

**UNA APROXIMACIÓN A LA MOVILIDAD URBANA DESDE LA PERSPECTIVA  
DE LO SOCIAL: UN ESTUDIO DE CASO DE CIUDAD VERDE, SOACHA.**

**AUTOR: JHON JAIRO GARCÍA PULIDO**

**Trabajo de grado para optar por el título de Sociólogo**

**TUTOR:  
ÁNGELA JARAMILLO**

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES  
CARRERA DE SOCIOLOGÍA  
BOGOTÁ D.C.  
2015**

## **Tabla de Contenido.**

### **INTRODUCCIÓN.**

### **PRIMERA PARTE: ESPACIO URBANO Y MOVILIDAD: PROCESOS DE URBANIZACIÓN Y TRANSFORMACIONES DEMOGRAFICAS.**

**1.1. Nueva economía, nueva urbe: la ciudad latinoamericana en el S.XX.**

**1.2. Proceso de Conurbación de Bogotá – Soacha.**

### **SEGUNDA PARTE: MOVILIDAD DE CIUDAD VERDE, SOACHA: MÁS QUE UN PROBLEMA DE VÍAS Y AUTOMOTORES.**

**2.1. Características generales de los residentes de Ciudad Verde.**

**2.2. Composición de los hogares y características de las viviendas**

**2.3. Movilidad Residencial**

**2.4. Tiempos de acceso y desplazamiento**

**2.5. Medios de Transporte y sus costos**

**2.6. Principales destinos**

### **CONSIDERACIONES FINALES Y RECOMENDACIONES.**

**3.1. Organización Territorial**

**3.2. Movilidad Urbana**

**ANEXO 1: La implementación de Transmilenio en Soacha**

**ANEXO 2: Porcentaje de Urbanización de la regiones del mundo 1925 – 2025.**

**ANEXO 3: Ubicación de Soacha en Cundinamarca.**

**ANEXO 4: Distribución de la población de Soacha por lugar de nacimiento.**

**ANEXO 5: Distancia promedio recorrida por localidad de Bogotá.**

**ANEXO 6: Rutas de transporte público según zona de destino.**

**ANEXO 7: Fotos de los apartamentos de Ciudad Verde.**

**ANEXO 8: Paradero de bus de Ciudad Verde, Soacha.**

El presente trabajo hace parte de una investigación más amplia titulada “**Segregación residencial metropolitana Bogotá – Soacha: Un estudio de caso de Ciudad Verde**” realizada desde el año 2013 hasta la presente por el grupo de investigación de Gestión Urbana de la Universidad Piloto de Colombia de la cual el autor ha sido parte en condición de pasante. La información estadística empleada aquí hace parte de dicha investigación y cuenta con la autorización para ser publicada en el presente texto.

## **Agradecimientos.**

Agradezco a los residentes de Ciudad Verde, Soacha, quienes desde el primer instante me permitieron entrar a sus hogares con la mayor amabilidad y disposición, sin su ayuda el presente escrito no se habría realizado, al igual que sin la atención, el tiempo y la disposición de las personas encuestadas. Es para ellos mis sinceros agradecimientos. Asimismo, para Carlos Moreno y Melba Rubiano, investigadores urbanos de la Universidad Piloto de Colombia, que desde un principio me permitieron ser parte de la investigación sin ninguna otra intención que la de nutrir mi aprendizaje, y con ello, enriquecer el presente escrito; infinitas gracias por todos sus aportes. Igualmente, para Ángela Jaramillo, tutora del presente trabajo, que además de sus múltiples consejos, sugerencias y recomendaciones, que sin duda encaminaron y clarificaron el desarrollo del escrito, siempre mostró la mayor disposición, interés y respeto por lo aquí planteado. Finalmente, el más importante agradecimiento es para mi familia, quienes desde el inicio de mis estudios estuvieron a mi lado, apoyándome y aconsejándome en cada una de mis decisiones. Muchas gracias a todos.

# **UNA APROXIMACIÓN A LA MOVILIDAD URBANA DESDE LA PERSPECTIVA DE LO SOCIAL: UN ESTUDIO DE CASO DE CIUDAD VERDE, SOACHA.**

*“La ciudad nos impone el deber terrible de la esperanza. A todos nos impone un extraño amor- el amor del secreto porvenir y de su cara desconocida”.*

***Jorge Luis Borges***

## **INTRODUCCIÓN.**

En la actualidad, en el análisis sobre la configuración de las desigualdades urbanas y sociales, la movilidad cotidiana de los individuos surge como un elemento significativo. Si bien dicho debate ha sido objeto de análisis de diversas disciplinas, no todas sus dimensiones han sido justamente consideradas. En buena parte de las ciudades contemporáneas, el acceso a las oportunidades laborales, a los lugares de estudio y a los espacios donde se ofrecen muchos de los servicios esenciales para el desarrollo de la vida cotidiana, están sujetas a las condiciones de los desplazamientos de los grupos sociales. Así pues, dificultades en la movilidad pueden significar un agravante en la situación de exclusión social y un intensificador de la condición de pobreza de algunos grupos sociales.

En ese sentido, la pobreza es entendida como la condición socioeconómica de un grupo social que le impide acceder a los medios necesarios (empleo, educación, ingresos, etc.) para lograr los recursos que satisfagan las necesidades físicas y sociales del colectivo. No obstante, si bien existe una multiplicidad de variables que inciden en el acceso a los medios que satisfacen las necesidades de los grupos sociales y con ello en su condición de pobreza, sin duda, el nivel de ingreso de los grupos sociales es una de las principales variables que condiciona su forma de desplazarse. Así lo confirma Avellaneda (2007) refiriéndose a Gomide (2003) quien afirma que existe una estrecha relación entre movilidad urbana y nivel de ingreso económico, ya que éste determina en buena medida la ubicación residencial de los individuos y con ello condiciona el nivel de acceso a los espacios de la ciudad.

Así es que, el nivel de ingreso económico de los individuos está fuertemente ligado a las oportunidades y formas de sus desplazamientos cotidianos. En consecuencia, las personas o grupos sociales con ingresos bajos pueden experimentar mayores problemas y dificultades a la hora de sus desplazamientos, debido, en gran medida, a las condiciones que presenta las zonas donde se asientan, usualmente distantes y mal conectadas de las áreas de concentración de los bienes y servicio esenciales. (Avellaneda, 2007. Arriagada, C. y Rodríguez, J., 2003. Sabatini, 2003).

Así las cosas, existe una profunda relación entre la movilidad y la organización territorial de las ciudades. Así lo afirma Avellaneda (2007), refiriéndose a lo planteado por Miralles, puesto que la movilidad no puede ser entendida a cabalidad si no se conoce la estructura, las características y los procesos de urbanización de la organización urbana y territorial sobre la que se desarrollan los desplazamientos. En otras palabras, la movilidad posee una relación fundamental con los procesos de transformación del espacio urbano. Según esta aproximación, dichos elementos, movilidad y territorio urbano, no se relacionan causalmente entre si sino que lo hacen de forma dialéctica. Ambas variables se cruzan y se influyen mutuamente estableciendo una relación de reciprocidad (Miralles, 2002).

En ese marco, la movilidad emerge como un dispositivo determinante del desarrollo de las dinámicas de la ciudad, lo que la convierte en un elemento importante de promoción de la inclusión social para los grupos menos favorecidos, en la medida que les permite el acceso a las oportunidades y a los servicios que ofrece la ciudad, es pues, es un aspecto central en la búsqueda de equidad en el espacio urbano.

Sin embargo, anteriormente los análisis sobre los desplazamientos urbanos se centraban en el estudio de cómo hacer posible que los automóviles realizaran desplazamientos dentro del espacio urbano. Actualmente, se observa un cambio esencial en el análisis de la movilidad urbana donde el interés sobrepasa al estudio de la circulación de vehículos para centrarse en las necesidades diferenciadas de una multitud de sujetos y de grupos sociales (Miralles, 2014. Avellaneda, P, y Lazo, A. 2011). Este nuevo enfoque, sitúa a los grupos sociales como sujeto de análisis, y no a los medios de transporte como era frecuente en este tipo de estudios, lo que ha significado un cambio fundamental para poder realizar análisis sociales de la movilidad. Pero el análisis de este fenómeno desde dicho enfoque no siempre fue

posible, distintas transformaciones conceptuales permitieron el estudio de la movilidad desde una perspectiva social.

Como se mencionó arriba, inicialmente el análisis sobre los desplazamientos dentro del espacio urbano concentraba su atención en hacer posible que los automóviles logaran desplazarse dentro de la ciudad, y el concepto empleado en este enfoque era el *tránsito*. Posteriormente, se evidenció que bajo el concepto de *tránsito* se estaban desconociendo otras formas de desplazamiento existentes dentro de algunas ciudades (metro, autobús, bicicleta, etc.). Es así, que en los análisis se empieza a emplear el concepto de *Modos de Transporte*, el cual recoge el conjunto de medios de transporte que permiten los desplazamientos dentro de la ciudad, integrando dentro del análisis los demás medios de transporte y no sólo el automóvil (los privados y los públicos, los individuales y los colectivos)

Aun así, recientemente se empezó a considerar que lo que realmente se debía analizar y visibilizar no eran los medios de transporte en sí mismos, sino las personas que usan esos medios de transporte. A partir de ahí, se comienza a emplear el concepto de *Movilidad*; es decir, que bajo este nuevo concepto, los modos de transporte no son el sujeto de análisis, que no solamente interesa analizarlos automóviles, trenes o bicicletas, que también interesa analizar las personas o grupos sociales que usan esos medios de transporte. En otras palabras, el sujeto de análisis de la *movilidad* son las personas y los grupos sociales, y los medios de transporte pasan a ser simplemente el objeto de dicho análisis (Miralles, 2001, 2014).

A partir de este momento se puede empezar a entender, cuestionar y analizar las *movilidades* y no sólo la *movilidad*, porque las *movilidades* son múltiples ya que se encuentran relacionadas a las características de los grupos sociales a los que pertenecen las personas; y así, se puede caracterizar qué modelos de *movilidad* tienen los distintos grupos sociales (mujeres, ancianos, niños, pobres), ya que las necesidades de desplazamiento de los distintos grupos sociales no son las mismas (Miralles, 2001, 2014). Ello, permite comprender de mejor forma los procesos de exclusión e integración social en las ciudades contemporáneas, puesto que dicha condición está relacionada con motivos individuales ligados a los sus niveles de ingreso, de formación educativa, pero sobre todo, al grupo



social de pertenencia y a la ubicación espacial donde se asienta, que sólo pueden comprenderse desde un enfoque amplio de los desplazamientos.

En este sentido, en este escrito se tomará la movilidad comprendiéndola como una acción que tiene diferentes significados y sentidos según las realidades de cada individuo y sus posibilidades de relación y de integración con el resto de la ciudad (Cebollada, 2006. Miralles, 2014). Desde esta perspectiva, podemos considerar la movilidad como aquello que va a permitir a los individuos el acceso a la ciudad, a sus territorios, a las oportunidades de toda índole que ésta ofrece y, por supuesto, a los vínculos sociales tan importantes para los colectivos urbanos y para la propia ciudad (Vasconcellos, 2010). Lo anterior, lleva a plantearse una reflexión acerca de la relación entre la movilidad y el funcionamiento efectivo de la actual sociedad. Vivir dentro de la ciudad implica necesariamente desplazarse, para así poder trabajar, consumir y relacionarse. Entonces la inserción social de un individuo estará determinada en buena medida por la capacidad y las posibilidades que tenga éste para desplazarse, así se advierte una diferencia sustancial entre los grupos que pueden desplazarse y de los que experimentan dificultades al hacerlo.

Así pues, se comprenderá que excluidos serán aquellas personas o grupos sociales que no pueden acceder a las oportunidades, bienes y servicios que ofrece la ciudad. Es decir, que presenten dificultades al momento de desplazarse, ya sea por no poder cubrir los gastos que esto implica, no poder acceder a un transporte público eficiente o no poseer un transporte motorizado para realizar dichos desplazamientos. O que por diversas condiciones manifiesten inmovilidad absoluta.

