus recursos. En particular, la relación entre pobreza y movilidad cotidiana constituye un tema de investigación emergente: varios estudios han mostrado que las desigualdades sociales se traducen en desigualdades en las movilidades cotidianas (Vasconcellos, 1996; Figueroa, 2005). En el contexto académico francés, muchos estudios abordan las diferencias de movilidad de acuerdo con las categorías sociales y los efectos específicos de la falta de movilidad frente al acceso al empleo (Orfeuill, 2004; Fol, 2009: 11-28; Chardonnel *et ál.*, 2009: 237-238). En América Latina, la movilidad de los habitantes de barrios populares ha sido objeto de una producción científica importante desde los años ochenta (Figueroa, Godard y Henry, 1997). Posteriormente, varias fuentes modificaron la visión que se tenía de la movilidad de los habitantes, mediante la introducción de preguntas sobre los movimientos pendulares cotidianos en los censos de población (Delaunay, 2007; Suárez y Delgado,

¹ Esta ponencia es una versión ampliada de un artículo publicado en la revista *Territorios*: Dureau, Gouëset, 2011 (<http://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1878/1673>). Es un resultado del programa de investigación METAL : *Metrópolis de América Latina en la globalización: reconfiguraciones territoriales, movilidad espacial y acción pública*, un programa desarrollado entre 2008 y 2012 bajo la dirección de F. Dureau y financiado en el marco del Programa ANR-AIRD "Les Suds aujourd'hui", cuyo objetivo era de estudiar las transformaciones socio-espaciales en tres metrópolis de América Latina: Bogotá, Santiago de Chile y São Paulo (<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00678925>).

2010) y la realización de encuestas de tipo origen-destino realizadas a partir de muestras representativas, según una metodología equivalente a la utilizada en las metrópolis del norte (Bussiére y Madre, 2002). Pero hasta hoy, pocos estudios analizan el vínculo entre la movilidad cotidiana, las formas de poblamiento residencial y estrategias de los habitantes de las periferias populares, aunque hace varias décadas que se ha puesto de manifiesto la importancia de cada uno de estos fenómenos.

Una hipótesis que planteamos aquí es que en las periferias populares de las metrópolis latinoamericanas, las trayectorias residenciales de los habitantes de la ciudad se hacen cada vez más en un espacio cercano, y que estas periferias habrían entrado también en una fase de “maduración”, que no se limita en la consolidación física de los barrios de origen informal, sino que también remite a una diversificación en la composición de su población, a un mejoramiento de la oferta local de empleos, de infraestructuras y de servicios (como el transporte), así como a un mayor “arraigo” de los habitantes a su barrio. Así pues, la gente despliega cada vez más sus estrategias laborales y residenciales en el recinto de su barrio, de modo que estas periferias estarían ganando más autonomía frente al centro de la metrópoli.

La presente ponencia tiene como objeto mostrar la evolución reciente de las desigualdades en materia de movilidad cotidiana de los habitantes de dos periferias populares de Bogotá, Madrid y Soacha. Se parte de un artículo recién publicado en la revista *Territorios*, enfocado en el estudio de los desplazamientos productivos (trabajo y estudios), y se completa con el estudio de los desplazamientos extra-profesionales del conjunto de la población. El período considerado, 1993-2009, está ligado a las fuentes utilizadas para este estudio: los dos últimos censos demográficos (DANE, 1993 y 2005) y dos encuestas específicas sobre movilidad (1993 y 2009)², que abarcaron doce zonas de encuesta, de las cuales dos se encuentran en los municipios de Madrid y Soacha (ver Figura 1). Para esta ponencia, explotamos además las encuestas cualitativas que se realizaron en 1993 y en 2009, con la aplicación de unas entrevistas a profundidad sobre una muestra de las encuestas por cuestionario. En 2009 se entrevistaron a 9 personas en cada municipio, 5 hombres y 13 mujeres comprendidos entre 19 y 66 años. En términos de vivienda, la muestra entrevistada está muy marcada por el contexto del desarrollo urbano de estos municipios, con una gran mayoría de casas (8 en Madrid y 7 en Soacha; 2 de ellas en un conjunto cerrado), casi todas en propiedad; sin títulos en general. Igualmente el lugar de nacimiento (solamente 3 nativos del municipio en Madrid y ninguno en Soacha), el perfil migratorio (una mezcla de migrantes llegados antigua o recientemente) y la situación laboral de los entrevistados (5 activos formales, 4 micro empresarios o trabajadores informales, 4 desempleados en Madrid, 3 amas de casa, 1 jubilada y 1 estudiante), están muy marcados por el perfil sociodemográfico humilde de estos dos municipios.

Se conocen mucho menos la composición social del espacio y las formas de movilidad cotidiana en las periferias de Bogotá que al interior del Distrito Capital (DC). En particular, no se sabe si los habitantes de la periferia vieron sus condiciones de movilidad degradarse o no, si lograron adquirir con mayor facilidad vehículos propios y conseguir una mayor autonomía en su movilidad cotidiana, o si siguen dependiendo del transporte público para sus trayectos. También es posible preguntarse si la implementación del Transmilenio, a partir de 2001, produjo efectos sobre la movilidad de las personas que viven fuera de Bogotá. Las encuestas realizadas en 1993 y 2009 en los municipios de Soacha y Madrid nos brindan elementos de respuesta sobre el proceso de metropolización en las periferias de

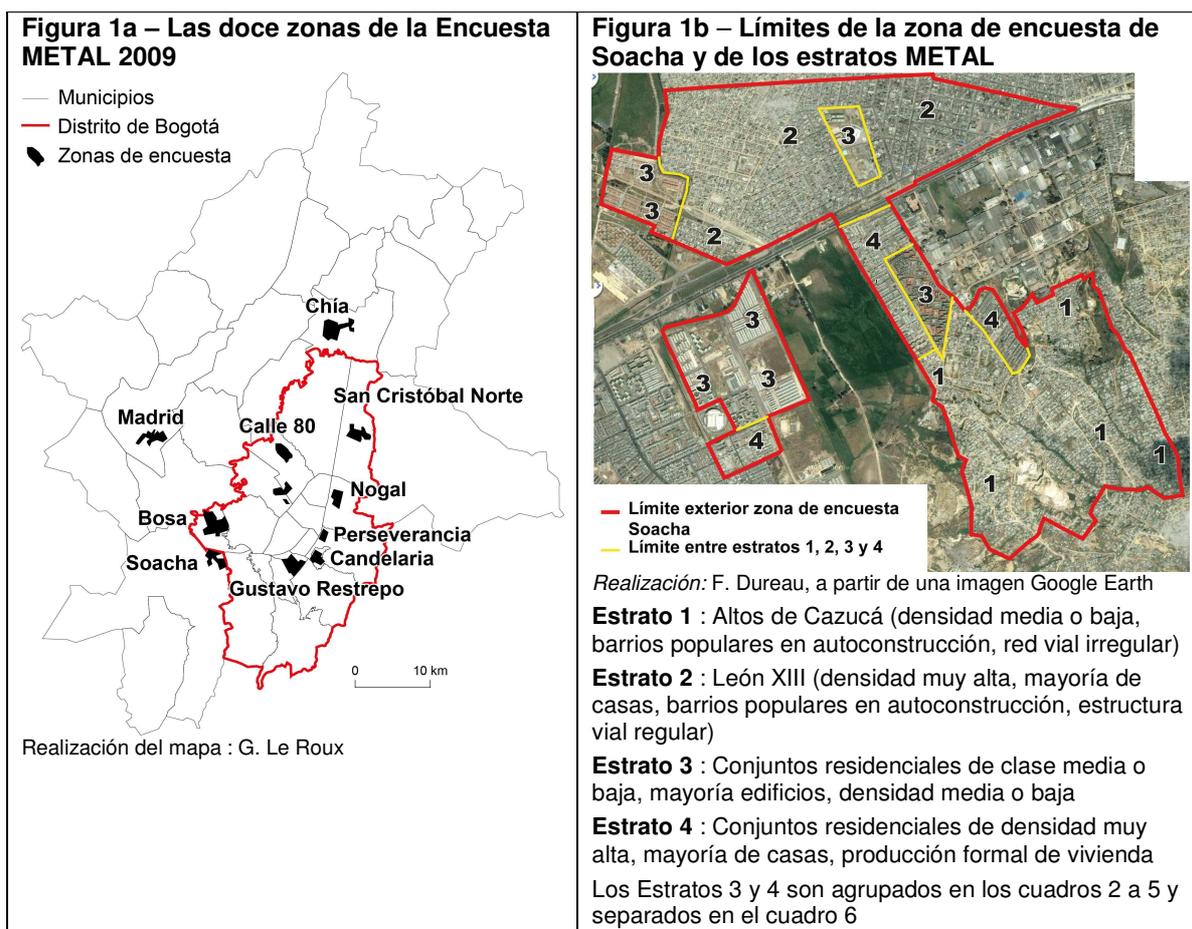
² Una encuesta biográfica sobre movilidad realizada en 1993 entre 1.031 hogares, en el marco de un programa de investigación IRD-CEDE (*Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico*, Universidad des los Andes, Bogotá, Colombia), titulado « *Las formas de movilidad espacial de las poblaciones de Bogotá y su impacto sobre la dinámica del área metropolitana* » ; y una encuesta biográfica realizada en 2009 entre 881 hogares en el marco del programa METAL. En estas dos encuestas, la muestra se seleccionó por un muestreo de áreas a nos niveles (manzanas, hogares) en una serie de lugares específicos del Distrito Capital de Bogotá (7 en 1993, 9 en 2009) y de la periferia metropolitana (4 en 1993, 3 en 2009, que incluyen Madrid y Soacha). Los resultados de la encuesta presentados en el artículo provienen del procesamiento realizado por F. Dureau y C.E. Flórez para 1993, y por F. Dureau y G. Le Roux para 2009. Para mayores detalles sobre la metodología de las encuestas, ver: Dureau et Flórez, 1999 ; Dureau *et al.*, 2011.

Bogotá, y sobre las diferencias y desigualdades existentes en cuanto a las condiciones y las formas de movilidad cotidiana en estas periferias.

Después de estudiar en una primera sección las características del poblamiento en Madrid y Soacha, haremos hincapié en esta ponencia sobre las desigualdades observadas en la movilidad cotidiana de los madrileños y soachunos, empezando por las condiciones de acceso a los modos de transporte (sección 2) y considerando después el caso de las movilidades productivas, es decir el acceso al lugar de estudio de los jóvenes (sección 3) y al lugar de trabajo de los adultos (sección 4), para terminar sobre las movilidades extra-profesionales (sección 6).

1. El poblamiento de las periferias populares de Bogotá

Después de haber contenido durante mucho tiempo su expansión dentro del DC, desde la década de los años setenta Bogotá inició un proceso de metropolización: gran parte de la expansión urbana ocurre hoy día en la sabana de Bogotá, fuera de los límites administrativos del DC, en los municipios del departamento de Cundinamarca³. Esta expansión afecta en particular a las clases populares, que se ven relegadas hacia la periferia por los altos precios de la vivienda en el DC. Así el valor de las casas –autoestimado por los encuestados– era casi dos veces más alto en el conjunto de las 11 zonas de encuesta de 2009 (79 millones) que en Madrid (47 millones) y Soacha (41 millones).



³ Aunque oficialmente no esté constituida ninguna “Zona Metropolitana de Bogotá”, en Colombia es costumbre admitir que existe una que agrupa, alrededor del Distrito Capital de Bogotá, con una población de 6,8 millones de habitantes en 2005, 19 municipios periféricos, que suman en total 1,1 millones de habitantes.

Soacha constituye hoy el único municipio integrado de manera física a la urbe, mientras que Madrid forma parte de los núcleos suburbanos, separados de Bogotá por espacios rurales (ver Figura 1).