De ahí que, el principal objetivo de este escrito es describir y analizar la relación existente entre movilidad urbana y exclusión social para los grupos urbanos de menores ingresos en un contexto de movilidad limitada, y de exponer como la movilidad se convierte en un eje estructural de la cotidianidad de estos grupos sociales, y en un mecanismo de vital importancia en el desafío de mejorar su condición de vida.

A la par, se pretende mostrar la implicación social que tiene para los grupos más vulnerables, y para la misma ciudad, que sus integrantes experimenten dificultades en los desplazamientos dentro del espacio urbano.

De la misma manera, analizar en qué medida los procesos de urbanización que han experimentado las ciudades latinoamericanas a lo largo del siglo XX, en particular Bogotá, actúan como componente condicionante de los procesos de inclusión o exclusión social de los grupos pobres que residen en ella, en cuanto que estos procesos de urbanización han establecido condiciones que inciden directamente en la movilidad de estos grupos sociales. En otras palabras, se pretende establecer la relación existente entre movilidad y espacio urbano.

Finalmente, mediante el estudio de caso de Ciudad Verde, Soacha, se pretende establecer cuáles son las pautas de movilidad de los grupos en situación de pobreza. Para ello, es indispensable determinar sus patrones de movilidad, por qué motivos se desplazan, qué medios de transporte utilizan, cómo los usan y que características tienen esos desplazamientos.

Por otro lado, mediante esta investigación también está el objetivo de contribuir al debate, desde una perspectiva más social, sobre la configuración de Bogotá, para qué fines y bajo qué lógicas se configura la ciudad. Además del estudio de caso, este escrito posee el objetivo intrínseco de visibilizar la precaria condición social de buena parte de la población de la ciudad que se encuentra en situación de vulnerabilidad, y que cotidianamente viven los resultados de no poseer una movilidad urbana acorde a sus necesidades<sup>1</sup>.

Para nutrir empíricamente esta investigación se analiza un caso de estudio. Se eligió un municipio conurbado de la ciudad de Bogotá, el municipio de Soacha, particularmente el proyecto de Vivienda de Intereses Social Ciudad Verde. Este municipio, y en especial Ciudad Verde, cuenta con un conjunto limitado de funciones urbanas y actividades productivas que obligan a sus habitantes a desplazarse fuera de ésta para poder realizar sus actividades cotidianas (trabajo, educación, salud, ocio).

La metodología empleada en este trabajo posee un elevado contenido cuantitativo basado en la aplicación de una encuesta específica sobre Metropolización y Segregación

---

<sup>1</sup> El presente trabajo hace parte de una investigación más amplia titulada “Segregación residencial metropolitana Bogotá – Soacha: Un estudio de caso de Ciudad Verde” realizada desde el año 2013 hasta la presente por el grupo de investigación de Gestión Urbana de la Universidad Piloto de Colombia de la cual el autor ha sido parte en condición de pasante.

Residencial aplicada a 245 habitantes de Ciudad Verde, lo cual es una muestra representativa de la totalidad de residentes que se encontraban en el sitio hasta la fecha de aplicación, ésta fue aplicada en 18 de los 25 conjuntos residenciales que componen la ciudadela.

También fueron consultadas las Encuestas Distritales de Movilidad aplicadas en los años 2005 y 2011, se hizo revisión de datos oficiales (DANE y Alcaldías de Soacha y Bogotá). Asimismo, la revisión documental de fuentes secundarias, documentos publicados por organismos públicos y privados, datos estadísticos de organismos públicos, privados y publicados en investigaciones, y en estudios publicados en libros y revistas, con el objetivo de poder establecer patrones macro de movilidad de los habitantes tanto de Soacha como de Ciudad Verde.

El carácter cualitativo de esta investigación se encuentra ligado a la parte cuantitativa, puesto que fue en la aplicación de la encuesta de Metropolización y Segregación Residencial, de la cual el autor fue parte del equipo encargado de la aplicación, donde se realizó una observación exploratoria preliminar, la cual permitió plantear interrogantes, acotar adecuadamente los objetivos de ésta, establecer las hipótesis de trabajo y fijar la metodología de análisis más idónea para desarrollo de este trabajo.

Además, es de gran importancia mencionar que la aplicación de dicha encuesta tenía una duración aproximada de entre 20 y 30 minutos por cada una y se aplicaba, en su mayoría, dentro de la vivienda de los encuestados, pero también en espacios comunes y hasta en los mismo medios de transporte, lo que permitió poder establecer diálogos con cierto grado informalidad con cada uno de los encuestados, lo que causó que las personas pudieran expresar muchos más hechos de los que se les preguntaban en la encuesta, hecho que sin lugar a dudas, fue el factor que más enriqueció el planteamiento y desarrollo del presente trabajo.

**PRIMERA PARTE**  
**ESPACIO URBANO Y MOVILIDAD: PROCESOS DE URBANIZACIÓN Y**  
**TRANSFORMACIONES DEMOGRAFICAS.**

Esta primera parte tiene como objetivo mostrar una visión general de las distintas transformaciones urbanas y demográficas ocurridas a lo largo del siglo XX que han puesto a la Movilidad Urbana como un elemento fundamental para el desarrollo de vida cotidiana en la ciudad latinoamericana, en particular de los habitantes de Soacha y Bogotá. En un primer momento, se describe las transformaciones espaciales y demográficas causadas por el auge de industria en las ciudades de América Latina, posteriormente se muestra el caso de Bogotá y cómo el desmedido crecimiento de la población urbana y la improvisada e ilegal urbanización que se dio dentro y fuera de la ciudad fueron causantes de la conurbación del municipio de Soacha. Y finalmente, mediante el análisis del municipio de Soacha, se evidencia cómo los procesos de conurbación genera cambios relevantes en la dinámica demográfica y un tipo de urbanización específica que da lugar a la creación de zonas periféricas con dificultades de desplazamiento para grupos sociales que allí se asientan

**1.1 NUEVA ECONOMÍA, NUEVA URBE: LA CIUDAD LATINOAMÉRICA EN EL SXX.**

Sin lugar a duda, los procesos de urbanización y de transformaciones demográficas que han experimentado Soacha y Bogotá han sido resultado de procesos de carácter macro que también tuvieron lugar en la mayoría de las ciudades del continente. Durante el siglo XX gran parte de las ciudades latinoamericanas se encontraban experimentando importantes procesos de urbanización ligados a las transformaciones económicas generadas por el auge de la industria en la región. La reestructuración económica que experimentaban las sociedades latinoamericanas generó cambios decisivos sobre los principales centros urbanos en términos de su estructura productiva y, por ende, en el mercado de trabajo y la

organización ocupacional, con implicaciones en la dinámica demográfica y migratoria (Pinto da Cunha, 2002).

Efectivamente, Lefebvre (1973) señala el impacto directo que el proceso de Industrialización tiene sobre el espacio urbano. Lo considera el punto de inicio en el análisis de la cuestión urbana y sus problemáticas, le atribuye ser el generador de las transformaciones más importantes ocurridas a lo largo del siglo XX; sostiene, además, que incide en dos aspectos; industrialización y urbanización, y producción económica y vida social. Con respecto a ello, las transformaciones en las formas de producción en la sociedad preindustrial significaron, inevitablemente, una modificación en la forma de vida, la cotidianidad, las costumbres y en la relación con el espacio. Cambió así, la organización productiva familiar nuclear y apareció la estructura productiva de la industria. Dicha reestructuración causó a su vez una reorganización de las estructuras espaciales y así la creación de nuevos espacios de producción próximos a las áreas urbanas (Castells, 1974. De Mattos, 2001).

Esto a su vez, produjo un agudo movimiento migratorio hacia el espacio urbano, causando un importante aumento demográfico en las áreas urbanas. Lo cual se vio reflejado en un considerable crecimiento de la población urbana en los países latinoamericanos, se evidenció en el crecimiento del territorio urbano de las ciudades capitales y ciudades intermedias (Lefebvre, 1973, Lattes, 2000. Pinto da Cunha, 2002). Así lo muestra Lattes (2000) quien afirma que para el año de 1950 la población urbana de América Latina alcanzaba un porcentaje cercano al 50%, mientras que para el 2000 la población urbana estuvo cercana al 75 % de la población total<sup>2</sup>; en el mismo periodo de tiempo:

Nivel de urbanización de América Latina se aceleró de manera tan notable que se aproximó mucho al de las regiones más desarrolladas (...) En la actualidad, América Latina muestra un nivel de urbanización del 75,3%, cercano al del conjunto de las regiones más desarrolladas; hacia el año 2025 sus niveles serán prácticamente iguales, mientras que Asia y África apenas habrán superado el 50 por ciento, un nivel que América Latina había alcanzado a fines de la década de los años 1950. (Lattes, 2000, 50). (Ver Anexo 2)

Sin embargo, el acelerado proceso de urbanización de América Latina no corresponde con su incipiente proceso de industrialización. La “explosión urbana” que tuvo el continente a

---

<sup>2</sup>Lattes toma los datos de Naciones Unidas (2000)

lo largo del siglo no estuvo acompañada de un aumento paralelo en la productividad ni en la modernización del sector manufacturero, como se esperaría al observar los procesos de urbanización de las regiones consideradas “desarrolladas”, el cual siempre estuvo paralelo al aumento de las actividades industriales. (Castells, 1974) ¿Cómo explicar esta disparidad entre urbanización e industrialización en América Latina? ¿Cómo comprender las inmensas aglomeraciones de las ciudades latinoamericanas? ¿Qué responsabilidad tiene la industrialización en las migraciones de la región?

Castells (1974) lo atribuye a una característica de las urbanizaciones dependientes<sup>3</sup>. Asegura que si bien el agudo flujo migratorio se debe a la transformación en los modos de producción, el continente no mostró un desarrollo industrial suficiente para poder “integrar” a la enorme población migrante a las actividades productivas. Es decir, que buena parte de esta población desarrolló otro tipo de actividades distintas a las industriales, “gran parte por el comercio pequeño y ambulante, servicio doméstico, trabajos no especializados y transitorios y desempleo disfrazado” (Castells, 1974, pág. 68). En este sentido, si bien el flujo migratorio no se debe directamente al aumento de las actividades productivas en las ciudades, es decir, a la industria, si se debe a la creciente porción de la población que habiendo incorporado expectativas de una ciudadanía por medio del trabajo y habiendo desarrollado aspiraciones de consumo, propias de la sociedad de su tiempo, se desplazan a las áreas urbanas en su búsqueda (Katzman, 2001). Así las cosas, los hechos a considerar son dos

Por un lado, la no integración a actividades productivas a la masa de migrantes, así como de la generación de urbanización reciente. Por otro lado, la no cobertura social de las necesidades individuales, aumento del número de zonas urbanas ausentes de equipo colectivo (o equipamiento) y constituidas, ya sea por edificios deteriorados en el viejo casco urbano, ya sea por chozas construidas por grupos de pobladores en la periferia de las ciudades (Pág. 69).

En ese sentido, la urbanización de las ciudades de América Latina empieza a tener como rasgo predominante una marcada concentración espacial de los grupos altos y medios

---

<sup>3</sup>Castells asegura que “*las formaciones sociales existentes en América Latina con anterioridad a la penetración colonialista ibérica, fueron prácticamente destruidas físicamente, o en todo caso desintegradas socialmente en el periodo de la conquista. Las nuevas sociedades construidas a partir de ese impacto nacieron y se desarrollaron bajo el signo de dependencia (...) en tanto que proceso social sólo puede ser entendido a partir de esta especificación histórica y regional del esquema general del análisis de la urbanización dependiente* (Castells, 1974, 62)

ascendentes en una sola zona de la ciudad y por la conformación de amplias áreas de alojamiento de los grupos pobres, mayoritariamente en la periferia lejana y mal servida, pero también en sectores deteriorados cercanos al Centro de las ciudades (Sabatini, F. y Brain, I., 2008. Kaztman, 2001).