1.1. Soacha, ¿Un “barrio de Bogotá”?

Soacha es un municipio autónomo pero es considerado casi como un “barrio de Bogotá” por estar unido de manera física a las localidades populares del sur de la ciudad (Dureau, Hoyos y Flórez, 1994). Su crecimiento es muy fuerte desde los años setenta, siempre más alto que el crecimiento del DC (ver Cuadro 1). Su población pasó de 37.000 habitantes en 1973 a más de 400.000 en 2005. Con un tercio de la población menor de 15 años (frente a un cuarto en el DC), su estructura por edad sigue siendo muy joven, pero registra un inicio de envejecimiento. La huella de la migración se evidencia en los lugares de nacimiento de sus habitantes: en 2005, casi ocho de cada diez nacieron fuera del municipio, de los cuales 43% en Bogotá. Así pues, Soacha se considera como parte integral del mercado residencial del DC. A pesar de la llegada reciente de poblaciones desplazadas por el conflicto armado colombiano, hoy día el flujo migratorio ha perdido de su importancia relativa: en este municipio la proporción de personas que vivían en el mismo municipio cinco años antes del censo pasó de 58% en 1993 a 73% en 2005 (ver Cuadro 1).

Cuadro 1: Poblamiento y características generales de la urbanización en Madrid, Soacha y en el Área Metropolitana de Bogotá (1993 - 2005)

	Madrid			Soacha			Total AM Bogotá		
	1993	2005		1993	2005		1993	2005	
Población total ajustada	44 207	62425		259 679	402007		6 218 377	7961 254	
	73-85	85-93	93-05	73-85	85-93	93-05	73-85	85-93	93-05
Tasa de crecimiento anual de la población	5,2 %	5,1 %	5,5 %	11,2 %	5,1 %	3,5 %	3,4 %	3,5 %	1,9 %
% Menores de 15 años	35,3 %	31,2 %		36,8 %	32,4 %		30,3 %	27,1 %	
% 60 años y más	4,6 %	5,7 %		3,7 %	5,6 %		6,0 %	8,1 %	
% Nacidos en el municipio	27,6 %	30,6 %		30,2 %	22,3 %		-	-	
% Nacidos en Bogotá	17,4 %	17,8 %		27,1 %	42,7 %		-	-	
% Residentes en el municipio 5 años antes	63,8 %	74,5 %		58,5 %	73,1 %		-	-	
% Residentes en Bogotá 5 años antes	5,2 %	4,7 %		16,4 %	10,4 %		-	-	
No. de años de estudios de los >=15 años	6,4	7,7		7,0	7,8		8,3	9,4	
Tasa de actividad de los hombres >= 15 años	62,6 %	59,3 %		65,2 %	61,4 %		79,1 %	68,5 %	
Tasa de actividad de las mujeres >= 15 años	37,3 %	40,6 %		34,8 %	38,6 %		46,3 %	47,4 %	
% hogares ICS 1 (muy pobres)	19,2 %	16,5 %		14,6 %	15,3 %		10 %	8,5 %	
% hogares ICS 2	23,9 %	23,4 %		18,9 %	21,6 %		16 %	16,3 %	
% hogares ICS 3	28,6 %	28,2 %		29,0 %	31,5 %		24 %	26,4 %	
% hogares ICS 4	19,4 %	23,0 %		25,9 %	24,2 %		25 %	26,9 %	
% hogares ICS 5	6,2 %	6,6 %		8,2 %	5,8 %		15 %	14,1 %	
% hogares ICS 6 (muy acomodados)	2,7 %	2,4 %		3,4 %	1,5 %		10 %	7,9 %	
% hogares ICS 1 y 2 del AM de Bogotá residentes en el municipio	2,0 %	2,3 %		10,1 %	15,4 %		-	-	
% hogares que viven en casa particular	86,6 %	66,8 %		75,2 %	66,8 %		61,4 %	42,6 %	
% hogares que viven en apartamento	7,9 %	28,9 %		19,2 %	26,6 %		32,8 %	48,3 %	
% hogares propietarios de su vivienda	45,5 %	38,9 %		66,7 %	56,2 %		54,4 %	46,8 %	
% hogares arrendatarios de su vivienda	51,1 %	55,5 %		30,4 %	38,2 %		41,2 %	43,4 %	
% hogares que comparten su vivienda	38,8 %	22,7 %		15,1 %	7,6 %		21,7 %	9,0 %	
% hogares hacinados (> 4 personas por pieza)	6,6 %	2,4 %		5,4 %	1,9 %		3,3 %	1,6 %	
% hogares que tienen por lo menos un automóvil	-	9,9 %		-	8,1 %		-	20,4	
% hogares que tienen por lo menos una motocicleta	-	5,0 %		-	2,9 %		-	3,0	
Duración promedio del desplazamiento hasta el lugar de estudio	-	18,9 mn		-	19,7 mn		-	22,3 mn	
Duración promedio del desplazamiento hasta el lugar de trabajo	-	23,8 mn		-	46,4 mn		-	35,2 mn	

Delimitación estadística del Área Metropolitana corresponden: Bogotá DC + 17 municipios periféricos (sin Subachoque). Excepto la población total y la tasa de crecimiento, que incluyen la población rural, el conjunto de los indicadores sólo conciernen a la población urbana de los hogares particulares de cada uno de los dos municipios.

Fuentes:

- para la población total y las tasas de crecimiento: F. Dureau et C.E. Flórez 2008, ANR METAL (Taller de Santiago), según Cuervo et al. (2000: p. 460), y los datos procesados del censo de 2005.

- para los demás indicadores: Censo DANE 1993 (cálculos realizados por A. Salas Vanegas a partir de los microdatos); Censo DANE 2005 (procesamiento con Redatam + SP, CEPAL/CELADE, realizados por A. Salas Vanegas).

A veces Soacha es considerada como una “ciudad-dormitorio”. Migrantes humildes llegaron allí provenientes de Bogotá y de todo el país, en búsqueda de un alojamiento económico, mientras que los empleos seguían concentrados en el DC, obligando los trabajadores a trasladarse diariamente hacia allá. A pesar de todo, algunos empleos industriales y del sector informal se crearon en Soacha. La población de este municipio es en su mayoría pobre, pero la forma de instalación de los migrantes y las formas de urbanización resultantes no son homogéneas. Un primer tipo de barrio corresponde a los sectores llamados “de invasión”, autoconstruidos de forma ilegal y dentro de los cuales se encuentra Altos de Cazucá (ver Cuadro 2). Localizado en las partes altas del municipio, se trata de un sector muy pobre: en 2009, la mitad de las viviendas tenían un entorno muy precario y muchas de ellas aún no se han consolidado. Más generalizado es el segundo tipo de urbanización, que no fue producida de manera espontánea sino por iniciativa de intermediarios llamados en Colombia “urbanizadores piratas”. El barrio León XIII es un ejemplo de este tipo de urbanización. Ubicado en los límites de la localidad de Bosa en Bogotá, hoy día está consolidado, goza de un mejor entorno urbano y está mejor integrado al Distrito Capital. Finalmente, en los años noventa aparecieron unas primeras urbanizaciones de promoción inmobiliaria formal, destinadas a la clase media-baja del DC, y hace poco surgió alguna oferta de vivienda social, también formal. Son conjuntos residenciales cerrados (sectores 3 y 4 de la encuesta de 2009), situados cerca de la Autopista Sur, principal eje vial que une a Soacha con Bogotá. Son los barrios más acomodados del municipio de Soacha, aunque siguen siendo modestos si se comparan con los barrios elegantes de Bogotá.

Cuadro 2: Condiciones de alojamiento, de accesibilidad y de equipamiento en medios de transporte en Madrid y Soacha (1993 - 2009)

	Madrid		Soacha		Estratos de Soacha						Total 11 zonas de encuesta 2009
	1993	2009	1993	2009	Altos de Cazucá		León XIII		Conjuntos cerrados		
					1993	2009	1993	2009	1993	2009	
Ingresos mensuales del hogar (en millones de pesos y equivalente en salarios mínimos)											
< 0,5 (1 salario mínimo)	-	30 %	-	38 %	-	51 %	-	50 %	-	16 %	20 %
0,5 - 1 (1-2 salarios mínimos)	-	60 %	-	42 %	-	45 %	-	36 %	-	43 %	43 %
1 - 2,5 (2-5 salarios mínimos)	-	10 %	-	17 %	-	4 %	-	14 %	-	27 %	23 %
> 2,5 (5-10 salarios mínimos)	-	0 %	-	3 %	-	0 %	-	0 %	-	13 %	14 %
Condiciones de alojamiento											
% casa particular	46 %	56 %	66 %	50 %	83 %	60 %	65 %	33 %	43 %	52 %	51 %
% apartamento	37 %	32 %	21 %	40 %	11 %	29 %	8 %	48 %	57 %	48 %	44 %
% cuarto (pieza única)	17 %	12 %	13 %	10 %	6 %	11 %	27 %	19 %	0 %	0 %	5 %
% viviendas construidas antes de 1989	-	31 %	-	28 %	-	14 %	-	25 %	-	14 %	27 %
% viviendas construidas entre 1990 y 1999	-	28 %	-	65 %	-	60 %	-	70 %	-	62 %	20 %
% viviendas construidas entre 2000 y 2009	-	40 %	-	17 %	-	26 %	-	5 %	-	24 %	53 %
% arrendatarios	47 %	38 %	23 %	36 %	10 %	55 %	37 %	46 %	17 %	7 %	36 %
% usufructo u ocupantes de hecho	4 %	1 %	13 %	6 %	21 %	13 %	13 %	5 %	0 %	0 %	6 %
% propietarios	49 %	61 %	63 %	58 %	65 %	32 %	51 %	49 %	83 %	93 %	58 %
Accesibilidad a la malla vial y al transporte público											
Tiempo promedio de acceso a una vía carretable (en minutos)	-	2,4	-	6,1	-	9,3	-	-	-	3,7	3,4
% Menos de 10 minutos para acceder a una vía carretable	-	100 %	-	100 %	-	50 %	-	-	-	94 %	94 %
Tiempo promedio de acceso al transporte público (en minutos)	-	3,8	-	8,5	-	11,1	-	8,3	-	6,5	4,6
% Menos de 10 minutos	-	86 %	-	50 %	-	28 %	-	48 %	-	69 %	83 %
Equipamiento en medios de transporte propios											
% que posee una bicicleta	-	71 %	-	48 %	-	28 %	-	52 %	-	60 %	54 %
% que posee una motocicleta	-	11 %	-	3 %	-	0 %	-	3 %	-	7 %	6 %
% que posee un automóvil	-	8 %	-	9 %	-	3 %	-	4 %	-	25 %	22 %
% sin bicicleta, motocicleta, ni automóvil	-	22 %	-	48 %	-	72 %	-	48 %	-	27 %	35 %
% con bicicleta, motocicleta y automóvil	-	0 %	-	2 %	-	0 %	-	3 %	-	3 %	-

La totalidad de los indicadores se han calculado por hogar. El salario mínimo legal mensual era de 496.900 pesos colombianos en 2009.

Fuentes: Encuesta CEDE-ORSTOM 1993; Encuesta METAL 2009. Procesamiento realizado por el autor.

1.2. Madrid, un polo agroindustrial del cinturón periurbano de Bogotá

La dinámica de poblamiento del municipio de Madrid es completamente distinta. Ubicado en la segunda corona periurbana y con una población de 60.000 habitantes, Madrid no es de ningún modo una “ciudad-dormitorio” de Bogotá. Este municipio, que alguna vez fue rural, por su proximidad con la ciudad experimentó un auge económico importante con la llegada de algunas industrias y del sector del cultivo de flores para la exportación, cerca del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá que queda muy cerca de este municipio. Estas actividades exigen una fuerte demanda de mano de obra obrera poco calificada con salarios bajos. Por esta razón, más de la mitad de los habitantes de Madrid eran oriundos del campo y de pequeños pueblos del departamento de Cundinamarca en 2005. Las altas tasas de crecimiento demográfico entre 1973 y 2005 reflejan este flujo migratorio (ver Cuadro 1).