En suma, la urbanización en las ciudades de América Latina se caracteriza por los siguientes elementos:

Población urbana que supera la correspondiente al nivel productivo del sistema (hiperurbanización); no relación directa entre el empleo industrial y la urbanización, pero asociación entre producción industrial y crecimiento urbano; fuerte desequilibrio en la red urbana en beneficio de una aglomeración preponderante: aceleración creciente del proceso de urbanización, insuficiencia de empleo y servicios para las nuevas masas urbanas, y por consiguiente, acentuación de la segregación por clases sociales (Castells, 1974, 71).

En ese contexto de transformaciones económicas y crecimiento urbano, es cuando el problema de los desplazamientos, de la movilidad, cobra importancia real para el funcionamiento de las ciudades latinoamericanas, puesto que los habitantes se ven en la obligación de desplazarse a los espacios de las ciudades donde se encuentran las oportunidades y se ofertan los bienes y servicios. No obstante, en ese marco de *hiperurbanización* y de segregación y fragmentación socio espacial, los desplazamientos se presentan de forma complicada para los grupos que se asientan en zonas urbanas carentes de equipamiento, grupos que en su mayoría se encuentran en situación de pobreza. Es decir, la movilidad revela desigualdades sociales en tanto que los servicios y la disponibilidad de los mismos en el espacio urbano no son uniformes, causando unos sectores sociales privilegiados con respecto a otros.

Sumado a ello, gran parte de los países de la región se caracterizan por una debilidad institucional en la gestión de la movilidad, lo cual se evidencia en que la inversión en vías, en infraestructura o en programas de reorganización del transporte colectivo y privado es mínima, ligado a ello el estado de las vías es precario, las zonas periféricas de las ciudades poseen vías estrechas, sin asfalto y señalización; creando así un aumento en los tiempos de movilidad, y por supuesto, en las distancias de los desplazamientos para los grupos pobres que se ubican en estas áreas (Dangond & et. 2013). Adicionalmente, la carencia de un transporte colectivo eficiente y acorde a las necesidades de los desplazamientos de los

grupos pobreses un factor que aumenta los costos, y por supuesto, disminuye las posibilidades de movilidad de quienes conforman estos grupos sociales.

## **1.2 PROCESO DE CONURBACIÓN BOGOTÁ – SOACHA.**

Bogotá no ha sido ajena a los patrones de urbanización de América Latina. La ciudad ha tenido un crecimiento demográfico considerable durante el siglo XX; generando así la desmedida expansión de su territorio urbano y la inclusión de municipios aledaños a éste, como es el caso de Soacha.

Muestra de ello es que para finales de 1960 la ciudad contaba con 1,3 millones de habitantes, para el año 2005 la cifra alcanzó los 7,8 millones de habitantes, cifra que aumenta cerca de 1 millón si se tiene en cuenta la población de los municipios que han sido conurbados a las ciudad, es decir, un crecimiento poblacional exponencial en tan sólo 45 años.<sup>4</sup> Además, su territorio urbano había aumentado cerca de 12 veces entre 1938 y 1999<sup>5</sup> primordialmente hacia el sur y el norte, antes de la primera mitad de siglo, y en menor medida hacia el occidente, en la última parte del siglo (Ver Plano N°1). Pese a ello, hay que mencionar, que al igual que mayoría de ciudades de América Latina, el crecimiento demográfico de Bogotá se dio con más intensidad a partir de la década de los 50s logrando estabilidad únicamente hasta los años 90s, donde se observó “el descenso de los flujos migratorios y las “transformaciones” en los patrones de distribución geográfica del crecimiento de la población” (Dureau, F., Hoyos, M. y Flórez, C. 1994, pág.96)

---

<sup>4</sup> Datos de DANE.

<sup>5</sup> Tomado de Moreno, A. (2009)



### Plano N° 1. Ocupación Urbana de Bogotá, 1940 y 1990.



**Fuente:** Instituto de Estudios Urbanos. U. Nacional **Disponible en:**

<http://institutodeestudiosurbanos.info>

Gran parte del crecimiento urbano y demográfico de Bogotá es resultado de los flujos migratorios que arribaron a la ciudad. Estos estaban constituidos por personas de escasos recursos, quienes justamente llegaban a la ciudad en busca de mejorar su nivel de vida, atraídos por el auge de la industria en la ciudad. En circunstancias particulares lo hacen por motivos de supervivencia, como ocurre con las víctimas del desplazamiento forzado, hecho que ha sido frecuente en Colombia desde los años cincuenta, pero que se ha intensificado desde mediados de la década de los noventa (Uribe, 2006). Sin embargo, si bien Bogotá manifestó un desarrollo en sus actividades productivas y una modernización de su sector manufacturero, este crecimiento no estuvo acorde con los intensos flujos migratorios que llegaban a la ciudad. Es decir, buena parte de esta población migrante desarrolla otro tipo de actividades distintas a las industriales, en su mayoría trabajo informal y mal remunerado, como ya lo había advertido Castells (1974) para la ciudad latinoamericana.

Dichas transformaciones demográficas y urbanas que tuvo Bogotá a lo largo del siglo XX, tuvieron como resultado la conurbación de municipios aledaños a la ciudad, en especial el municipio de Soacha. Es decir, dentro de su proceso de urbanización, Bogotá comienza a

incluir a los municipios cercanos, tanto hacía el sur como hacia el norte (Soacha y Chía), y en menor medida hacia el occidente (Madrid), lo que significó una estabilización del crecimiento demográfico dentro de los límites de la ciudad, pero un considerable aumento de la población urbana de los municipios contiguos. En consecuencia, comprender las dinámicas de los municipios conurbanos se hace clave para entender el crecimiento demográfico y la expansión urbana que ha tenido Bogotá, y por consiguiente, advertir las lógicas de movilidad de sus habitantes debido a que “su transformación demográfica evidencia la continuación del proceso de expansión del espacio residencial bogotano, más allá de los límites del Distrito, los tipos de espacio residencial que se están produciendo en la actualidad (...) constituyen una manifestación de los cambios actuales en las formas de segregación espacial en la ciudad” (Dureau, F., Hoyos, M. y Flórez, C. 1994).

Dicha conurbación física,<sup>6</sup> que habitualmente es propiciada por la presencia de importantes corredores viales y medios de transporte que progresivamente estimulan la unión de los centros urbanos (Moreno, 2009), no tuvo la misma lógica en el caso de la conurbación Bogotá – Soacha. Si bien el corredor vial de la Autopista sur fue un factor que facilitó la conurbación del municipio de Soacha, así como de la expansión de algunas localidades de la ciudad que se ubican sobre éste (Moreno, 2009), fue el precio de la vivienda en Bogotá el factor que más incidencia tuvo en la conurbación de Soacha y Bogotá. “Esta proximidad está conectada de forma inadecuada a las redes urbanas de cada uno de los municipios alterando su morfología y su estructura urbana inicial, y generando conflictos de accesibilidad y conectividad en el territorio donde se encuentran” (Moreno, 2009, pág. 17).

Los bajos precios del suelo y su cercanía con Bogotá propiciaron la conurbación física entre Bogotá – Soacha. El carácter inaccesible de la vivienda en la ciudad debido a su alto costo (como de la vivienda de tipo social debido a la forma en que funciona) causó que la población de Bogotá optara por dos formas de respuestas para resolver el problema de acceso a la vivienda: el hacinamiento en ellas y la auto construcción ligada a la ocupación ilegal (Jaramillo, S. 2014), lo que ha sido un rasgo característico del proceso de urbanización de la ciudad. Según datos de la Secretaria de Hábitat de Bogotá para el año

---

<sup>6</sup>Se presenta cuando dos o más asentamientos tienden a formar una unidad geográfica, económica y social, unida físicamente

2001 la ciudad contaba con cerca de 1,4 millones de habitantes residiendo en un asentamiento ilegal dentro de los límites del Distrito Capital, lo que a su vez significaba cerca de 390 mil predios autoconstruidos, alrededor de 7 mil hectáreas, lo cual representa el 20% del área urbana de la ciudad.<sup>7</sup>

Sin embargo, no toda la metropolización ilegal de Bogotá se dio dentro de sus límites, una gran porción de dicha ocupación se realizó fuera de ellos, especialmente en Soacha, donde surgieron parte importante de los barrios informales o ilegales, favoreciendo la consolidación de periferias deterioradas y el predominio de formas de construcciones precarias. Tanto así, que el proceso de urbanización de Bogotá, al igual que buena parte de las ciudades de América Latina, empieza a tener como rasgo predominante una marcada concentración espacial de los grupos altos y medios en una sola zona de la ciudad y por el surgimiento de enormes áreas de vivienda de los grupos pobres, primordialmente en estas periferias lejanas y mal conectadas. (Kaztman, 2001. Sabatini, F. y Brain, I., 2008).

Al mismo tiempo, es importante resaltar la dependencia que los habitantes de estos municipios conurbados mantienen con Bogotá. Los habitantes viven en un municipio, pero trabajan y buscan servicios en la ciudad principal, generando de esa manera una dependencia funcional. En otras palabras, la principal función que cumple estos municipios es la de albergar a la población, un lugar de residencia; la oferta de otro tipo de servicios (educación, salud, trabajo, ocio, etc.) se ubica en su mayoría en espacios dentro de la ciudad. Por ello, quienes residen en municipios como Soacha, en su mayoría población de escasos recursos, se ven en la obligación de desplazarse hacia Bogotá con la motivación de acceder a las oportunidades y a los diversos bienes y servicios que ofrece la misma.

Empero, estos desplazamientos se presentan de forma compleja para gran parte de los habitantes de estos municipios con urbanos a Bogotá. Por un lado, la considerable distancia que existe entre estos municipios en relación a los espacios donde se concentran los bienes y servicios, ubicados en su mayoría en zonas céntricas o al norte de Bogotá. Por otro lado, por el pésimo estado de la malla vial de la ciudad, donde cerca del 71% de las vías se encuentran en mal estado o regular como consecuencia de la falta de manteniendo, del uso inadecuado y de diseños deficientes, generando una disminución de las velocidades de

---

<sup>7</sup>Secretaría distrital del hábitat. Informe Dirección de inspección, vigilancia y control de vivienda. Julio 2007. Alcaldía Mayor de Bogotá.

circulación, y por lo tanto, un aumento en los tiempos de desplazamientos (Gómez Buendía, 2006). Asimismo, los elevados costos que supone el desplazarse dentro de la ciudad es un aspecto que condiciona los desplazamientos de los grupos sociales más vulnerables. Muestra de ello, es que los viajeros de los estratos más altos, 5 y 6, alcanzan en promedio 3,15 viajes al día, mientras que los estratos más bajos, 1 y 2, están cercanos a 2,5 viajes por día<sup>8</sup>. Adicional a esto, se observa que el tiempo en los desplazamiento de los estratos más bajos promedia 40 minutos más en relación a los desplazamientos de los estratos más altos<sup>9</sup>.

De igual manera, la oferta de transporte colectivo o público es un elemento de gran valor en los desplazamientos diarios de los bogotanos, prueba de ello es que el 57,2% de los desplazamientos en Bogotá se realizan empleando este medio de transporte, mientras que el taxi y el vehículo particular son usados en el 3,7% y 14,7% respectivamente, demostrando así que el auto particular continúan siendo un bien de lujo para la mayoría de los bogotanos (Gómez Buendía, 2006).