Sin embargo, el porcentaje de personas residentes en el municipio cinco años antes del censo aumentó de manera importante entre 1993 y 2005, alcanzando la misma proporción que en Soacha (tres personas de cada cuatro), según la misma dinámica de arraigo residencial.

Pero la urbanización ilegal solo cumplió un papel marginal en Madrid, puesto que sus ricas tierras agrícolas estaban utilizadas en su totalidad, en particular por la floricultura. Si bien se construyeron algunos conjuntos formales en la periferia del casco urbano, el crecimiento demográfico no tuvo como consecuencia una expansión fuerte del perímetro urbanizado, puesto que el crecimiento se basó en esencia en la densificación de las casas existentes (construcción en altura y subdivisión del espacio en pequeños apartamentos para alquilar). Más homogéneo que en Soacha, el espacio urbanizado se compone de pequeñas casas colindantes de dos a tres pisos.

1.3. Dos ciudades pobres

Como todas las metrópolis de América Latina, Bogotá se caracteriza por una segregación residencial muy marcada (Dureau, Barbary y Lulle, 2004; Salas, 2008). Según la dinámica de poblamiento de esta urbe, los hogares acomodados se concentraron en la mitad norte del DC (ver Figura 2), mientras que los hogares pobres se instalaron en las direcciones sur y occidente del área metropolitana, por ejemplo en Soacha y en Madrid, cuyo carácter popular sobresale en los indicadores disponibles (ver Cuadros 1 y 2). En la clasificación de los hogares por niveles de ingreso económico, las categorías de Índice de Condición Social (ICS⁴) más pobres (1 y 2) representaban, en 2005, 40% de los hogares en Madrid y 37% en Soacha. Este último municipio concentraba casi la décima parte de los hogares más pobres (ICS 1) del área metropolitana. Y además sigue empobreciéndose, puesto que el peso de los ICS 1 y 2 aumentó allí en forma paulatina entre 1993 y 2005. Asimismo, la pobreza se refleja en el grado de estudios de la población activa, que sigue siendo bajo (aunque aumentó entre 1993 y 2009) y en el hacinamiento de las viviendas (aun cuando bajó en dicho lapso), así como en las características de las viviendas: una quinta parte de las viviendas de Soacha estaban ubicadas en un entorno muy precario en 2009. Además, 90% de los hogares de Madrid y 80% de los de Soacha disponían en 2009 de menos de dos salarios mínimos por mes. La evolución registrada entre 1993 y 2005 o 2009 —según las fuentes— indica que la pobreza aumenta, frente al DC, incluso si los dos municipios no albergan solo pobres, como se verá más adelante.

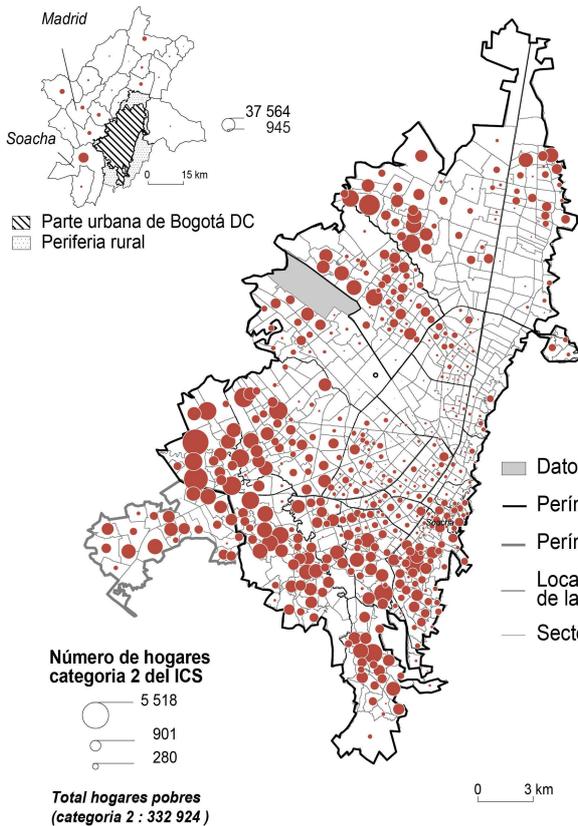
No obstante, la imagen negativa que a veces se asocia a estos dos municipios (un “tugurio” construido hace poco en el caso de Soacha; una ciudad obrera que atrajo la miseria rural de Cundinamarca en el caso de Madrid) se debe matizar, porque allí se está observando el proceso de “maduración” social y residencial mencionado más arriba. En efecto, la composición demográfica de la población de los dos municipios se ha venido diversificando y el arraigo residencial de sus habitantes se está afirmando cada vez más, mientras el peso de los inmigrantes recientes en la población total se está reduciendo. La vivienda popular se ha ido legalizando poco a poco y en ambos

⁴ El Índice de Condición Social de los hogares (ICS) es un indicador de pobreza utilizado frecuentemente. Se calcula dividiendo el promedio de años de estudio de los miembros del hogar mayores de 15 años, entre el promedio de personas por pieza en la vivienda.

municipios se están desarrollando proyectos de vivienda formal para la clase media-baja⁵. El porcentaje de casas disminuyó de manera sensible en la oferta total de vivienda, en favor de los apartamentos, que hoy día conciernen a la cuarta parte de los hogares. La proporción de arrendatarios también aumentó a 39% en Madrid y 56% en Soacha en 2005. Esta evolución resulta en buena parte de la densificación de las casas ya construidas en los sectores centrales y en los primeros barrios piratas -hoy consolidados- de Madrid y Soacha.

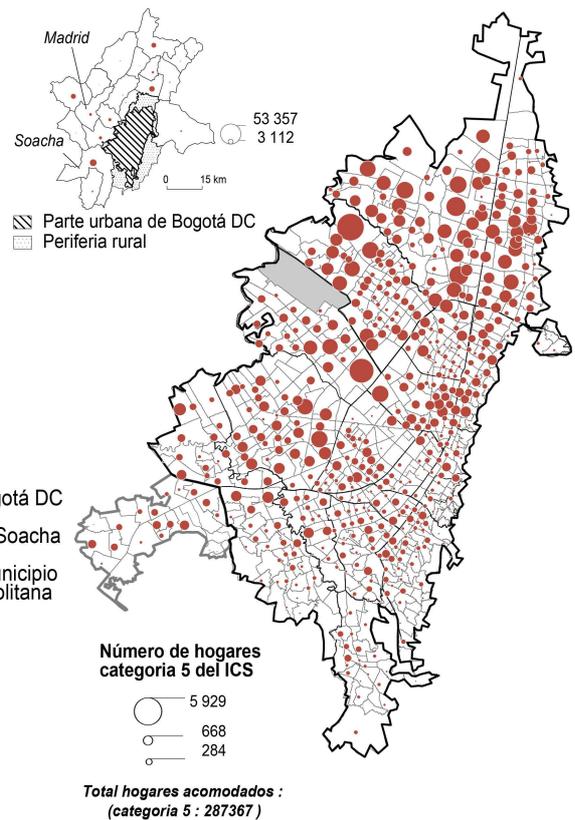
Figura 2: Las divisiones sociales en el espacio metropolitano (2005)

Hogares pobres



Fuente : Procesamiento realizado por A. Salas ANR METAL 2009

Hogares acomodados



Base cartográfica SIG : T. Serrano, F. Demoraes, A. Salas, F. Bahoken Mapa realizado por F. Bahoken (Phlcarto)

¿Cómo evolucionan las condiciones de movilidad cotidiana en estos dos tipos de periferias populares? ¿Acaso se degradan con la continua expansión metropolitana? ¿O se mejoran gracias al arraigo residencial progresivo de sus poblaciones o a la llegada de Transmilenio?

2. Unas condiciones de acceso a los modos de transporte que son reveladoras de las disparidades entre los habitantes de las periferias populares de Bogotá

La fluidez de los desplazamientos cotidianos depende de varios factores. El primero es la facilidad de acceso a la malla vial y al transporte público, no siempre óptimo en la periferia de Bogotá. La

⁵ En cambio, el “macroproyecto” de vivienda de interés social de Soacha aún no había empezado en 2009.

posesión y el uso de un vehículo propio, sobre todo motorizado, es otro factor. Aquellos que no cuentan con un medio de transporte propio tienen que optar por soluciones cuyo costo, comodidad y rapidez son muy variables como ir a pie, tomar transporte público o, de forma excepcional, taxi. Para terminar, el lugar de trabajo o de estudio también es importante. La combinación de estos factores define un abanico bastante matizado de situaciones personales, en las que los más móviles no son necesariamente los más favorecidos: para algunos, condenados a atravesar la ciudad a diario en malas condiciones, es un desafío permanente; para otros, por el contrario, que trabajan en su domicilio, el no tener que hacer desplazamiento pendular puede representar una ventaja, aun cuando sus ingresos sean bajos. Para todos los habitantes de las periferias populares de Bogotá, la capacidad de manejar o no sus condiciones de desplazamientos cotidianos es una fuente importante de desigualdad.

2.1. La accesibilidad desigual a la malla vial y al transporte público

La configuración urbana de los dos municipios está en relación directa con el acceso a las vías de comunicación. Pequeño centro urbano compacto y denso, Madrid está ubicado en un eje vial importante y desde sus viviendas se llega con relativa facilidad, en la mayoría de los casos, a una vía pavimentada (ver Cuadro 2), siendo corto el tiempo promedio de desplazamiento hasta una vía carretable (2,4 minutos). Aunque se ubica sobre la autopista del sur –la principal salida de Bogotá hacia el suroccidente– Soacha está en una situación más difícil, porque este municipio creció muy rápido y en condiciones de informalidad, principalmente en las rondas inundables del río Bogotá o sobre las laderas empinadas de Cazucá. Las vías no se terminaron: solo la cuarta parte de las viviendas dan sobre una calle pavimentada, y a la tercera parte solo se llega por un camino destapado o un sendero peatonal.

El tiempo de acceso a una vía carretable (por donde circula la gran mayoría de los vehículos motorizados, públicos o privados), así como el tiempo que se debe emplear para usar el transporte público también son criterios importantes (ver Cuadro 2). En Madrid, hay que caminar en promedio 2,4 minutos para acceder a una vía pavimentada y 3,8 minutos para acceder al transporte público. En Soacha, son respectivamente 6,1 y 8,5 minutos. Por consiguiente, las condiciones de desplazamiento en Soacha son más difíciles, aunque la diferencia registrada se compensa en parte por la oferta de servicios de desplazamiento colectivos, mayor en este municipio que en Madrid. En particular, la situación es problemática en Altos de Cazucá donde la mitad de las viviendas están sobre un camino de tierra y donde, antes de tomar un bus, la mitad de los escolares y de los trabajadores de ese sector ya han pasado 10 minutos o más caminando.

2.2. El equipamiento de los hogares en medios de transporte propios y su utilización: unas situaciones muy contrastadas

Dos indicadores se toman en consideración de manera simultánea: la posesión de vehículos propios por parte de los hogares y el uso individual de los mismos. En efecto, no basta con que un hogar posea un medio de transporte propio para que cada uno de sus miembros pueda utilizarlo de manera regular. Aquellos que no se desplazan en un vehículo propio utilizan otros medios que vale la pena identificar.

El censo de 2005 (DANE) informa sobre los hogares que poseen por lo menos una motocicleta o un automóvil (ver Cuadro 1); la encuesta de 2009 revela además el número de hogares que poseen por lo menos una bicicleta (ver Cuadro 2) e informa sobre la utilización de los diferentes medios de transporte por parte de los individuos (ver Cuadro 3).

La tasa de los hogares que poseen vehículos propios (bicicleta, motocicleta o automóvil) constituye un primer factor de desigualdad.