Sobran vehículos, muchos de los cuales son viejos y operan en malas condiciones, lo que genera mayor congestión, desgaste del pavimento, accidentalidad, contaminación, deterioro y desvalorización de corredores de alta concentración de rutas. El responsable de esta situación es el esquema empresarial bajo el cual opera el sistema. Entre más vehículos circulen mayores son los ingresos de los empresarios afiliadores y menor la rentabilidad para los propietarios. El sistema de remuneración actual de los conductores propicia la denomina “guerra del centavo”, aspecto que contribuye a la inseguridad vial y al desorden y congestión en la operación.(Gómez Buendía, 2006, pág. 36)

Otro tanto, puede afirmarse con respecto a la disponibilidad de modos de transporte para desplazarse fluidamente para cubrir las grandes distancias; la carencia de rutas de transporte colectivo que cubran la totalidad de los desplazamientos de los habitantes de los municipios conurbanos es un aspecto a tenerse en cuenta. Como resultado de las largas distancias de los viajes y de la marcada diseminación de los destinos es muy complejo que una misma ruta del transporte colectivo abarque la totalidad del recorrido, es por esto, que las personas

---

<sup>8</sup> Encuesta Distrital de Movilidad de Bogotá 2011

<sup>9</sup> Ibíd.

se ven en la obligación de empelar la multimodalidad en los medios de transporte, es decir, de usar dos o más rutas de transporte, o combinarlo con largos recorridos caminando, para poder llegar a su destino final; lo que a su vez significa un aumento tanto del tiempo de desplazamiento, mientras se espera el siguiente bus, como de los costos de los viajes, cubrir el valor de los buses. Se hace evidente, al observar que para 2009 los estratos 1 y 2, ubicados en su mayoría en zonas periféricas, gastan el 12,2% de sus ingresos en transporte, mientras que los estratos 5 y 6 usan solamente el 6,4% de sus ingresos para cubrir los gastos de desplazamiento, es decir, cerca del doble.<sup>10</sup>

**Grafico N° 1. Tasa de viajes diarios por estrato en Bogotá**



**Tomado de:** Encuesta Distrital de Movilidad 2011

Como se mencionó anteriormente, el municipio de Soacha ha sido de los más afectados por el proceso de metropolización que ha experimentado Bogotá en las últimas décadas. El municipio de Soacha se ubica al sur del Distrito Capital, circunda con las localidades de Bosa, Ciudad Bolívar y Sumapaz. Al sur del municipio se encuentra los municipios de Sibaté y Silvania, al oriente con las localidades de Bosa y Ciudad Bolívar, el salto del Tequendama y los municipios de Viotá y Mesitas del Colegio.<sup>11</sup> (Ver Anexo 3)

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Información tomada de la página web <http://www.soacha-cundinamarca.gov.co>

Su cercana ubicación a Bogotá y el bajo precio de sus tierras convierten a este municipio en el receptor perfecto de una población de escasos recursos que ha migrado a la ciudad en busca de una mejor calidad de vida, y encuentran en Soacha, las condiciones perfectas en vista de la imposibilidad de poder acceder a otro tipo de vivienda dentro de los límites del distrito (Mejía, 2000). Como resultado de esto, y contrario a lo ocurrido en América Latina y en Bogotá, el municipio de Soacha ha experimentado un acelerado crecimiento demográfico únicamente desde la segunda mitad del siglo XX, el cual se acentuó durante los años 70s, periodo en que las ciudades de América Latina<sup>12</sup>, incluida Bogotá, empezaban a observar una estabilización en su crecimiento poblacional.

Adicionalmente, es importante mencionar que según CODHES (2007), Soacha es uno de los municipios con mayor recepción de población en situación de desplazamiento y es el primero en el departamento de Cundinamarca, la mayoría de esta población pertenece a las regiones ubicadas al sur del país. Debido a que Bogotá ofrece oportunidades laborales e institucionales a esta población en condición de desplazamiento, Soacha se convierte en una zona atractiva y estratégica debido a su cercanía con la capital. Lo anterior sumado a una condición ya mencionada de precios bajos frente a Bogotá.

La diversidad de estudios sobre el fenómeno de Soacha han demostrado no sólo que el crecimiento poblacional de la cabecera del municipio ha sido resultado de migraciones, al comienzo sostenidas y luego, a partir de 1973, acelerado en su magnitud, sino, más importante, que el origen mayoritario de dicha población migrante es urbano, en particular proveniente de Bogotá. Esto se evidencia al observar que cerca del 82,1% de la población del municipio ha nacido en un municipio diferente, siendo Bogotá el sitio que más aporta. (Ver Anexo 4.) Así que, el mayor factor de atracción de Soacha se deben en su mayoría a la disponibilidad de tierras urbanizables más baratas que en el Distrito Capital (Mejía, 2000)

Prueba de ello, es que para 1993 el municipio contaba con una población de 230,335 habitantes, lo que significaba cerca del 13% de la población del Departamento de Cundinamarca, mientras que para el 2005 el municipio ya contaba con una población cercana a los 398,295 habitantes, es decir, cerca del 18% de la población del

---

<sup>12</sup> Ver Lattes (2000).

Departamento.<sup>13</sup> Mientras la población del país creció entre los años 1993 y 2005 a tasas de 18,8 por mil, Cundinamarca lo hizo a tasas de 24,6 y Soacha a tasas del 45,6. Esto llevó a que mientras Cundinamarca vio incrementada su población en un 34%, Soacha tuvo un incremento de 73% en el periodo de 12 años y la población urbana creció un 77%<sup>14</sup>

**Tabla N° 1. Evolución Demográfica de Soacha 1951 – 1997.**

AÑO	POBLACIÓN TOTAL
1951	20.441
1973	39.405
1985	105.403
1997	297.761

**Fuente:** Elaboración Propia. **Datos:** Departamento Nacional de Estadística. DANE.

Como se mencionó, resultado del arribo de esta de población de escasos recursos en busca de vivienda, la autoconstrucción se ha convertido en la más importante modalidad de edificación de vivienda en el municipio, contribuyendo a la proliferación de barrios ilegales dentro del mismo. Según el documento de Política Pública de Asentamientos Humanos del PNUD (2009), cerca del 43% de los barrios del municipio, es decir, cerca de 152 barrios, son ilegales, lo que ha dado como resultado unidades barriales con permanentes amenazas físicas, dificultades de acceso a servicios públicos, desequilibrios ambientales y conflictos jurídicos por las propiedades de los lotes; obligando a costos de infraestructura muy elevados debido a las característica físicas particularmente difíciles donde se ubican este tipo de barrios (Dureau, F., Hoyos, M. y Flórez, C. 1994).

Su expansión por procesos espontáneos de autoconstrucción en tierras de diversas características físicas y morfológicas, con poco cumplimiento de las normas, dirigidas por la lógica de las necesidades presentes de la población, ha generado un municipio con escasa oferta de actividades funcionales, es decir, de oportunidades laborales, de lugares de

<sup>13</sup>Datos del PNUD

<sup>14</sup> Ibíd.

educación y salud, con déficit de equipamientos, espacio público, zonas verdes, y lo más importante, con limitadas conexiones con la ciudad; elemento trascendental al considerar que cerca del 20% de la población total que reside en el municipio, es decir, alrededor de 80 mil personas, deben dirigirse a Bogotá para poder desarrollar sus actividades cotidianas. Además, estas áreas se caracterizan por ser lugares mono funcionales, espacios que cumplen casi exclusivamente la función residencial, no solamente porque carecen de un limitado equipamiento urbano, sino porque el conjunto de actividades funcionales que ofrecen es escaso, “adolesce de una oferta insuficiente de puestos de trabajo, de una falta de equipamientos educativos y de salud, de una escasa oferta de espacios de ocio y recreación, etc.” (Avellaneda, P, y Lazo, A. 2011).

La interdependencia funcional del municipio con Bogotá, obliga a la creación de infraestructura que permita a los habitantes realizar estos desplazamientos (sistema de transporte, malla vial, etc). No obstante, y justamente por el carácter acelerado e improvisado de las urbanizaciones en el municipio, las condiciones para la realización de estos desplazamientos se tornan complejas. La carencia de un transporte público eficiente y accesible, junto con el pésimo estado de la malla vial del municipio y sumado a las enormes distancias de los desplazamientos, efectivamente obstaculizan la realización de estos desplazamientos, los cuales se les presentan a los habitantes como impuestos en el desarrollo de su cotidianidad. Es decir, que la movilidad diaria se transformará en un elemento imprescindible de la vida cotidiana en el municipio.

En estas ciudades, de forma similar a lo que ocurre en la mayor parte de las áreas metropolitanas tanto de los países desarrollados como de los que están en vías de desarrollo, los desplazamientos de las personas se convertirán en una actividad de carácter obligado. Para realizar las distintas actividades cotidianas (comprar, trabajar, estudiar, acompañar a los niños al colegio, ir al médico, realizar actividades recreativas, etc.) será necesario efectuar desplazamientos considerables. (Avellaneda, 2007, pág. 115).

Sin embargo, estos desplazamientos también se caracterizan por las extensas distancias que deben recorrer. Al observar las distancias promedio de los viajes diarios de los residentes de Soacha a Bogotá se advierte que son los que más kilómetros recorren para poder llegar a la ciudad, incluso por encima de municipios que se encuentran a una mayor distancia como



Chía, Cota o Tenjo. Así, los habitantes de Soacha recorren en promedio cerca de 27,63 km para poder llegar a su destino en Bogotá, mientras que los habitantes de otras localidades de la ciudad contiguas al municipio, es el caso de Bosa y Ciudad Bolívar, recorren en promedio distancias muchísimo menores, cerca de 11,90 km y 11,30 km respectivamente. Igualmente, en localidades más céntricas de la capital, es el caso de Mártires, Santa Fe, La Candelaria y Chapinero, los residentes deben recorrer distancias que no superan los 6 km de recorrido para llegar a su destino (Ver Anexo 5)

Por otro lado, para el año 2005, el estado de las vías locales en el municipio de Soacha era el siguiente: el 49% de las vías están afirmadas, el 34% tienen pavimento regular, y el 17% pavimento en buen estado. Gran parte de las vías no son suficientemente anchas para permitir el tráfico en doble sentido y están planificadas de manera anti técnica, al punto que, según el Plan de Ordenamiento Territorial, en Soacha no se puede afirmar que exista como tal una malla vial. (Moreno, 2009).

Del mismo modo, al igual que lo mencionado para el caso de Bogotá, el diseño inadecuado de las rutas de Transporte Colectivo es un factor que condiciona de sobremanera la movilidad. Al considerar al municipio de Soacha como un municipio distinto a Bogotá, el transporte público de Soacha tiene varios inconvenientes en su funcionamiento, como por ejemplo, que sólo un número limitado de empresas de transporte, aproximadamente 24, están autorizadas para realizar recorridos dentro de los límites de Bogotá, lo que restringe el número de destinos. Se evidencia que de las 151 rutas existentes<sup>15</sup> tanto sólo 19 rutas tienen como destino final el centro de Bogotá y el resto circulan en localidades ubicadas en su mayoría al sur u occidente de la ciudad y solamente una ruta tiene como destino final un sector del norte de Bogotá, en el barrio Chico (Ver Anexo 6).

Adicionalmente, es importante mencionar que no todos los sectores del municipio de Soacha cuentan con la misma oferta de rutas, la mayoría de éstas se concentran en los sectores ubicados sobre el corredor de la autopista sur, causando que los residentes de los sectores alejados a este corredor, ubicados en los cerros orientales como los de Altos de Cazucá, que con frecuencia son los más pobres, deban emplear la multimodalidad de los

---

<sup>15</sup>Contrato No. 024 de 2005 Suscrito entre el Ministerio de Transporte y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio, Transmilenio S.A. Informe Final, 2005.

medios de transporte al momento de desplazarse, es decir, que deben tomar un medio de transporte adicional (en su mayoría pirata) o caminar un largo trayecto para poder acceder a otro medio de transporte que luego los conduzca a la ciudad. Ésta multimodalidad de medios de transporte aumentada significativamente los costos de desplazarse, puesto que las personas se ven obligados a tomar cerca de tres medios de transporte para arribar a su destino final, y por supuesto, sus tiempos de desplazamiento también se aumentan significativamente.

## **SEGUNDA PARTE**

### **MOVILIDAD DE CIUDAD VERDE, SOACHA: *MÁS QUE UN PROBLEMA DE VÍAS Y AUTOMOTORES.***

Ciudad Verde es hasta la fecha el proyecto de Vivienda de Interés Social (VIS) más grande que se ha realizado el municipio de Soacha y es considerado de los más importantes del país. El proyecto de vivienda se realiza bajo el marco de la Ley 1469 de 2011 por la cual se adoptan medidas para promover la oferta del suelo urbanizable. Cuenta con una inversión de 3 billones de pesos y su etapa de construcción inicio en 2011 por parte de Ministerio de Vivienda, Ambiente y Desarrollo Territorial con el apoyo de la Alcaldía de Soacha, la Alcaldía de Bogotá, Gobernación de Cundinamarca, la Gobernación Nacional y el sector privado.

Ciudad Verde se ubica al occidente de la Plaza Principal de este municipio y limita con la localidad de Bosa (Ver Planos 2 y 3). Este proyecto cuenta con un terreno de 328 hectáreas donde se construirán un total de 42.000 viviendas, dividida en 25 conjuntos, entre viviendas de interés social (VIS) y vivienda de tipo prioritario (VIP), que albergaran a una población de entre 125.000 y 160.000 habitantes aproximadamente. De estas hectáreas, 57 están distribuidas en parques públicos y zonas verdes divididas en una red de alamedas, ciclo rutas (9 km) y parques lineales. Además, Ciudad Verde cuenta con un pequeño centro comercial (Miraflores), y un colegio (Colegio Minuto de Dios). La construcción del macro proyecto tiene una duración entre 5 y 7 años aproximadamente. Este tiene como objetivo principal suplir el déficit de oferta de vivienda digna y en suelo formal de la ciudad de

Bogotá y del Municipio de Soacha que carecen de 800 mil viviendas. De igual manera, el macro proyecto otorga vivienda a los damnificados por la ola invernal ocurrida en 2011 en el municipio, en especial a los habitantes de Cazuca.

**Gráfico N° 2. Equipamientos entregados (Hogar Infantil Ciudad Verde, Teletón, CAI de policía y Colegio Minuto de Dios).**



**Fuente:** Grupo de Investigación de Gestión Urbana U .Piloto

**Plano 2: Localización en el Municipio**



**Plano 3: Localización Regional**



**Fuente:** Constructora Amarilo S.A.

## **2.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS HABITANTES DE CIUDAD VERDE.**

Al observar la composición de los habitantes de Ciudad Verde por Sexo y Edad se evidencia una leve disparidad, donde las mujeres son el 58,1% y los hombres son 41,9%, lo cual muestra una tendencia muy cercana a la dinámica demográfica del municipio de

Soacha (50.7% mujeres y 49.3% hombres). Asimismo, en cuanto a la edad también se advierte una fuerte proporción de adultos jóvenes, entre los 20 y 45 años, al igual que lo observado en la mayoría del municipio, excepto en los sectores de Altos de Cazucá y León XIII donde la mayor concentración se evidencia en el grupo de entre los 5 y 19 años con un porcentaje cercano al 35% y al 20% respectivamente (Dureau, F., Hoyos, M. y Flórez, C. 1994)

Por otro lado, al notar la composición económica de los habitantes de Ciudad Verde, se destaca los bajos ingresos económicos que estos tienen. Más del 50% de las personas encuestadas afirman tener ingresos inferiores a 500 mil pesos, lo que es menor a un salario mínimo vigente<sup>16</sup>, un grupo cercano a un 30% afirman tener ingresos entre 500 mil y 1 millón de pesos, cerca de un 15 % sostiene tener ingresos entre 1 y 2 millones de pesos, y un pequeño porcentaje (5%) afirma tener ingresos superiores a 2 millones de pesos. Lo que hace pensar que buena parte de los habitantes de Ciudad Verde se encuentran en una situación económica precaria y vulnerable (lo que es claro para una población que accede a VIS) siguiendo la tendencia que se ha advertido en la mayoría de los sectores de Soacha.

Lo anterior también se evidencia en lo referido a la asistencia a un centro educativo, tan sólo el 13% de los residentes sostienen asistir a uno, y en su mayoría también trabajan además de estudiar. De la misma manera, solamente cerca del 5% de los encuestados afirman tener algún tipo de educación superior, ya sea técnica o universitaria, es decir, que Ciudad Verde la conforman habitantes con baja o nula calificación educativa, hecho que sin duda está ligado y determina la situación económica de cualquier grupo social. En comparación con Bogotá, según el Ministerio de Educación (2006), con cifras del Censo de 2005, en la capital tan sólo el 13,7% de la población alcanza algún nivel de educación superior y el 3% posee un título de postgrado, ya sea de especialización, maestría o doctorado. Con ello se evidencia, que el nivel educativo de los residentes de Ciudad Verde se encuentra por debajo del nivel del resto de los bogotanos, aun cuando éste no es muy elevado.

---

<sup>16</sup> El Salario mínimo actual es de 644.336 pesos

En cuanto a la ocupación que tiene los habitantes, es decir, a los trabajos que estos desarrollan, la situación no tiende a mejorar. Se observó que una buena porción de los individuos que aseguran estar trabajando (cerca del 80%) desarrollan trabajos de poca o baja cualificación, tales como vigilante, obrero de construcción, vendedor ambulante, panadero, electricista, entre otros, esto por el lado de los hombres; mientras que las mujeres en su mayoría realizan trabajos como vendedora, estilista o realizan servicios de aseo, sin considerar la elevada cantidad de mujeres que se desempeñan como amas de casa. Respecto a Bogotá, y según datos de la Secretaria de Desarrollo Económico (2015), para el año 2014 la informalidad laboral alcanzo un 46,9%entre los trabajadores de la capital, siendo los sectores del comercio, el turismo y las comidas donde más se ocupan con un 41,6% seguido del sector de servicios sociales, comunales y personales con 17% y del sector del transporte con un 8,3%. Lo que muestra que un mayor porcentaje de residentes de Ciudad Verde desarrollando trabajos de baja cualificación respecto al resto de la ciudad.

En ese sentido, y justamente por precariedad e inestabilidad laboral que experimentan los residentes de Ciudad Verde, donde se ven en la obligación de desarrollar trabajos de baja calificación, con pocos beneficios estatales; el campo laboral en este aspecto pierde su rol de mecanismo integrador para quienes conforman esta comunidad. En esas condiciones, el mercado laboral no logra generar vínculos firmes que sirvan de base a los procesos de integración social de estos colectivos, se disminuye el rol del campo laboral como generador de identidades colectivas, de facilitador de apoyos en la comunidad laboral y de incidencia frente a las en las instituciones (Kaztman, 2001).

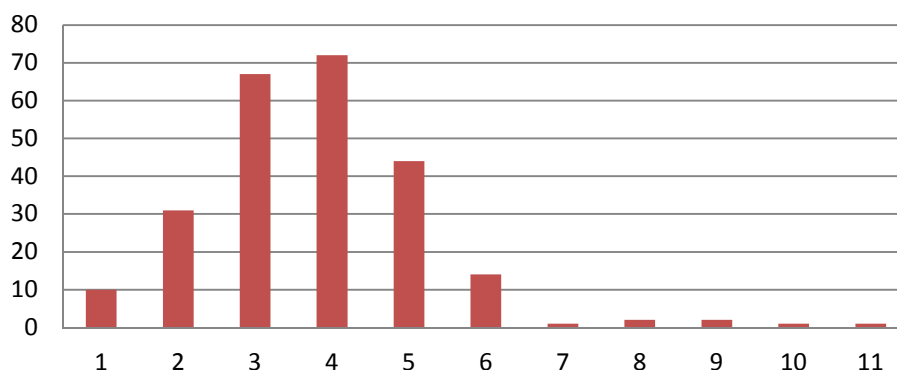
## **2.2 COMPOSICIÓN DE LOS HOGARES Y CARACTERÍSTICAS DE LAS VIVIENDAS DE CIUDAD VERDE.**

Al observar el estado civil de los habitantes en Ciudad Verde se observó que el 25% de los encuestados afirma ser soltero, mientras que el 38% se encuentran en unión libre y el 35%

está casado. A la par, la composición de personas por hogar se distribuye de la siguiente manera, el 29% de las familias está conformada por 4 integrantes, el 27% la componen 3 integrantes y cerca del 18% están compuestos por 5 integrantes, también se encontró que un porcentaje mínimo, el 3.1 %, corresponde a familias entre 7 y 11 integrantes, lo que muestra un progreso en lo referido al hacinamiento en las viviendas, problema que había sido una constante en el municipio.

Finalmente, la características de las viviendas en Ciudad Verde son las siguientes, el área de los apartamentos oscila entre 30 y 64 m<sup>2</sup> y los precios se encuentran entre 45 y 74 millones de pesos. De igual modo, las edificaciones tienen una altura máxima de 6 piso, los aptos están dotados de sala comedor, cocina y 2 o 3 alcobas y un baño, y a medida que aumenta el precio se puede optar por un apartamento con opción de segundo baño<sup>17</sup>. Los apartamentos son entregados a los habitantes en obra gris y son ellos quienes realizan los acabos de la vivienda (Ver Anexo 7).

**Gráfico N° 3. % de N° de personas por Hogar**



**Fuente:** Elaboración propia. **Datos:** Encuesta de Metropolización y Segregación

### 2.3 MOVILIDAD RESIDENCIAL Y CAPITAL SOCIAL

Al observar la trayectoria residencial de los residentes de Ciudad Verde se percibe la clara relación entre el crecimiento urbano de Soacha y el proceso de metropolización que ha tenido Bogotá en las últimas décadas. El 55% de los residentes aseguran que antes de vivir

<sup>17</sup>La dotación de los aptos está sujeta al precio, su área y la constructora encargada. Varía entre 13 tipos de construcciones.

en Ciudad Verde su lugar de residencia estaba ubicado en alguna localidad de Bogotá, en su mayoría al sur de la ciudad, siendo Bosa y Kennedy las de mayor aporte; mientras que un 37% ya residía en algún barrio del municipio antes de vivir en la ciudadela, en su mayoría en los barrios hallados en la comuna de Cazucá, y tan sólo un porcentaje cercano al 8% residían en un municipio distinto.

En comparación a su lugar anterior de residencia se observa que los residentes afirman que si bien ha habido mejoras en aspectos como la prestación de servicios público, la disminución de contaminación y de riesgos ambientales, así como de la seguridad física y acceso a lugares de esparcimiento, como parques o zonas verdes; se advierte que un 45,3% aseguran que la condición en sus desplazamientos empeoró con relación a su lugar anterior de residencia, mientras que un 17,9% afirma que sus desplazamientos continúan igual. En contraste, un 36,7% sostiene que la condición de sus desplazamientos mejoraron en relación a donde vivía antes, esto se explica ya que un porcentaje considerable de los residentes encuestados solía vivir en sectores marginales, como los barrios de la comuna Cazucá, en donde la situación en aspectos relacionados con la movilidad (malla vial, transporte público y distancias) eran mucho más deficientes en relación a las condiciones que ahora observan en Ciudad Verde.

Del mismo modo, se percibió que la mayor motivación de los residentes de Ciudad Verde para mudarse a la ciudadela es la de poseer vivienda propia. De los encuestados que no fueron beneficiarios de los programas de reubicación, el 62,8% aseguraron que su mayor motivación para mudarse a Ciudad Verde fue adquirir casa propia, aun cuando se encontraba más lejos con respecto a sus lugares anteriores de residencia. El 19,1% sostiene que su motivación tiene que ver con mejorar la calidad de la vivienda, y un 17,9% afirman que sus motivaciones se deben a otras razones en las que se destacan la imposibilidad de adquirir vivienda dentro de la ciudad por sus altos costos o la de estar cerca de sus familiares o por motivos de salud. De la misma manera, una diminuta porción de ese 17,9% afirma haberse mudado por oportunidades laborales, pero en su mayoría eran provenientes de otras ciudades del país o de zonas de la ciudad más distantes a esta. Aquí se evidencia la tendencia planteada por Uribe (2006) para Bogotá, donde se indica que una tercera parte de los tres primeros estratos piensan en mudarse o en comprar vivienda. Igualmente, el 44%

del estrato 1 indican intenciones de mejorar su vivienda, lo cual demuestra insatisfacción con ella, al igual que aspiraciones de superación.