La bicicleta es el primer paso hacia la autonomía de desplazamiento. Menos de un hogar de cada dos en Soacha posee una, frente a 71% en Madrid (ver Cuadro 2). Los hogares con ingresos más altos son aquellos que tienen a su disposición más alternativas para desplazarse. Sin embargo, la proporción de individuos que utiliza como forma regular transporte la bicicleta es relativamente baja, en particular en Soacha, donde este medio es subutilizado. Esta es más usada en Madrid donde, con ingresos equivalentes, los hogares están mejor equipados en bicicletas que en Soacha, aspecto que se explica fácilmente: en esta pequeña ciudad, las viviendas están concentradas y el relieve es bastante plano, las distancias recorridas son más cortas, el tráfico es menos denso y por tanto menos peligroso para las bicicletas, cuyo uso popular compensa una oferta de transporte público más limitada que en Soacha.

La posesión de un automóvil es considerada como un privilegio: apenas un hogar de cada diez cuenta con un automóvil en ambas ciudades, frente a uno de cada cinco en el área metropolitana (ver Cuadro 1). Tanto en Madrid como en Soacha el aumento de los ingresos se traduce en un aumento de la tasa de equipamiento de los hogares en carros. Los datos sobre la utilización individual del automóvil (ver Cuadro 3) muestran tasas similares: 7% de los individuos encuestados en ambos municipios lo utilizan de manera habitual para sus desplazamientos cotidianos.

Cuadro 3: Utilización individual de los modos de transporte en Madrid y Soacha (2009)

% de personas que utilizan el medio de transporte	Madrid		Soacha		Estratos de Soacha						Total 11 zonas de encuesta	
					Altos de Cazucá		León XIII		Conjuntos cerrados			
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
Utilización por lo menos una vez por semana de un medio de transporte propio												
Bicicleta	42	15	17	6	7	3	28	7	18	6	19,3	5,5
Motocicleta	10	3	4	1	3	0	2	0	8	5	4,8	1,5
Automóvil	10	3	11	5	5	1	6	1	28	15	21,7	18
Utilización regular, por lo menos dos veces por semana, de transporte público												
Bus, microbús, bus interurbano	55	51	63	62	54	55	70	59	59	67	50,9	53,9
Transmilenio, <i>alimentador</i>	3	3	18	14	1	5	26	23	16	16	22,7	21,4
Utilización de un medio de transporte propio y de un transporte público												
Ni medio de transporte propio, ni transporte público	23	43	28	32	40	40	23	38	20	20	21,1	26,6
Sólo medio de transporte propio	30	13	7	2	4	3	5	0	16	6	16	7,3
Sólo transporte público	21	37	43	57	45	56	44	54	26	56	35,9	48,7
Medio de transporte propio y transporte público	27	8	23	9	10	1	28	8	63	37	26,7	17

Fuentes: Encuesta METAL 2009. Procesamiento realizado por F. Dureau.

Más sorprendente tal vez es la baja presencia de motocicletas (ver Cuadros 1 y 2), aun cuando su costo ha bajado en estos últimos años, debido a su importación masiva desde China y la generalización de la venta a crédito. Pero es verdad que desplazarse en motocicleta en una metrópoli de ocho millones de habitantes supone una habilidad que no está al alcance de todo el mundo. Los indicadores sobre posesión de una motocicleta y su utilización coinciden, lo que significa que sus propietarios las usan regularmente para desplazarse.

Estas desigualdades de equipamiento adquieren además un carácter acumulativo. Una proporción importante de los hogares (22% en Madrid, 48% en Soacha y 72% en Altos de Cazucá) no posee ningún medio de transporte propio y las variaciones de este déficit de equipamiento corresponden con los ingresos de los hogares. De forma inversa, los hogares que disponen de tres alternativas para desplazarse (vehículos propios) son solo unos pocos y pertenecen todos a las clases menos pobres, aquellas que ganan más de dos salarios mínimos por mes.

Las desigualdades en la utilización de distintos medios de desplazamiento no se explican solo por los ingresos de los hogares, sino también por el criterio de género (ver Cuadros 2 y 3). Los transportes individuales son utilizados entre dos y tres veces más por los hombres que por las mujeres, tanto en Madrid como en Soacha, sin importar el sector o el nivel de ingresos considerados. Además, esta desigualdad de género no solo se limita a los barrios pobres de Bogotá. A la inversa de lo que pasa con los vehículos particulares, el uso de los transportes públicos no está marcado por un efecto de

género: hombres y mujeres utilizan el bus en proporciones equivalentes, tanto en los dos municipios como en cada uno de los sectores de la encuesta de Soacha (ver Cuadro 3). Las desigualdades de género se acentúan con el uso combinado de los distintos medios de desplazamiento: son más las mujeres que los hombres que no utilizan ni medio de transporte propio ni público (excepto en Altos de Cazucá y en los conjuntos residenciales cerrados, en donde la diferencia entre hombres y mujeres es mucho menos sensible). Asimismo, son más mujeres las que usan solo el sistema público. Por el contrario, los hombres son mayoría, entre dos y cuatro veces más, en cuanto al uso regular de un solo vehículo propio (bicicleta, motocicleta o automóvil), o alternándolo con un transporte público.

Por supuesto, los ingresos son otra fuente importante de desigualdad: entre los hogares que ganan menos de un salario mínimo mensual, en Soacha, una tercera parte no utiliza ni medio de transporte propio ni tampoco público (42% en Madrid), y más de la mitad solo utiliza este último (21% en Madrid). Por el contrario, entre los hogares que ganan más de cinco salarios mínimos, únicamente 16% no utiliza ni medio de transporte propio ni público, mientras que 37% de estos hogares (68% en Madrid) combinan la utilización de un medio propio con un sistema público. La autonomía de desplazamiento de los habitantes de la ciudad aumenta, pues, en relación directa con sus ingresos, en ambos municipios, tanto para hombres como para mujeres.

3. Los desplazamientos de los jóvenes hacia los lugares de estudio: ¿una situación que tiende a mejorar?

3.1. Un acercamiento creciente de las instituciones de enseñanza secundaria

Las encuestas realizadas en 1993 y 2009 en Madrid y Soacha muestran, en primer lugar, un estrecho vínculo entre el grado escolar y la distancia al lugar de estudio (ver Cuadro 4).

Cuadro 4: Desplazamientos cotidianos al lugar de estudio en Madrid y Soacha (1993 – 2009)

	Madrid		Soacha		Estratos de Soacha					
	1993	2009	1993	2009	Altos de Cazucá		León XIII		Conjuntos cerrados	
					1993	2009	1993	2009	1993	2009
Lugar de estudio										
Primaria – Municipio de residencia	100 %	96 %	78%	96 %	95 %	100 %	93 %	81 %	93 %	100 %
Primaria - Bogotá DC	0 %	0 %	22 %	14 %	5 %	0 %	8 %	19 %	7 %	0 %
Primaria – Resto del AM	0 %	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Secundaria - Municipio de residencia	80 %	94 %	50 %	90 %	67 %	91 %	56 %	80 %	0 %	100 %
Secundaria - Bogotá DC	3 %	0 %	50 %	10 %	33 %	9 %	44 %	20 %	100 %	0 %
Secundaria – Resto del AM	17 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Superior - Municipio de residencia	6 %	12 %	14 %	20 %	ns	ns	ns	8 %	ns	ns
Superior - Bogotá DC	87 %	53 %	86 %	80 %	ns	ns	ns	92 %	ns	ns
Superior – Resto del AM	7 %	13 %	0 %	0 %	ns	ns	ns	0 %	ns	ns
Modo de transporte										
Primaria - A pie	94 %	73 %	82 %	91 %	100 %	100 %	96 %	90 %	7 %	62 %
Primaria - Transporte escolar	0 %	6 %	5 %	7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	29 %	38 %
Primaria - Transporte público	0 %	11 %	12%	2%	0 %	0 %	4 %	10 %	58 %	0 %
Secundaria - A pie	78 %	86 %	52 %	84 %	68 %	100 %	62 %	79 %	0 %	77 %
Secundaria - Transporte escolar	5 %	1 %	2 %	2 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Secundaria - Transporte público	13 %	5 %	46 %	14 %	27 %	0 %	38 %	21 %	100 %	23 %
Superior - A pie	8 %	19 %	14 %	7 %	ns	ns	ns	0 %	ns	ns
Superior - Transporte escolar	0 %	3 %	0 %	3 %	ns	ns	ns	0 %	ns	ns
Superior - Transporte público	89 %	78 %	76 %	90 %	ns	ns	ns	100 %	ns	ns
Duración promedio del desplazamiento (minutos)										
Primaria	12,2	12,6	13,0	11,8	11,1	12,9	9,5	9,3	25,5	14,0
Secundaria	15,2	15,4	24,0	15,5	18,7	12,2	26,2	15,1	27,0	17,5
Superior	50,2	46,2	51,7	70,2	ns	ns	ns	85,1	ns	ns

Cálculos sobre la población de cinco años y más

ns: información no significativa. La categoría « Superior » incluye igualmente la enseñanza técnica y tecnológica.

Fuentes: Encuesta CEDE-ORSTOM 1993; Encuesta METAL 2009. Procesamiento realizado por autor

Mientras que en primaria los estudios se cursan en su mayoría cerca del domicilio, dentro del municipio de residencia, esta cercanía disminuye a medida que el grado de estudio aumenta, puesto que la oferta educativa avanzada está más concentrada espacialmente que la oferta de enseñanza elemental. En el caso de la educación superior, por ejemplo, entre los estudiantes que residen en Madrid, solo uno de cada diez estudia en el mismo municipio, mientras que uno de cada dos lo hace en Bogotá, donde la oferta de formación es bastante amplia. En Soacha, cuatro de cada cinco estudiante universitario estudian en Bogotá y solo uno lo hace en el mismo municipio (ver Cuadro 4).

De otro lado, es llamativo constatar que la proporción de jóvenes que estudian dentro de su municipio de residencia ha aumentado de manera significativa entre las dos encuestas, sobre todo en secundaria. La atracción de Bogotá, que hoy sólo es significativa en la educación superior, siempre ha sido mínima en Madrid en primaria y secundaria y en Soacha se desplomó en la educación secundaria. Esta evolución no expresa tanto una pérdida de atractivo hacia los colegios del DC, sino más bien un mejoramiento de la oferta educativa en las periferias. Entre 1993 y 2009 se abrieron muchas escuelas, tanto públicas como privadas, lo que explica por qué en 2009 la totalidad de los alumnos de secundaria de los conjuntos cerrados de Soacha, por ejemplo, estudiaban en el mismo municipio, cuando en 1993 se escolarizaban todos en Bogotá. Los entrevistados lo confirman: hoy en Soacha existe una oferta educativa conveniente para sus hijos, tanto en el sector público como en el privado, por eso hoy ninguno de los niños de los hogares entrevistados frecuenta una escuela en el DC. Estudiar cerca del domicilio tiene varias ventajas: limita el tiempo y el costo de transporte; es más confortable y más seguro para los jóvenes que no están obligados a madrugar o a arriesgarse en el transporte público.

Para aquellos jóvenes que siguen estudiando fuera de su municipio de residencia, y para la gran mayoría de los estudiantes universitarios, los desplazamientos cotidianos siguen siendo largos.

3.2. El modo de transporte hasta la escuela: la prevalencia de los desplazamientos a pie en primaria y secundaria

Tanto en Madrid como en Soacha, la gran mayoría de los desplazamientos hacia las instituciones de educación primaria y secundaria se hace a pie (ver Cuadro 4). Esta proporción aumentó entre 1993 y 2009, sobre todo en secundaria, por una sencilla razón: al escolarizarse ahora en instituciones más cercanas, los alumnos ya no están obligados, como era común en 1993, a tomar el bus o una ruta escolar. Esta evolución es importante para los hogares populares de Madrid y de Soacha, que ahora pueden contar con una escuela cercana al lugar de residencia.

Los desplazamientos en bicicleta o en motocicleta son escasos en Madrid (8%) y nulos en Soacha. La ruta escolar también es poco frecuente en estos dos municipios (3% a 4%), y en el caso de Soacha, no aplica sino para los alumnos de los conjuntos cerrados. En cuanto a la educación superior, la situación es distinta: tratándose de instituciones situadas mucho más lejos, por lo general fuera del municipio de residencia, los desplazamientos rara vez se hacen a pie (sin embargo, en Madrid concierne a un desplazamiento de cada cinco), sino que casi siempre se usa el transporte público.

3.3. Unos tiempos de desplazamiento controlados, excepto en la educación superior

Aquí también, se nota una diferencia importante entre la educación superior y los rangos inferiores (ver Cuadro 4). En primaria y secundaria, los desplazamientos que se hacen a pie tienen una duración limitada: entre 12 y 15 minutos en los dos municipios y en las dos fechas mencionadas, con un pico de 24 minutos en Soacha en 1993, que se debe a la importancia de los desplazamientos hacia las escuelas de las localidades vecinas en el sur de la capital. El ahorro de tiempo observado entre las dos fechas —más de ocho minutos— expresa una reducción de los trayectos para todos los de este grupo, que en la actualidad pueden estudiar cerca de su lugar de residencia.

Dentro de Soacha, las disparidades observadas en 1993 se atenuaron en 2009, con una disminución del tiempo de desplazamiento para casi todos los estudiantes (menos los de primaria en Altos de Cazucá) y con un promedio comprendido, en su mayoría, entre 10 y 15 minutos.

En el caso de los estudiantes universitarios, la situación es algo distinta: considerando que casi todas las universidades se sitúan en Bogotá, y en la medida en que los trayectos se hacen en transporte público, por vías a menudo congestionadas en las horas pico, el tiempo promedio de desplazamiento, nunca está por debajo de 46 minutos (Madrid, 2009), y puede superar los 60 minutos (Soacha, 2009). Además el tiempo promedio de desplazamiento de los estudiantes de Soacha ha aumentado de unos 19 minutos entre 1993 y 2009.

Los soachunos y los madrilenos que estudian en una universidad del centro de Bogotá tienen pocas alternativas para disminuir el tiempo cotidiano de transporte: hospedarse en casa de un familiar o buscar una opción residencial económica en Bogotá (caso de un hogar entrevistado en Madrid), o madrugar para viajar antes de las horas pico (caso de una estudiante entrevistada en Soacha que se *“alegra que todas sus clases sean a las 6 de la mañana”*).

4. Los desplazamientos cotidianos de los activos al lugar de trabajo: ¿un amplificador de las desigualdades sociales?

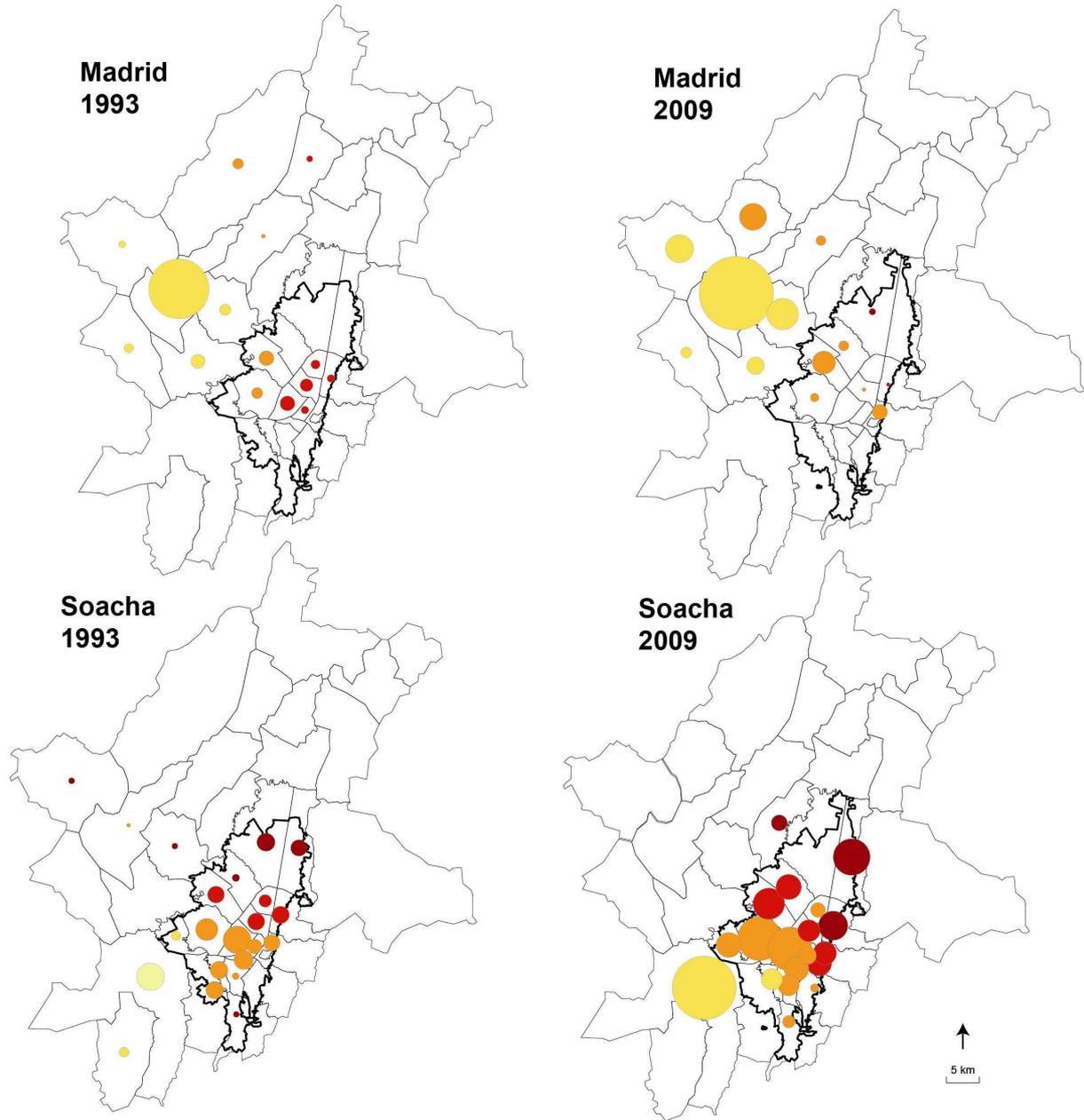
Por estar situados en las puertas de la capital colombiana, Soacha y Madrid registraron la creación de un gran número de empleos, principalmente en la industria, la floricultura y la agricultura periurbana. No obstante, la relación entre estos empleos y la llegada de nuevos habitantes no es la misma en ambos casos. En Madrid, la instalación de residentes nuevos se debe a una migración stricto sensu, mientras que en Soacha, el poblamiento se debe sobre todo a la movilidad residencial interna con respecto a la aglomeración de Bogotá. Además, muchos empleos creados en Soacha son formales y requieren cierta calificación, lo cual no corresponde con el perfil de la mano de obra local, poco calificada y más informal, que trabaja en su mayoría en la construcción o en los servicios domésticos (Dureau, Hoyos y Flórez, 1994). Por consiguiente, la mayor parte de la población activa de Soacha va a trabajar al DC, como se puede observar en la Figura 3.

El estudio de los desplazamientos cotidianos domicilio-trabajo revela situaciones contrastadas, donde las disparidades entre individuos pueden ser muy importantes y obedecen a una lógica que no es el simple reflejo de la jerarquía social, aun cuando el efecto de los ingresos sigue siendo una variable importante para la comprensión de las prácticas de movilidad cotidiana.

4.1. El lugar de trabajo: la relativa autonomía de Madrid y la dependencia de Soacha hacia Bogotá

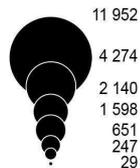
Una primera disparidad importante tiene que ver con el trabajo en el domicilio. En 1993, este concernía en promedio a una cuarta parte de la población activa encuestada en Bogotá (Delaunay, Dupont y Dureau, 2002), lo que es considerable. El trabajo en el domicilio vio su participación evolucionar poco entre 1993 y 2009, pasando en Madrid de 13% a 15% de la población activa, mientras que en Soacha disminuyó un poco, pasando de 20% a 16%. Se trata sobre todo de un trabajo femenino: en Soacha, el 21% de las mujeres trabaja en su casa, mientras es el caso de solamente el 12% de los hombres. En Madrid es una mujer de cada cinco, frente a un poco más de un hombre de cada diez (ver Cuadro 5). En estos barrios, el trabajo en el domicilio corresponde sobre todo a actividades informales y a microempresas. A menudo es una alternativa a la pérdida de un empleo o a un periodo de desempleo. Así sucede con dos de las cinco personas entrevistadas en 2009 y que trabajaban en el domicilio. En tres hogares entrevistados, el trabajo en el domicilio permite, para las mujeres, conciliar el cuidado del hogar con una fuente complementaria de ingresos, aunque sean bajos e irregulares. Así en este caso, la “inmovilidad” tiene unas ventajas económicas: Varias personas entrevistadas mencionan el hecho que los ahorros realizados en el transporte compensan en parte los bajos ingresos del trabajo en el domicilio.

Figura 3: Destinación y duración promedio de los desplazamientos cotidianos hasta el lugar de trabajo desde Madrid y Soacha (1993 – 2009)



— Localidad de Bogotá o municipio de la periferia metropolitana
 — Zona urbana de Bogotá

Número de personas trabajando en el municipio o en la localidad de Bogotá



Tiempo promedio para ir al trabajo



Fuentes: Encuesta CEDE-ORSTOM 1993, Encuesta METAL2009
 Base cartográfica SIG: T.Serrano, F.Demoraes, A.Salas

Cuadro 5: Desplazamientos cotidianos al lugar de trabajo en Madrid y Soacha (1993 – 2009)

	Madrid		Soacha		Estratos de Soacha					
	1993	2009	1993	2009	Altos de Cazucá		León XIII		Conjuntos cerrados	
					1993	2009	1993	2009	1993	2009
LUGAR DE TRABAJO										
Hombres - Trabajo en el domicilio	12 %	12 %	13 %	9 %	9 %	6 %	16 %	12 %	16 %	5 %
Hombres - Resto del municipio de residencia	53 %	51 %	12 %	14 %	15 %	20 %	13 %	14 %	8 %	9 %
Hombres – Bogotá	23 %	9 %	66 %	72 %	73 %	64 %	57 %	68 %	68 %	86 %
Hombres - Resto del AM	10 %	24 %	4 %	2 %	2 %	4 %	2 %	3 %	8 %	0 %
Mujeres – Trabajo en el domicilio	16 %	21 %	35 %	25 %	7 %	31 %	50 %	23 %	37 %	21 %
Mujeres – Resto del municipio de residencia	66 %	41 %	7 %	22 %	9 %	30 %	10 %	7 %	0 %	30 %
Mujeres – Bogotá	11 %	8 %	56 %	53 %	80 %	39 %	39 %	69 %	63 %	49 %
Mujeres – Resto del AM	7 %	28 %	1 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
MODO DE TRANSPORTE										
Hombres - A pie	21 %	15 %	10 %	9 %	12 %	14 %	17 %	8 %	0 %	0 %
Hombres - Bicicleta, motocicleta	29 %	49 %	1 %	13 %	3 %	15 %	0 %	10 %	0 %	23 %
Hombres - Automóvil propio	7 %	3 %	7 %	5 %	2 %	7 %	0 %	0 %	23 %	13 %
Hombres - Transporte de la empresa	12 %	13 %	8 %	0 %	0 %	0 %	8 %	0 %	20 %	0 %
Hombres - Transporte público	31 %	14 %	73 %	67 %	84 %	58 %	75 %	74 %	56 %	64 %
Mujeres - A pie	29 %	17 %	10 %	16 %	8 %	27 %	21 %	13 %	0 %	9 %
Mujeres - Bicicleta, motocicleta	7 %	12 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Mujeres - Automóvil propio	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Mujeres - Transporte de la empresa	38 %	30 %	1 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Mujeres - Transporte público	25 %	38 %	89 %	78 %	90 %	73 %	79 %	87 %	100 %	75 %
DURACIÓN PROMEDIO DEL DESPLAZAMIENTO (minutos)										
Hombres	27,2	31,8	49,6	58,3	55,2	71,1	52,9	60,4	37,4	37,2
Mujeres	25,7	26,3	58,4	52,0	64,9	46,8	59,5	58,6	ns	55,1

ns: información no significativa.