Esta disposición de los residentes de Ciudad Verde a adquirir vivienda propia, sumado a sus capacidades económicas, dan como resultado que quienes conforman este grupo social tiendan a residir a lo largo de sus vidas en zonas específicas de la ciudad. Ciertamente el factor económico es decisivo al momento de decidir el lugar de residencia; sin embargo, como se evidencia en las cifras, otros factores como la cercanía familiar o el hecho de siempre haber vivido en el mismo sector, también inciden al momento de elegir.

No obstante, con ello los residentes de Ciudad Verde ven reducidas sus posibilidades de acumular todo tipo de capitales, pero en espacial son sus posibilidades de acumular Capital Social las más afectadas. A diferencia de otros capitales (financiero, físico, humano, etc.) el capital social está ligado a la organización territorial y social de las redes que lo sustentan y de los sistemas normativos que regulan dichas redes. Así pues, son los núcleos más próximos del individuo, la familia y la ciudad o barrio de residencia, los orígenes fundamentales de capital social. Entonces, la modificación de los mismos, como el acceso a la ciudad, se traduce en una variación del capital social de los grupos que conforman la sociedad, tanto en su acumulación, como en su calidad y distribución. (Bourdieu, 1988, Galassi, 2009).

Con ello, se observa un debilitamiento en la capacidad de establecer organizaciones colectivas por parte de los residentes de Ciudad Verde, puesto que la comunidad se ve privada de personas que poseen la capacidad, ya sea educativa o de liderazgo, que podrían haber ejercido el papel tanto de organizadores como de “*modelo de rol*”, es decir, este tipo de comunidades comienza a tener una marcada homogeneidad social, lo que desde todos los aspectos es perjudicial, ya que impide que los individuos tengan contacto con personas que han accedido a mejores condiciones de vida. La condición de barrios con una alta homogeneidad social, no solamente es nocivo para el colectivo, sino que también para las personas que lo componen, puesto que ven disminuidas aún más sus probabilidades de generar expectativas distintas de las que se presentan en su entorno más próximo, factor, que en efecto, es un mecanismo que contribuye a superar la condición de marginalidad en la que se hallan estos grupos sociales más pobres.

En primer lugar, la interacción con los vecinos está limitada a personas cuyas habilidades, hábitos y estilos de vida no promueven resultados exitosos de acuerdo con los criterios predominantes en la



sociedad. Segundo, las redes vecinales son ineficaces para la obtención de empleo o de información sobre empleo y oportunidades de capacitación. Tercero, la misma inestabilidad laboral genera dificultades para el mantenimiento de instituciones vecinales básicas y de niveles adecuados de organización y control social informal. Cuarto, los niños y jóvenes carecen de contactos con modelos de rol exitosos dentro de las corrientes principales de la sociedad, así como de oportunidades de exposición a esos modelos. (...) La concentración espacial históricamente inédita de personas con aspiraciones propias de la vida urbana, con graves privaciones materiales y escasas esperanzas de alcanzar logros significativos merced al empleo, suscita fuertes sentimientos de privación relativa. Bajo estas circunstancias, los nuevos guetos urbanos favorecen la germinación de los elementos más disruptivos de la pobreza (Katzman, 2001. Pág. 181)

Así las cosas, la segregación espacial que experimentan los residentes de Ciudad Verde, y en general los grupos sociales de escasos ingresos, genera un distanciamiento de ciertos ámbitos y espacios que usualmente se han significado beneficios para el cumulo de Capital Social de los colectivos urbanos.

#### **2.4 ACCESO Y DESPLAZAMIENTO.**

El primer elemento a destacar en los patrones de movilidad es el acceso de los habitantes de Ciudad Verde a los medios de transportes públicos o colectivos. Desde el inicio del proyecto de VIS, en el 2011, se percibieron serios inconvenientes en el acceso a los medios de transporte público por parte de sus habitantes, tanto así, que el 1 de diciembre de 2011 el Alcalde Soacha y del Distrito Capital, mediante la resolución 1417, establecieron permiso especial y transitorio a diversas empresas de transporte para cubrir la ruta Ciudad Verde – Bogotá. Adicionalmente, Ciudad Verde prestó temporalmente el servicio gratuito de transporte mediante el sistema de *rutas blancas* que fueron retiradas debido a la supuesta normalización de la prestación del servicio transporte público, pero sobre todo por la creación de un paradero de Buses Colectivos ubicado dentro del mismo proyecto (Ver Anexo 8).

Resultado del paradero de buses ubicado dentro de la misma ciudadela, el tiempo que los habitantes de Ciudad Verde gastan para poder acceder a un Bus Público oscila entre 5 a 10 minutos caminando, esto dependiendo de la ubicación de la residencia del habitante dentro de la misma ciudadela. Mientras que para poder acceder al servicio de Taxi el tiempo

aumenta considerablemente, los habitantes deben caminar más de 30 minutos hasta la Autopista Sur (cerca de 3km) o hasta el barrio San José ubicado en la localidad de Bosa en Bogotá para poder tomar un taxi con facilidad, esto debido a que los pocos taxis que circulan por la ciudadela únicamente realizan el recorrido circular Ciudad Verde – Autopista Sur y viceversa. Igual situación ocurre con Transmilenio y con los buses del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público) donde los residentes de Ciudad Verde deben caminar más de 30 minutos para acceder a una estación de Transmilenio, ubicado también en la autopista sur, o a un paradero del SITP, ubicados en la localidad de Bosa del distrito. En comparación con el resto del municipio se evidencian similitudes; en Soacha hay que caminar en promedio 8,5 minutos para acceder al transporte público, 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 público han trascendido 10 minutos o más caminando (Dureau&Goueset, 2011).

El segundo elemento para resaltar y que sin duda nos da muestra de las pautas de movilidad, son los tiempos de desplazamiento que los habitantes de Ciudad Verde tardan para en llegar a sus lugares de destino. En lo referido en los desplazamientos a los sitios de *Trabajo* se observó que los tiempos promedian entre 70 y 90 minutos, teniendo casos extremos donde las personas tardan alrededor de 180 minutos (cerca de 3 horas) en llegar a sus sitios de trabajo. Sumado a esto, y debido al alto flujo de vehículos sobre el corredor de la autopista sur, los tiempos de desplazamientos tienden a aumentar en el viaje de vuelta a Ciudad Verde donde se registraron casos en el cual las personas tardan cerca de 210 minutos en llegar a sus hogares desde sus sitios de trabajo.

En comparación con lo observado en el resto de habitantes de Bogotá, se evidencia que tan sólo un 7% de los bogotanos gasta más de 60 minutos en llegar a su sitio de trabajo, y que además, una buena porción de ellos, un 44%, le toma entre 1 y 30 minutos para llegar, mientras que un 35% se toma entre media hora y una hora en hacerlo. Asimismo, se advierte que son los bogotanos más pobres, es decir los del estrato 1, los que más tiempo

gastan en llegar a sus trabajos, y que ninguno de los residentes de los estratos superiores, es decir el 5 y 6, gastan más de 60 minutos para llegar a su sitio de trabajo<sup>18</sup>. (Uribe, 2006).

Igualmente, en los desplazamientos por motivos de *Educación* se observó que el tiempo promedio de desplazamiento es de entre 50 y 60 minutos (menos de una hora). No obstante, al igual que los desplazamientos por motivos de trabajo, se constataron casos donde los residentes afirman tardar alrededor de 120 minutos (dos horas) en llegar a los centros de educación usualmente ubicados en la localidad de Chapinero o en el Centro de la ciudad. De la misma manera, también se registraron casos, cerca del 35% del porcentaje de la población que se educa (13%), donde los habitantes tardan aproximadamente 30 minutos o menos en arribar a sus lugares de estudio ubicados en el mismo municipio de Soacha. Aquí se tiene que advertir que los desplazamientos que mayor tiempo toman son los que están relacionados con el arribo a un centro de educación superior, y que efectivamente, los desplazamientos que menor tiempo tardan son los que tienen como destino un centro de educación básica, es decir, una escuela o un colegio y que por lo general se ubican en el mismo municipio. Ello es una tendencia que se registra en los desplazamientos que realizan el resto de bogotanos a sus lugares de estudio. Pese a ello, se observa que son los residentes de los estratos inferiores a los que les toma menos tiempo llegar a sus centros educativos, el 62% de los niños o adolescentes del estrato 1 tarda entre 1 y 15 minutos, en contraste, el 60% de los niños o adolescentes del estrato 6 tardan entre 30 minutos y una hora en llegar. “Se explica porque un elevado porcentaje de los niños de estrato 1 asisten a instituciones públicas que se ubican, por política, dentro del mismo barrio, mientras que en el estrato 6 la tendencia es asistir a instituciones privadas ubicadas fuera del barrio y en algunos casos fuera de la ciudad” (Uribe, 2006, Pág. 86).

En cuanto a los tiempos de los desplazamientos a los Servicios de *Salud* se estableció un tiempo promedio de entre 40 a 50 minutos en cada viaje. No obstante, se registraron casos particulares donde los habitantes se debían desplazar durante 150 minutos (cerca de 2 horas y media) para poder acceder a su centro de salud más cercano, ubicados en su mayoría en alguna localidad del norte de Bogotá, y en un porcentaje (cerca del 35%) sostiene tardar 30

---

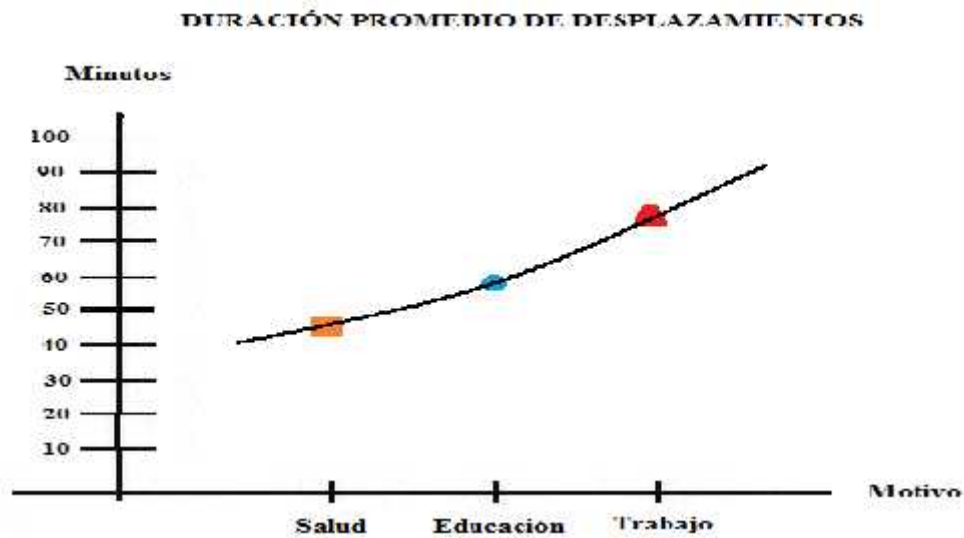
<sup>18</sup>Mauricio Cuervo (1992) en su análisis sobre la relación entre sitio de trabajo y sitio de residencia encuentra que en Bogotá las distancias entre ambos aumentan a medida que disminuye el nivel de ingreso.

minutos o menos en arribar su centro de Salud, que en general se ubica en el mismo municipio de Soacha o en la localidad vecina de Bosa.

En lo referente a los desplazamientos realizados los fines de semana por motivos de ocio o diversión, es el caso de la visita a parques, centros comerciales, ciclo vía e iglesias, se resalta que cerca del 30% de los encuestados afirma no visitar ninguno de estos sitios, o hacerlo de forma muy esporádica, aludiendo a los elevados costos de transporte y tiempo que ello les supondría. De igual modo, quienes lo hacen, alrededor de 60%, se desplazan a lugares ubicados dentro de la misma ciudadela o en el barrio vecino de San Mateo que pertenece al municipio de Soacha, y una pequeña porción los visita en la ciudad de Bogotá.