Cálculos sobre la población de doce años y más. La distribución por lugar de trabajo no incluye a las personas que tienen un lugar de trabajo variable. La categoría “transporte público” incluye a las personas que durante la semana de referencia hayan utilizado tanto el transporte público como un medio de transporte propio (bicicleta, motocicleta o automóvil). La duración promedio del desplazamiento hasta el lugar de trabajo se calcula únicamente para aquellas personas que trabajan fuera de su domicilio.

Fuentes: Encuesta CEDE-ORSTOM 1993; Encuesta METAL 2009. Procesamiento realizado por el autor.

Si consideramos ahora la población activa que trabaja fuera del domicilio, la movilidad cotidiana varía mucho en función del lugar de trabajo (ver Cuadro 5). Primero está el caso de los que trabajan en el municipio de residencia: cerca de la mitad de los activos en Madrid y mucho menos en Soacha. Sus desplazamientos suelen ser relativamente fáciles y pueden realizarse a pie, en cicla (caso frecuente en Madrid) o en bus, con costo y una duración de transporte controlados. Así lo expresan varios de los entrevistados y en Soacha hay tres personas que precisaron que cambiaron de trabajo para acercarse a su casa y “*pa’ evitarse transporte*”.

En Madrid y fuera del municipio de residencia, una cuarta parte de los activos trabaja en los municipios vecinos del occidente de la Sabana de Bogotá (ver Figura 3), que constituye la cuenca de empleo tradicional de Madrid, con la floricultura, la producción agropecuaria y la industria. En el mapa se nota que la participación de estos municipios aumenta entre 1993 y 2009. Al contrario, las personas que trabajan en Bogotá son una pequeña minoría, en descenso entre 1993 y 2009 (salvo en las localidades de Fontibón y Santa Fe). La distancia hasta el lugar de trabajo aumenta con los ingresos: aquellos que trabajan en el mismo lugar están sobrerrepresentados en las categorías de bajos ingresos; aquellos que trabajan en los municipios vecinos lo están en las categorías intermedias; y los que trabajan en Bogotá en las de altos ingresos. Esta variación se asocia con el tipo de trabajo y el grado de calificación exigido: más trabajo informal, poco calificado y mal remunerado en el mismo Madrid; un empleo asalariado en la floricultura o la industria en los municipios vecinos de Madrid; y empleos un poco más calificados y mejor remunerados en Bogotá.

En Soacha, la situación es inversa: más de la mitad de las mujeres y cerca de tres cuartas partes de los hombres trabajan en Bogotá (una proporción en aumento para los hombres), mientras que la proporción del empleo local —exceptuando el trabajo en el domicilio— solo representa 14% de los

hombres y 22% de las mujeres. Este porcentaje está en aumento desde 1993, lo que compensa de manera parcial la disminución de los trabajos en el domicilio. La progresión de la oferta laboral en Soacha es un hecho importante, que también sobresale en las entrevistas: en su encuesta de 1993, Hoyos (1996) señalaba que la mayoría de los activos trabajaban en Bogotá; los hombres en la construcción y las mujeres como empleadas domésticas. Parece que ya no es tan común en 2009⁶. Sin embargo, el efecto “ciudad-dormitorio” mencionado al principio de la ponencia, sigue siendo válido y no disminuyó mucho entre 1993 y 2009. Este efecto es común para los activos que habitan en los conjuntos cerrados o en León XIII, y no se ve tanto en Altos de Cazucá, donde la mano de obra es poco calificada y le cuesta integrar el mercado de trabajo de Bogotá.

4.2. Unos medios de transporte repartidos de manera desigual entre los activos

Los desplazamientos no motorizados, a pie o en bicicleta, representan 46% de los trayectos en Madrid y 18% en Soacha. En este último municipio, la relevancia del transporte público es evidente (más de dos tercios de los trayectos). En 2009, Transmilenio se posicionaba de manera significativa: representaba 3% de los trayectos como medio de desplazamiento único y 10% como modo combinado con la bicicleta o el bus.

Las diferencias observadas entre los dos municipios se deben principalmente a su configuración espacial (con una topografía plana y unas distancias más cortas en Madrid), a la localización de los lugares de trabajo (cercanos en Madrid, distantes en Soacha), al tipo de trabajo (con frecuencia rural en Madrid) y a la oferta de transporte público, que es importante en Soacha y pobre en Madrid, aunque en este municipio varias industrias y empresas de flores cuentan con flotas de transporte para recoger la mano de obra.

Otra observación: se nota un efecto del género en la distribución de los distintos modos de transporte: las mujeres se desplazan más a pie o en transporte público, mientras que los hombres usan más vehículos propios (incluyendo las bicicletas en Madrid); aunque también utilizan mucho el bus.

Otro efecto perceptible es el de los ingresos. Los desplazamientos a pie o en bicicleta conciernen un poco más a los hogares pobres (en especial en Madrid), mientras que la motocicleta y el automóvil se relacionan más bien con las clases medias y las más altas. El bus es empleado en su mayoría por las personas con ingresos intermedios. En Soacha, el Transmilenio es bastante selectivo: representa, en modo combinado, 43% de los desplazamientos de las categorías con ingresos más altos, mientras que las categorías de ingresos más bajos no lo usan en absoluto. Los entrevistados insisten mucho sobre el problema del costo de Transmilenio, y sobre la inexistencia de un sistema gratuito de buses alimentadores hasta el Portal del sur.

4.3. Unos tiempos de desplazamiento cuyas diferencias se han acentuado con el tiempo

Se gasta más tiempo en los desplazamientos domicilio-trabajo que en los desplazamientos domicilio-estudio, pues los lugares de trabajo se encuentran más dispersos en el espacio que los centros educativos. La duración de los desplazamientos es casi dos veces más alta en Soacha que en Madrid (ver Cuadro 5), y la Figura 3 ilustra el por qué de esta diferencia: la mayoría de los soachunos tienen que transitar al interior del DC, donde las condiciones de transporte son más complicadas que en los municipios circunvecinos a Madrid. En este último municipio, es interesante observar que la duración promedio de transporte hacia los municipios y las localidades periféricas casi no ha aumentado entre 1993 y 2009. En Soacha, los tiempos promedios de transporte al lugar de trabajo son más bien altos, como se nota en la Figura 3, pero no han subido mucho entre las dos fechas e incluso han bajado un poco hacia localidades como Tunjuelito, Usme, Engativá o Barrios Unidos. Así, en las entrevistas

⁶ En nuestra muestra de entrevistas a profundizada, no encontramos casos de activos trabajando en la construcción o el empleo doméstico en Bogotá en 2009, pero con solo nueve entrevistas no tenemos una muestra representativa. En cambio, varias personas que hoy trabajan en Soacha o permanecen en la vivienda, mencionaron haber trabajado en el pasado en la construcción o el empleo doméstico en el DC.

algunos viejos soachunos concuerdan con el hecho que las condiciones de tránsito hacia Bogotá no eran mejores en el pasado y siempre han sido difíciles.

Si se mira ahora el efecto del género, se puede observar que la diferencia entre hombres y mujeres en el tiempo de transporte es casi idéntica en Madrid y en Soacha y se mantiene entre 1993 y 2009 (Cuadro 5), con una duración menor para las mujeres, excepto en los conjuntos cerrados de Soacha, donde ocurre lo contrario: es probable en este caso que las mujeres paguen caro el hecho de haber decidido vivir en conjuntos alejados de su lugar de trabajo, donde se desplazan, con más frecuencia que los hombres, en transporte público.

También observamos, en Soacha, que la duración de los desplazamientos de los hombres al lugar de trabajo es más alta en Altos de Cazucá que en los otros sectores. Los hombres de este barrio acumulan varias desventajas: pocas oportunidades de trabajo en el lugar de residencia, un barrio distante de Bogotá con una accesibilidad limitada, una mayor dependencia de los transporte colectivos, que además son más lentos ahí. En este sector, la duración de los desplazamientos aumenta para los hombres entre 1993 y 2009, alcanzando más de una hora, mientras que disminuye para las mujeres, gracias al aumento de la oferta de trabajo en el mismo municipio. En los conjuntos cerrados, en cambio, el tiempo de desplazamiento de los hombres, quienes se desplazan con frecuencia en vehículos propios, es más corto.

Finalmente, el efecto de los ingresos sobre el tiempo de desplazamiento al lugar de trabajo es poco sensible en Madrid y muy marcado en Soacha, donde la duración promedio de los desplazamientos, larga para las clases bajas (más de una hora para la categoría de ingresos comprendida entre medio y un salario mínimo), disminuye a medida que los ingresos aumentan (solo 30 minutos para la categoría que supera cinco salarios mínimos, que también es la que más utiliza vehículos propios).

5. La movilidad cotidiana fuera del trabajo: unas “cuencas de vida” estructuradas alrededor del domicilio

Más allá de la movilidad “productiva”, hacia los lugares de trabajo o de estudio, la encuesta METAL también ha indagado sobre los otros motivos de movilidad cotidiana: compras, trámites, recreo, prácticas culturales y religiosas, visitas a familiares o amigos, etc. Esta información es importante porque abarca al conjunto de los miembros de los hogares encuestados, y no solamente los activos y los alumnos. Nos diseña un mapa relativamente íntimo de la vida cotidiana de la población.

5.1. Una movilidad dominada por las compras alimenticias, que se realizan a pie y cerca del domicilio

Una primera tendencia que se destaca en la movilidad “ordinaria” de los madrileños y soachunos es que las diferencias observadas entre los diferentes grupos de población son menos marcadas que para la movilidad productiva. Así, el número promedio de salidas del domicilio en la semana anterior a la encuesta es relativamente ecuánime a escala del área metropolitana, con 12 salidas en promedio en Madrid y 13 en Soacha, contra 13 en el total de las zonas de encuesta. Entre los cuatro sectores de Soacha, la diferencia máxima se observa en los conjuntos cerrados: 14 salidas en el Estrato 3 contra 11 en el Estrato 4. El sexo influye poco sobre la movilidad extra-profesional: 12 salidas para las mujeres contra 13 para los hombres en ambos municipios. El efecto de la edad observado en el conjunto de las zonas de encuesta (una movilidad máxima de 14 salidas para la clase 18-29 años, que baja hasta 11 salidas para los mayores de 60 años) está muy marcado en Madrid (con una caída de 14 a 7 salidas entre la clase 40-49 años y la clase 50-59 años), pero mucho menos en Soacha, donde la clase de movilidad máxima (17 salidas) corresponde a los mayores de 60 años. El impacto del ingreso se nota sobretodo en las clases extremas: 8 y 10 salidas respectivamente en Madrid y Soacha para los hogares que ganan menos de un salario mínimo, contra 13 y 16 salidas para aquellos que ganan entre 2 y 5 salarios mínimos.

Por otro lado, el Cuadro 6 permite ver que la vida cotidiana de los habitantes de la periferia metropolitana se organiza en el marco de unas “cuencas de vida” relativamente limitadas en el espacio, que están centradas alrededor del domicilio. La movilidad cotidiana se mantiene en el recinto del barrio en el 94% de los casos en Madrid y el 86% en Soacha. Las salidas a otro municipio no tienen el mismo significado en ambos casos. En Madrid son muy limitadas (6% del total de las salidas) y compartidas entre la gravitación hacia Bogotá (Fontibón, Chapinero u otras localidades del DC) y la atracción hacia los municipios del occidente de la Sabana de Bogotá. En el caso de Soacha las salidas del municipio son más importantes (16% del total) y muy enfocadas hacia las localidades del suroccidente del Distrito Capital, empezando por Bosa y Ciudad Bolívar, que son contiguas al municipio. Las localidades centrales (Santa Fe y Chapinero) también son atractivas.

Cuadro 6: Desplazamientos semanales por motivo y por modo de transporte en Madrid y Soacha (2009) (fuera de los viajes cotidianos al lugar de trabajo o de estudio)

	Madrid	Soacha	Estratos de Soacha				Total 11 zonas de encuesta
			Altos de Cazucá	León XIII	Conjuntos (Estrato 3)	Conjuntos (Estrato 4)	
Distribución de los desplazamientos por destinación (en %)							
En el barrio	94%	86%	85%	86%	89%	78%	73%
En otro barrio del municipio o localidad	0%	1%			2%		9%
En otro municipio o localidad	6%	14%	15%	14%	9%	22%	19%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Distribución de los desplazamientos por motivo (en %)							
Tramite administrativo	5%	6%	5%	6%	5%	7%	6%
Compra alimentos	62%	61%	67%	62%	56%	55%	56%
Otras compras	1%	1%	1%	0%	1%	1%	1%
Restaurantes, bares, discotecas	3%	6%	5%	9%	3%	12%	9%
Actividad cultural	0%	1%		0%	1%	2%	1%
Práctica deportiva	3%	4%	4%	2%	4%	4%	7%
Práctica religiosa	8%	7%	7%	3%	12%	7%	6%
Visita a casa de amigos	6%	5%	4%	6%	7%	3%	4%
Visita a casa de parientes	9%	6%	5%	7%	6%	6%	7%
Otro motivo	3%	4%	3%	5%	5%	4%	3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Distribución de los desplazamientos por modo de transporte (en %)							
Solo a pie	86%	85%	84%	85%	86%	85%	81%
Bicicleta	6%	2%	1%	5%	0%		2%
Moto	2%	0%			2%		1%
Auto particular	1%	1%	1%		3%	2%	6%
Taxi	0%	0%		0%	1%		1%
Transporte de empresa o escolar	0%	1%		3%			0%
Transmilenio	0%	1%		2%	1%		1%
Bus	4%	7%	12%	4%	6%	10%	7%
Otro medio	0%	0%	1%		1%	1%	0%
Transmilenio y bus		1%	1%		0%	3%	0%
Otro sistema	1%						0%
No informa	0%	0%	1%			1%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Cálculos sobre el total de las personas del hogar encuestados. Salidas del domicilio la semana anterior a la encuesta. Fuentes: Encuesta CEDE-ORSTOM 1993; Encuesta METAL 2009. Procesamiento realizado por el autor.

Las entrevistas aportan muchos elementos explicativos de esta tendencia a privilegiar la cercanía al domicilio: fuera del trabajo, los entrevistados aspiran a descansar y por otro lado, sus salidas también son limitadas por el factor económico: la mayoría tienen recursos limitados, no están en capacidad de gastar mucho y tampoco tienen un vehículo particular, lo que es un freno a los desplazamientos. Así, de los 18 entrevistados en Madrid y Soacha, ninguno menciona la posesión de una moto y solamente uno tiene un auto particular.

Además, los motivos de desplazamiento (Cuadro 6) también explican el “localismo” observado: casi dos de cada tres viajes se dedican a las compras alimenticias, con un contraste marcado entre los estratos más pobres de Soacha (Altos de Cazucá y León XIII), donde el peso de las compras alimenticias en la canasta familiar es más fuerte que en los conjuntos cerrados. Estas compras se hacen integralmente en el barrio (al 100% en Madrid y al 98% en Soacha). Ya en las entrevistas de 1993 (CEDE-ORSTOM), Hoyos (1996) había observado que debido a sus recursos escasos e irregulares, la mayoría de los hogares no estaban en capacidad de comprar en grandes cantidades y se abastecían día a día, a medida de sus necesidades. Esta tendencia se confirma en las entrevistas de 2009, donde también sobresale un fenómeno nuevo, que es la ampliación de la oferta de comercios y servicios en Madrid y Soacha entre las dos fechas; otra ilustración del proceso de “maduración” ya mencionado. Así se han multiplicado los supermercados y los polos comerciales de diferentes standing en Madrid y Soacha, lo que refuerza la tendencia a “*mercar cerca*”, para retomar la fórmula de un entrevistado. Las entrevistas también muestran que los soachunos marcan un gran distinción entre el mercado que se hace en los sitios más económicos del vecindario y las salidas a los centros comerciales modernos de Soacha (Unisur, Mercurio) y de Bogotá, que se frecuentan no tanto para comprar, sino en un hito recreativo (“*pa’ pasear*” o para “*chismografiar tantas cosas tan bonitas que hay*”).

Lógicamente, las salidas recreativas (bares y restaurantes, cultura, deporte...) pesan menos en Madrid y Soacha (respectivamente 6 y 11% de las salidas) que en el conjunto de las zonas de encuesta (17%); al contrario de las salidas “sociales” (visitas a familiares o amigos) que casi no tienen costo y pesan igual o más en Soacha (11%) y Madrid (15%) que en el total de las zonas (11%).

Lógicamente también, la distribución de las salidas extra-profesionales revela una abrumadora primacía de los desplazamientos a pie (86% del total en Madrid y 85% en Soacha, contra 81% en las 11 zonas de encuesta), lo que no es sorprendente si se recuerda que nueve de cada diez salidas se realizan en el mismo barrio de residencia. Los entrevistados confirman que tanto para ahorrar dinero como para evitarse las molestias del transporte público, salen poco y caminan a pie (o en bicicleta en Madrid) para no tener que tomar bus, colectivo taxi cuyo costo puede rápidamente ser elevado.

En fin, la localización periférica de Madrid y Soacha, la pobreza relativa de sus habitantes y una mejora en la oferta local de comercios y servicios en estos dos municipios han contribuido a confirmar la tendencia, ya marcada en 1993, a un modo de vida que privilegia no la “inmovilidad” –porque la población estudiada sale con cierta constancia–, sino la cercanía en sus desplazamientos, lo que limita su acceso a los recursos de la ciudad ubicados en otras partes del espacio metropolitano.

5.2. Una “inmovilidad relativa” que afecta más a las mujeres y a los pobres

Una dificultad metodológica en el estudio de la movilidad cotidiana es que la observación de los desplazamientos solo permite observar los flujos que se realizan en concreto y no dice nada acerca de la “inmovilidad”, es decir sobre la población que, por voluntad o por impedimento, no sale de su casa y no por lo tanto no puede acceder físicamente a las infraestructuras o los recursos distantes en la ciudad. La ausencia de movilidad se nota tanto en los flujos productivos (trabajadores en el domicilio, desempleados, inactivos, incapacitados, ancianos...) como en los flujos extra-profesionales: existe una franja de la población metropolitana que por condiciones económicas o sociales, no tiene recursos o capacidades suficientes para salir a consumir, a recrearse o a frecuentar redes sociales.

La encuesta METAL 2009 introdujo una pregunta específica con el fin de observar dicha inmovilidad. Se identificaron diez lugares emblemáticos por su poder de atraktividad en Bogotá, y se preguntó cuántas veces los miembros del hogar encuestado habían ido a uno de estos diez lugares polarizantes durante el año anterior a la encuesta⁷.

⁷ Se ecogieron diez lugares atractivos a nivel comercial, cultural o recreativo en Bogotá, que son: el Centro histórico, Chapinero, el barrio Restrepo y la avenida Primero de Mayo, el sector del Campín y Galerías, la Zona Rosa, Ciudad Salitre, y los centros comerciales de las Américas, Unicentro, El Tunal y Centro Chía.

De estos diez lugares, nueve están ubicados dentro del DC, uno en Chía y ninguno en Soacha o Madrid. Por ende, la población de Madrid frecuenta poco estos diez lugares (menos de una visita en promedio en el año anterior a la encuesta en cada uno de aquellos lugares), mientras en Soacha el índice de frecuentación es un poco más alto: nueve salidas en promedio al barrio Restrepo (que constituye la mayor zona de comercio popular en el sur de Bogotá), alrededor de dos o tres salidas en los centros comerciales del sur de Bogotá (Las Américas y El Tunal) y en otras zonas de comercio popular en la ciudad (Chapinero y Centro histórico). Cabe señalar también la atractividad de Ciudad Salitre (2,8 salidas), un sector comercial relativamente lejano de Soacha, pero que constituye, en el occidente de Bogotá, una alternativa de estanding equivalente a los centros comerciales modernos y acomodados del norte de la ciudad. Las entrevistas han confirmado que constituye un lugar atractivo para los soachunos, más para pasear y “vitriñar” entre familiares o amigos que para comprar.

Pero la información más interesante que nos brinda esta pregunta sobre la frecuentación de los lugares polarizantes radica tal vez en las características sociales de la población que no frecuenta estos lugares (Cuadro 7).

Cuadro 7: Porcentaje de personas que nunca han ido a ninguno de los diez “lugares atractivos” de Bogotá durante el año anterior a la encuesta (2009) *

	Madrid	Soacha
Sexo		
Hombre	58%	11%
Mujer	71%	35%
Clase de Edad		
5-19 años	49%	0%
20-29 años	76%	40%
30-39 años	40%	41%
40-59 años	63%	20%
60 años o más	98%	6%
Ingresos mensuales del hogar (en salarios mínimos)		
< 0,5 s.m.	-	50%
de 0,5 a 1 s.m.	90%	49%
de 1 a 2 s.m.	52%	10%
de 2 a 5 s.m.	53%	11%
> 5 s.m.	-	0%
Total	64%	25%

* Los diez lugares considerados como atractivos son: el Centro histórico; Chapinero; el barrio Restrepo y la Avenidad Primero de mayo; El Campín y Galerías; la Zona Rosa; Ciudad Salitre; los Centros comerciales de las Américas, Unicentro, El Tunal y Centro Chía.

Cálculos sobre el total de las personas del hogar encuestados.

Fuentes: Encuesta METAL 2009. Procesamiento realizado por el autor.

Primera observación, la frecuentación de los lugares atractivos de Bogotá es baja en Madrid (64% de sus habitantes no habían ido a ninguno de estos lugares en el año) y mucho más alta en Soacha (con solo el 25%). Se confirman aquí unos hechos ya señalados: Madrid funciona con una relativa autonomía con relación al DC, mientras Soacha constituye casi un barrio de Bogotá.

Sin embargo, la proporción de la población que no frecuenta los lugares atractivos de Bogotá es alta, aun en Soacha, y esta “inmovilidad relativa” no afecta en igual proporción a toda la población: son mujeres más que hombres, y pobres (o indigentes) más que personas de clase media (no hay ricos en Madrid y Soacha. El efecto de la edad no es tan claro: la inmovilidad relativa aumenta con la edad en Madrid, mientras disminuye en Soacha (donde cabe mencionar que la mayoría de los adultos mayores han empezado su trayectoria residencial en los barrios populares del sur y del centro de Bogotá, una ciudad que conocen y donde mantienen a veces familiares, amigos y/o costumbres).

Conclusión

En la introducción de esta ponencia se plantearon varias preguntas relativas al estado del arte sobre las movilidades cotidianas y residenciales en las ciudades de América latina y de Francia. La hipótesis central era saber si las diferencias observadas en las prácticas de movilidad de los ciudadanos son el reflejo de las inequidades sociales. El estudio de Soacha y Madrid, municipios populares de la periferia bogotana, mediante dos censos de población y dos encuestas específicas, arrojan dos resultados importantes a este respecto.