En lo referido a los desplazamientos de segundo orden, es decir, que no se realizan de forma regular o cotidiana, es el caso de traslados a lugares como bancos, droguería, supermercado, plaza de mercado y tienda de barrio, cerca del 90% de los habitantes de Ciudad Verde asegura tardar menos 15 minutos caminando para poder acceder a estos, esto como consecuencia que este tipo de bienes y servicios se encuentran dentro de la ciudadela donde la mayoría se concentran en el pequeño centro comercial, Miraflores, excepto las tiendas de barrios que se encuentran ubicados dentro de los conjuntos que conforman el ciudadela, donde los habitantes afirman tener que caminar menos de 5 minutos para acceder a éstos. Aquí se observa una similitud con los desplazamientos que hacen el resto de bogotanos, puesto que el 48% de estos gastan entre 1 y 15 minutos para arribar a un sitio de ocio o diversión. Sin embargo, el tiempo tiende a aumentar a medida que se aumenta de estrato, es así que, es entre 15 y 30 minutos que le toma al estrato 6 llegar a uno de estos sitios. (Uribe, 2006).

**Gráfico N°4.**



**Fuente:** Elaboración propia. **Datos:** Encuesta de Metropolización y Movilidad. Ciudad Verde 2013

Los elevados tiempos, tanto en el acceso a los medios de transporte como en los desplazamientos, son factores que dificultan la integración efectiva de los residentes de Ciudad Verde con el resto de la ciudad. Como se afirmó anteriormente, los residentes de los municipios conurbados, como Soacha, se ven en la obligación de desplazarse a Bogotá para poder desarrollar sus actividades cotidianas en vista de la imposibilidad de desarrollarlas en su espacio urbano más próximo, es decir, en el mismo municipio de residencia.

Si antes la vida cotidiana se organizaba dentro de un espacio polifuncional próximo al hogar, hoy se ha pasado a un modelo de vida donde las diferentes actividades se hallan dispersas a lo largo de una extensa trama urbana (...) se pasa de una vida organizada alrededor del espacio local a otra estructurada a lo largo y ancho del espacio metropolitano (...) en la ciudad contemporánea el espacio vital se torna mucho más difuso y disperso.” Continúa más adelante: “Actividades de tipo laboral, formativas, de compras, relacionadas con la salud, con el ocio o con el mantenimiento de las redes familiares serán muy difíciles de llevar a cabo sin la realización de importantes desplazamientos (Avellaneda, 2007. Pág. 137).

Así pues, la movilidad de los residentes de Ciudad Verde posee gran valor como elemento que permite la integración del colectivo con el espacio urbano y con los demás grupos que allí se encuentran; la movilidad, serán indispensable al momento de ordenar la vida cotidiana fuera del espacio próximo, del espacio local.

Es decir, que el desarrollo de todo tipo de actividades solo será posible con la realización de considerables desplazamientos a lo largo del espacio urbano; y es en ese sentido, que la movilidad será el elemento que facilite la integración a la dinámica de la ciudad. Entonces, dificultades como las que presenta los habitantes de Ciudad Verde al momento de movilizarse, tanto de acceso como de tiempo, entorpecen los procesos de integración de la comunidad y de quienes la componen con el resto de la ciudad. En otras palabras, los elementos negativos atribuidos a la movilidad no son los propios desplazamientos, sino los espacios urbanos que se configuran y las formas de desplazamiento que permiten esos espacios urbanos, depende de ello si la movilidad es efectivamente una actividad que facilite la integración social o, por el contrario, como en el caso de Ciudad Verde, sea un mecanismo que favorezca la exclusión social (Miralles, 2014).

## **2.5 LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y SUS COSTOS.**

Sin lugar a duda, los medios de transporte que los residentes de Ciudad Verde emplean para realizar sus desplazamientos cotidianos influyen en sus pautas de movilidad. En cuanto a los desplazamientos diarios a los lugares de *Trabajo* se resalta el uso del Bus Colectivo como medio de transporte predominante entre los habitantes de Ciudad Verde, más del 85% de los desplazamientos a los sitios de trabajo se realizan empleando este medio transporte. Otros medios de transporte, como el taxi o caminar, son poco utilizados por los residentes de Ciudad Verde, tan sólo el 15% restante lo emplean para sus desplazamientos a sus lugares de trabajo, que en este caso casi siempre se ubican dentro del mismo municipio. De igual manera, el no uso del Taxi como medio de transporte para ir a trabajo se explica, en primer lugar, por la escasa circulación de este medio de transporte dentro de Ciudad Verde y en sus alrededores, y en segundo lugar, por el notorio aumento de los costos que ello significaría para sus habitantes en los desplazamientos diarios a sus lugares de trabajo.

La difícil condición en los medios de transporte es expresada por una residente de 23 años de Ciudad Verde del conjunto Agapanto, la cual desarrolla su trabajo en la localidad de Usaqué al norte de la ciudad.

(...) yo trabajo en la 140 con séptima, arriba (...) si me queda difícil el transporte... tengo que coger un "carrito" que me saque hasta Transmilenio, luego cuando llego allá me toca coger otro bus que me suba hasta la séptima, me queda muy lejos pa' subirme caminando. Entonces haga cuentas me sale

mucho caro, me gasto casi 10 mil pesos diarios en buses. (...) en todo eso (el recorrido) me gasto casi dos horas desde que salgo de la casa. (Rodríguez, D. (24 de noviembre de 2014) entrevistado por García, J. Estación de Transmilenio de Terreros-Hospital CV, Soacha)

En cuanto a los desplazamientos a los centros de *Educación* se continúa evidenciando un predominio del Bus Colectivo como principal medio de transporte. Sin embargo, también se notó que una porción de estos desplazamientos se realizan *Caminando* o empleando un medio de transporte no mecánico, como la bicicleta o el bici Taxi, esto se explica, como se mencionó anteriormente, debido a que estos desplazamientos tienen como destino final una escuela o colegio ubicados en mismo municipio de Soacha, es decir, en un barrio vecino o en un sector muy cercano, lo que brinda la posibilidad de realizarlos de esta forma. El Bus Colectivo se emplea en mayor porción al realizar viajes a centros de educación superior localizados en alguna localidad de Bogotá, lo que no permite realizarlos caminando o en un medio de transporte no mecánico como resultado de la enorme distancia que se debe recorrer. De la misma manera, esto se ve reflejado en los medios de transporte empleados por el resto de bogotanos para ir al centro educativo, en los tres primeros estratos un elevado porcentaje llegan a pie a la institución, a diferencia de los otros estratos donde el uso de bus escolar es mayoritario.

Asimismo, en lo concerniente a los medios de transporte empleados para desplazarse al centro de *salud*, se sigue evidenciando un predominio del bus colectivo como medio de transporte, cerca del 70%. Igualmente, se observó un leve aumento del uso del taxi como medio de transporte para desplazarse al centro de salud; como se evidencio en el Mapa 3, una considerable porción de los centros de Salud se ubican en el mismo municipio de Soacha o en localidades circundantes de la capital, es decir, a una distancia no muy lejana, lo que permite emplear el Taxi para realizar este viaje sin que aumente considerablemente el costo del desplazamiento, y también frente a la posibilidad de tener que desplazarse al centro de salud ante una emergencia médica. De la misma manera, hay que destacar que este desplazamiento no se realiza en un horario del día específico, como es común en los desplazamientos por trabajo o educación que usualmente se realizan en franjas horarias determinadas causando una congestión en el tráfico vehicular y un aumento en el tiempo de desplazamiento, sino que se realizan en horarios aleatorios lo que justamente permite evitar dichas atascos vehiculares y disminuir el tiempo.

Mientras que en los desplazamientos de segundo orden (bancos, droguería, supermercado, plaza de mercado y tienda de barrio) se realizan caminando o un medio de transporte no mecánico, puesto que como se mencionó anteriormente, se encuentran localizados en la misma ciudadela, y en algunos casos, en los mismo conjuntos, lo que permite realizar estos desplazamientos sin asumir ningún costo.

El uso del Bus colectivo como medio predominante para los desplazamientos de los habitantes de Ciudad Verde se puede entender por bajo porcentaje de residentes que afirman tener un transporte motorizado propio. Solamente el 6,9% poseen un automóvil particular, que además de emplearlos para realizar sus desplazamientos también lo emplean para desarrollar algún tipo de actividad laboral, a la par el 11,5% afirman tener una moto, es decir, menos del 20% de los residentes de Ciudad Verde poseen un medio de transporte motorizado propio. Pero cerca de un 46,9% afirma tener una o más de una bicicleta, pero como se mostró anteriormente, es un medio de transporte poco empleado para los desplazamientos; mientras que un 32,9% sostiene no poseer ningún medio de transporte.

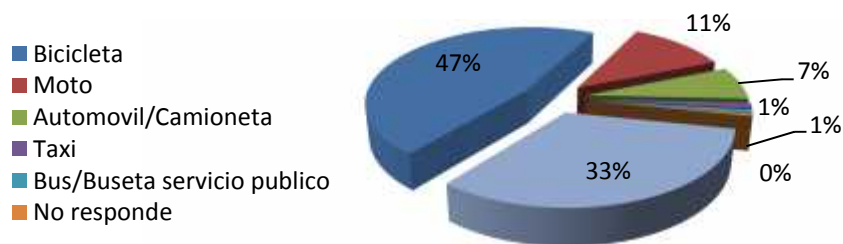
Ese bajo porcentaje que afirma tener un medio de transporte motorizado a su disposición, en especial un auto particular, ve aumentadas sus posibilidades de desplazamiento, en particular los que se realizan los fines de semana por motivos de ocio o diversión. De igual manera, también ven reducidos considerablemente, más de 40 minutos, sus tiempos de desplazamiento, sobre todo los que se realizan por motivos de trabajo o educación. Igualmente, se advierte que realizan desplazamientos mucho más largos y aumenta la variedad de sus destinos, lo que significa más posibilidades de acceder a más bienes y servicios y poder tener interacciones con otro grupo social distinto al suyo y todo lo que ello implica.

Lo anterior se evidencia al observar el caso específico de Johana Escobar una mujer de 27 años encuestada en el conjunto Arrayan, quien mediante la información recolectada en la encuesta, afirma tener un automóvil particular a su disposición. Llama la atención, que a diferencia de la mayoría de los habitantes de Ciudad Verde, sus desplazamientos realizados los fines de semana por motivos de ocio suelen tener como destino alguna localidad céntrica de Bogotá, como es el caso de Teusaquillo, e incluso sostiene visitar municipios aledaños a la ciudad por motivos de ocio. Igualmente, se destaca que hace parte del bajo porcentaje (5%) de residentes que cuentan con ingresos superiores a 2 millones de pesos y



que poseen un trabajo con una mediana cualificación (Jefe de Enfermeras). También, se resalta que su movilidad, en relación a su lugar anterior de residencia, continúa igual y no ha tendido a emporar como lo mostraron la mayoría de residentes, asimismo, su motivación principal para residir en Ciudad Verde fue por motivo de matrimonio, y no como en la gran mayoría, por tener vivienda propia.

**Gráfico N° 4. Tipo de vehiculos por porcentaje.**



**Fuente:** Elaboración propia. **Datos:** Encuesta de Metropolitización y Segregación.

Lo siguiente a considerar, son los elevados costos que los residentes deben enfrentar para poder desplazarse. El 30,9% de los residentes afirman gastar entre 6 mil y 7 mil pesos diarios en sus desplazamientos, lo que significaría un gasto mensual de entre 144 mil y 168 mil pesos mensuales. Otro tanto, cerca del 28,0% sostiene gastar de entre 4 mil y 5 mil pesos diarios, es decir, entre 96 mil y 120 mil pesos al mes. Entre tanto, un porcentaje que supera el 10% (10,95%) alega gastar entre 10 mil y 12 mil pesos diarios, algo así, como entre 240 mil y 288 mil pesos mensuales. Esto se entiende al considerar que los residentes deben tomar más de un medio de transporte para poder llegar a su sitio de destino; el primero de ellos es un transporte que lleva fuera de la ciudadela, a un corredor vial donde puedan tomar otro transporte, estos transporte llamados popularmente como “piratas” son básicamente autos particulares que ofrecen este servicio con un costo de mil pesos, también se puede tomar un taxi circular que tiene el mismo valor. De la misma manera, también se encuentra la opción de un bus o vans que prestan el servicio por un valor de 800 a 900 pesos, y por último, la opción del llamado “bicitaxi” que tiene el valor de mil pesos. Estos elevados costos en los desplazamientos tienen repercusiones en el acceso de los residentes de Ciudad Verde a las distintas espacios y oportunidades, así lo hace evidente

una mujer de 28 años residente y líder comunal refiriéndose al acceso a la educación de los habitantes.