Primero, destacamos un elemento poco mencionado en los estudios de las periferias metropolitanas que es el proceso de “maduración urbana”, el cual se puede leer mediante varias evoluciones: la consolidación de la vivienda; el arraigo residencial de los habitantes en su barrio; la diversificación del perfil demográfico de su población (con el menor peso de los migrantes y una estructura por edad más equilibrada); la progresión de la oferta local en materia de educación y de trabajo.

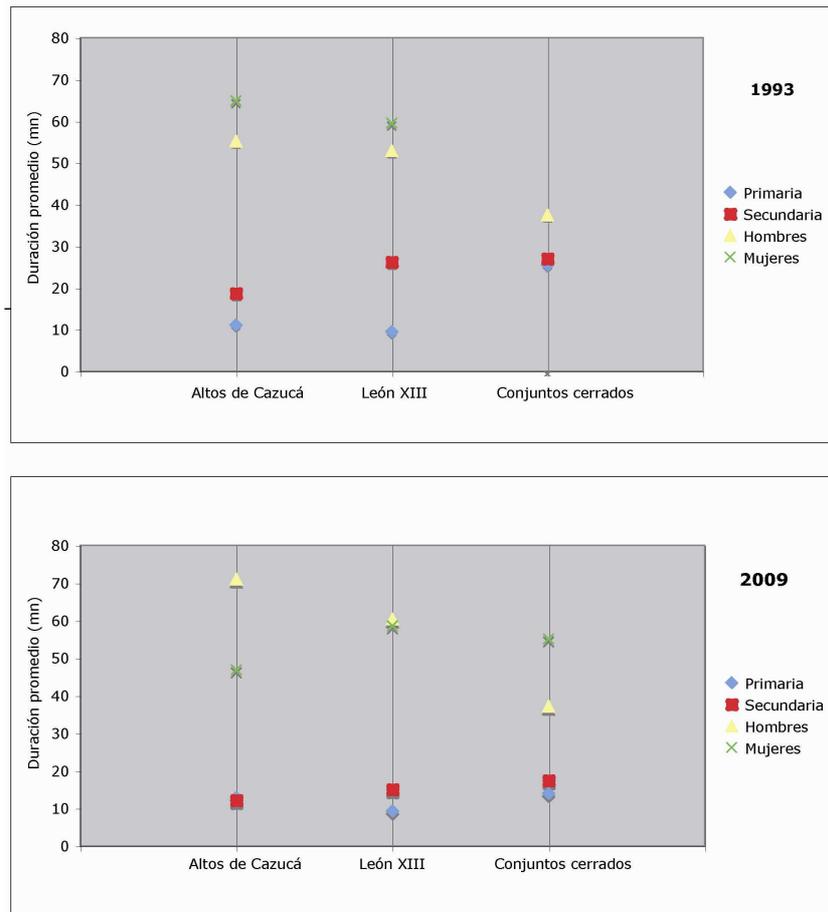
En segundo lugar, y de manera paradójica, parece que la pobreza no retrocede de manera significativa entre 1993 y 2009. Soacha recibe hoy día menos familias de clase media que a principios de los años noventa, tal vez porque los conjuntos residenciales cerrados que se construyen en la actualidad reciben una población de una categoría económica más baja que en el momento de su producción. En Madrid, la proporción de la población muy pobre ha disminuido levemente, pero sin que lleguen flujos significativos de personas de clase media. Se observa, pues, una relativa homogeneización de la composición social de los habitantes mientras que —y es uno de los mayores hallazgos de la comparación de las encuestas de 1993 y 2009— las diferencias se acentuaron en términos de movilidad cotidiana, sobre todo en Soacha (ver Figura 4).

En este municipio, la diferencia entre la duración del desplazamiento de los hijos y la de los padres aumentó, debido a una reducción en los tiempos de desplazamiento de los primeros, mientras que se alargó por lo menos para uno de los dos padres. La evolución más notable es quizá la de los conjuntos cerrados: las diferencias dentro de los hogares, poco marcadas en 1993, se acentuaron en 2009. La reducción de la duración de los desplazamientos cotidianos hasta el lugar de estudio es otra evolución importante, que resulta del mejoramiento de la oferta de educación secundaria en el lugar. Aunque el fenómeno fue menos mediático que en el DC, también han abierto colegios nuevos en Soacha, tanto públicos como privados, lo que constituye un elemento del proceso de “maduración” mencionado más arriba. En cuanto a la situación de los desplazamientos cotidianos domicilio-trabajo, esta evolucionó de manera sensible en Soacha: de manera negativa para los hombres, para quienes se registra un aumento del tiempo de desplazamiento, y de manera positiva para las mujeres, para quienes resultó lo contrario. Las más beneficiadas son las habitantes de Altos de Cazucá, quienes hoy día trabajan más en su casa o en las cercanías, mientras que las que viven en conjuntos cerrados a menudo siguen trabajando en Bogotá (y utilizando medios de transporte menos rápidos que los hombres) y ven cómo su tiempo de desplazamiento aumenta. Ahora bien, en el caso de los hombres, la situación de aquellos que viven en conjuntos cerrados se mantiene estable, mientras que la de aquellos que viven en los barrios populares de León XIII y Altos de Cazucá, se degrada. Con más de una hora en promedio para llegar a su lugar de trabajo, estos aparecen, con los estudiantes universitarios, como los mayores perdedores.

En resumen, la evolución de las diferencias observadas en la movilidad cotidiana de lo soachunos es compleja y no se puede resumir a un mero efecto de la jerarquía social. El análisis de los censos y de las encuestas pone de manifiesto la complejidad de la relación entre movilidad cotidiana y pobreza, ya que los factores de desigualdad, diversos, no se pueden reducir a la posición en la escala social. Las diferencias internas de los hogares siguen siendo importantes a lo largo del período considerado. No obstante, el acceso a un trabajo en el domicilio o en el municipio de residencia desempeña un papel esencial en los cambios observados en los desplazamientos domicilio-trabajo: la consolidación física y el mejoramiento de la malla vial favorecen la empleabilidad de las mujeres que viven en el sector más precario del municipio (Altos de Cazucá). Estos argumentos cuestionan las políticas de

transporte y abogan por un enfoque global de las desigualdades. Una visión normativa de las prácticas urbanas modernas tendería a favorecer el mejoramiento de la movilidad de los habitantes de las periferias populares, con el fin de acercarlos a los recursos que ofrece la ciudad, como el empleo⁸. Sin embargo, estas movilidades también tienen su contraparte, y parece importante a su vez mejorar la oferta local de oportunidades para facilitar el arraigo de los habitantes a su lugar de residencia, como alternativa de escape a una movilidad impuesta.

Figura 4: Duración promedio de los desplazamientos cotidianos hasta el lugar de estudio y hasta el lugar de trabajo, dependiendo de los sectores de residencia en Soacha (1993 – 2009)



Fuentes : Encuesta CEDE-ORSTOM 1993; Encuesta METAL 2009. Procesamiento realizado por F. Dureau.

Referencias bibliográficas

- Bussièrè, Y. y Madre, J. (2002), *Démographie et transport: Villes du Nord et Villes du Sud*, París, L'Harmattan.
- Chardonnel, S. et ál. (2009), "Les mobilités. Bibliographie de l'agrégation de géographie 2010", en *Historiens et Géographes*, No. 407, pp. 233-250.
- De Mattos, C. A. e Hidalgo Fortunatti, R. (2007), *Santiago de Chile: movilidad espacial y reconfiguración metropolitana*, Santiago de Chile, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales- Pontificia Universidad Católica de Chile.

⁸ Al respecto –y hablando del espacio metropolitano de París- Lévy (2009: 128) dice que la movilidad tiende a imponerse "como una norma de integración urbana y social".

- Delaunay, D. (2007, octubre), "Relaciones entre pobreza, migración y movilidad: dimensiones territorial y contextual", en *Notas de Población*, No. 84, pp. 87-130.
- Delaunay, D.; Dupont, V. y Dureau, F. (2002), "Travailler à domicile ou à l'extérieur: une comparaison internationale dans deux métropoles du Sud (Bogotá et Delhi)", en Lévy, J.-P. y Dureau, F. (Edits.), *L'accès à la ville. Les mobilités en question*, París, L'Harmattan, pp. 185-207.
- Dureau, F. (2006), "Un modèle métropolitain en évolution", en Dureau, F.; Gouëset, V. y Mesclier, E., *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes (PUR).
- Dureau F., con la colab. de Córdoba H., Flórez C.E., Le Roux G., Lulle T. y Miret N., 2011. *Encuestas movilidad espacial Bogotá METAL 2009 : metodología de las encuestas*. Bogotá, Universidad de los Andes, Documento CEDE nro 23-2011, 62 p. + 391 p. anexos.
- Dureau, F.; Barbary, O. y Lulle, T. (2004), "Dynamiques de peuplement et ségrégations métropolitaines", en Dureau, F. et ál. (Edits.), *Villes et sociétés en mutation. Lectures croisées sur la Colombie*, París, Anthropos, pp. 123-182.
- Dureau, F., Flórez, C. E. (1999). « Enquêtes mobilité spatiale à Bogotá et dans trois villes du Casanare (Colombie), Renseignements concernant le déroulement et l'évaluation de la collecte ». GRAB, *Biographies d'enquête*. Paris, INED, 241-278.
- Dureau, F., Flórez, C. E. (2008). *Bogotá: dinámica demográfica y espacial*. Santiago du Chili, Taller METAL, 1-5 septembre 2008, 22 p.
- Dureau, F., Gouëset, V. (2010), "Formes de peuplement et inégalités de déplacements. L'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá: Soacha et Madrid (1993-2009)", en *Tiers Monde*, No. 201, pp. 131-156.
- Dureau, F. y Gouëset, V. (2011), "Formas de poblamiento y desigualdades en los desplazamientos. La evolución de la movilidad cotidiana en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009)", en *Territorios*, No. 25, pp. 65-93.
- Dureau, F., Hoyos, M.C y Flórez, C. (1994), "Soacha: un barrio de Bogotá. Movilidad y acceso a la vivienda de la población de los sectores orientales del municipio", en *Desarrollo y Sociedad*, No. 34, pp. 95-147.
- Figuroa, O. (2005), "Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina", en *EURE*, Vol. XXXI, No. 94, pp. 41-53.
- Figuroa, O.; Godard, X. y Henry, E. (Edits) (1997), *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, París, Actes INRETS, No. 55.
- Hoyos, M.C. (1996), *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre la dinámica del área metropolitana de Bogotá*, Documento de trabajo N° 5, "Metodología y resultados de la encuesta cualitativa", Bogota, CEDE – ORSTOM, 160 p.
- Fol, S. (2009), *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, París, Belin.
- Lévy, J. (2009), "Mobilités urbaines: des pratiques sociales aux évolutions territoriales", en Dureau, F. y Hily, M. (Edits.), *Les mondes de la mobilité*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes (PUR), pp. 107-136.
- Montezuma, R. (1997), *Les transports urbains: l'organisation, la gestion et le processus d'urbanisation à Bogotá* [tesis doctoral], París, École nationale des ponts et chaussées, Doctorado en Urbanismo y Ordenamiento Territorial.
- Orfeuil, J. (2004), "Accessibilité, mobilité, inégalités: regards sur la question en France aujourd'hui", en Orfeuil, J. (Edit.), *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*, París, Éditions de l'Aube.
- Pinto da Cunha, J. M. (2002), *Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina*, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina (Cepal).
- Salas Vanegas, A. (2008), *Ségrégation résidentielle et production du logement à Bogotá, entre images et réalités* [tesis doctoral], Poitiers, Université de Poitiers, Doctorado en Geografía.
- Suárez, M. y Delgado, J. (2010, abril), "Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos", en *EURE*, Vol. 36, No. 107, pp. 67-91.
- Vasconcellos, E. (1996), *Transporte urbano nos países em desenvolvimento. Reflexões e propostas*, São Paulo, Annablume.