“(…) la educación ha sido muy complicada… pues venir gente de la loma donde tienen escuelitas de barrio ahí pegados y llegar acá donde no hay absolutamente nada, pues la gente se ve muy afecta, incluso muchas familias sacaron a sus hijos de estudiar, demasiadas, porque es que el transporte para ir a la loma donde estaban sus hijos estudiando se les iba siete mil, ocho mil pesos diarios ida y vuelta y una persona que tiene escasamente cinco mil pesos pal el diario era imposible, entonces muchas familias sacaron a sus hijos de estudiar debido a eso pues porque aquí no lo solucionaron” (Velázquez, P. (16 de Octubre, 2013) entrevistado por Moreno, C. Centro Comercial Miraflores, Soacha)

Como se evidencio anteriormente, los costos de los desplazamientos de los habitantes de Ciudad Verde son muy elevados en relación a los bajos ingresos que tiene esta población. Como se mostró en apartados anteriores, los estratos sociales más altos de Bogotá, es decir el 5 y 6, ocupan cerca del 6,4% de sus ingresos en cubrir los gastos de desplazamientos, en contraste, los estratos más bajos, el 1 y 2, destinan casi el doble de este porcentaje, es decir cerca de 12,2% en suplir el mismo gasto<sup>19</sup>. Sin embargo, y como se mostró antes, los residentes de Ciudad Verde ocupan en promedio un porcentaje que oscila entre el 20 y 25% de sus ingresos mensuales en cubrir únicamente éste gasto, que como se evidencio, que se ve incrementado por el número de medio de transporte que deben emplear para realizar sus desplazamientos.

Lo observado en las modalidades de desplazamiento de los residentes del resto de Bogotá es marcada diferenciación por estrato. El bus colectivo se usa mayoritariamente en los primeros tres estratos, mientras que es el carro particular la modalidad predominante en el estrato superior, es decir en el 6, empleado con mayor frecuencia desde el estrato 4 para arriba. En el estrato 1 el uso del carro particular, como se evidencio en el caso de Ciudad Verde, es mínimo. Por otro lado, el uso de la bicicleta como medio de transporte es insignificante, en comparación a los esfuerzos distritales de incentivarlo, tan sólo el 5% de los residentes de Bogotá lo emplean, concentrado en su mayoría en los estratos 2 y 3. Igualmente, es relevante el porcentaje de residentes del estrato 2 y 3 (27 y 39%) que se desplazan a caminando, frente a un 8% del estrato 6 (Uribe, 2006). Por consiguiente, con lo anterior se puede ver los elevados costos monetarios que esta población de escasos recursos

---

<sup>19</sup> Datos de la Encuesta Distrital de Movilidad 2011

debe destinar para poder desplazarse cotidianamente, que en relación con sus ingresos mensuales ya mencionados, se convierte en el gasto que más porcentaje de su sueldo ocupa, superando ampliamente el promedio de Bogotá y de Soacha.

En ese sentido, el elevado porcentaje de los ingresos que los habitantes de Ciudad Verde destinan a suplir los costos de movilización para acceder a los bienes y servicios que ofrece Bogotá, consecuencia directa de vivir en Ciudad Verde, sumado al aumento “*exagerado*”<sup>20</sup> de los costos de manutención de la vivienda en la ciudadela (pago de servicios públicos, administración del conjunto y cuota de consejo administrativo<sup>21</sup>) asevera la situación de pobreza en la que la mayor parte de los habitantes de Ciudad Verde se encuentra, como se evidencio con los datos anteriores.

Lo anterior hace pensar que es el Derecho a la Ciudad de los residentes de Ciudad Verde el que se ve afectado por los altos costos de los desplazamientos y por las dificultades de acceder a un medio de transporte motorizado propio sumado al mal diseño de las rutas del transporte colectivo. Este derecho, el cual es entendido como el derecho de todos los ciudadanos y grupos sociales a disfrutar de las diversas oportunidades que ofrece la ciudad dentro de su espacio urbano, es decir, el derecho a la vida urbana (Lefebvre, 1973), posee una relación fundamental, como lo muestra Borja (2004), con los niveles de accesibilidad a los lugares de la ciudad, pues es la accesibilidad lo que permite que los ciudadanos o grupos sociales puedan aprovechar efectivamente las oportunidades de la ciudad, ya que se hace necesario que los habitantes primero accedan a estos espacios para que luego si puedan disfrutar o hacer uso de las actividades y oportunidades que estos ofrecen. Igualmente, el derecho a la ciudad implica la posibilidad de ciudad, es decir, como una forma o modo concreto en que la ciudad, lugar, objeto e institución se ofrece y beneficia a los ciudadanos. Sin embargo, también debe entenderse como el goce de derechos en los contextos urbanos, es decir, no solamente entenderse como la ciudad que se ofrece, sino

---

<sup>20</sup>Esto fue registrado en múltiples conversaciones informales, donde los residentes expresaban sentirse engañados por las constructoras, puesto que al momento de la compra de la vivienda les aseguraron eran Estrato 1 y 2, y posteriormente el cobro de servicios públicos se dio bajo estrato 3.

<sup>21</sup>Esta cuota es adicional a la administración que se paga mensualmente y se destina al arreglo de jardines de la ciudadela y al pago de vigilancia privada en ciertos sectores de la misma, tiene un valor de 5.000 pesos mensuales. Algunos habitantes expresaron estar en desacuerdo con dicho pago adicional, puesto consideran que es un pago injustificado.

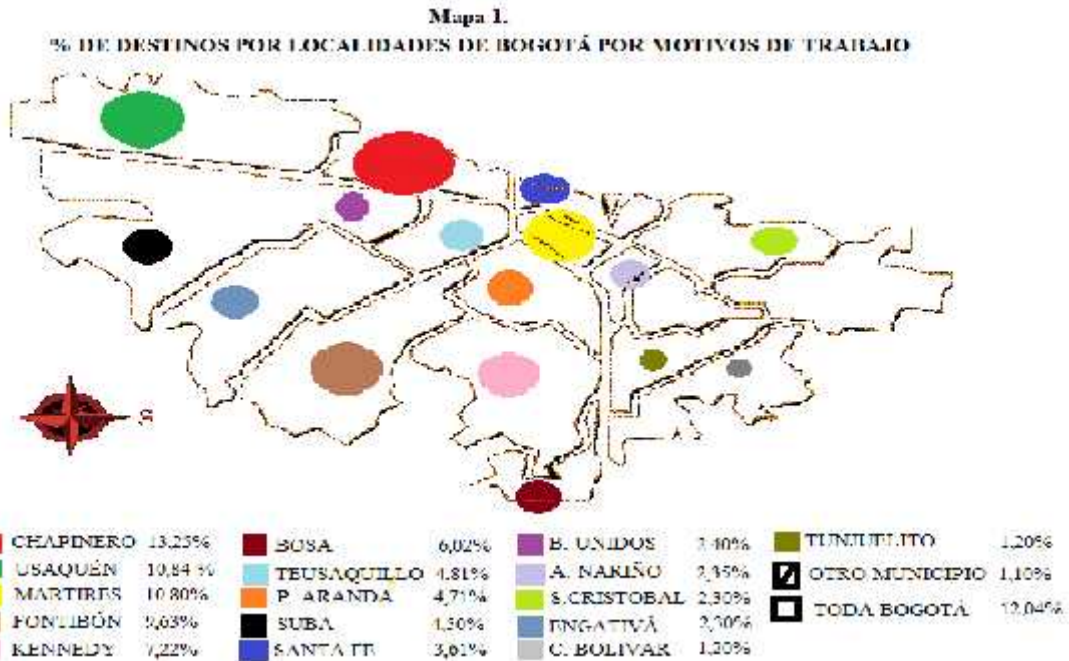
también la posibilidad de ser parte de ella, de construirla, de tener “voz” sobre su configuración y su futuro; derecho indispensable para los grupos sociales más excluidos (Correa Montoya, 2010).

Así pues, las dificultades que los residentes de Ciudad Verde experimentan al movilizarse dificultan de sobre manera su grado de accesibilidad a los distintos espacios y con ello ven limitadas sus posibilidades para poder desarrollar plenamente su derecho a la ciudad y todo lo que ello implica. De igual modo, la limitada accesibilidad también tiene consecuencias en la perspectiva de lo colectivo, puesto que el ciudadano no puede desarrollar a cabalidad el derecho de ser parte activa de la ciudad, es decir, de no poder incidir plenamente en la configuración ni en la gestión de la ciudad. Como lo muestra Katzman (2001), el no poder acceder plenamente a las oportunidades del espacio urbano trae serias consecuencias para la ciudad, puesto que el Capital Ciudadano de ésta se ve debilitado drásticamente.

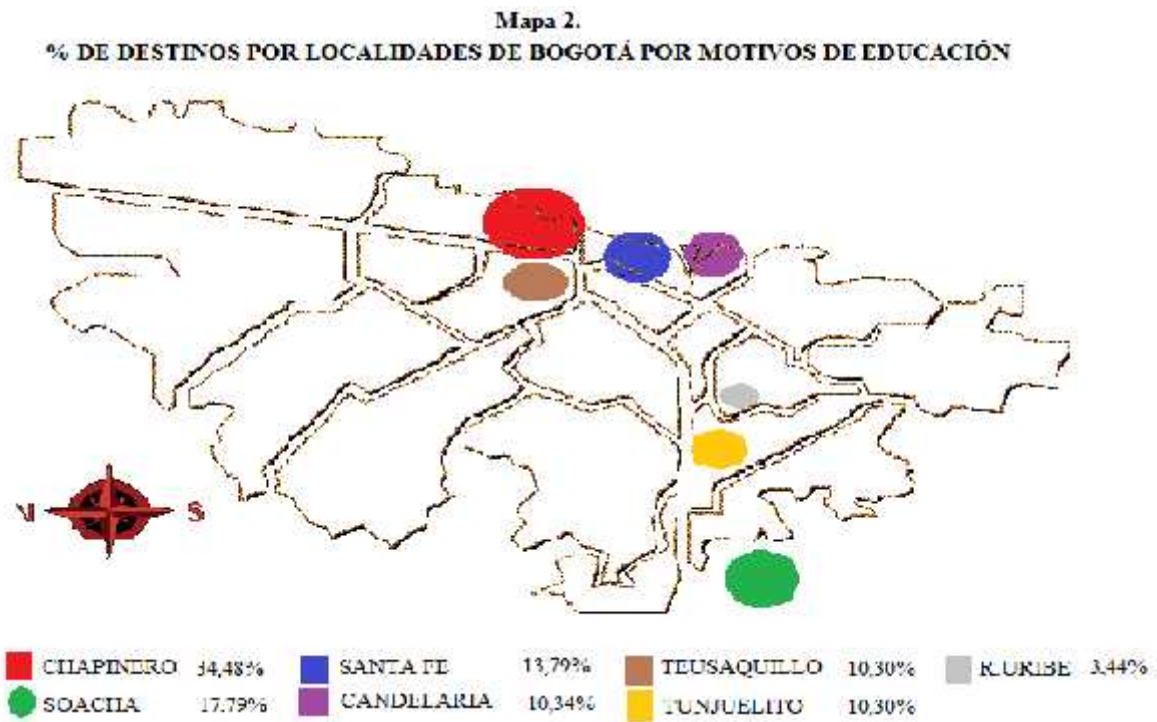
La disparidad en el acceso a los espacios de la ciudad y el debilitamiento del Capital Ciudadano, ambos derivados de la condición de movilidad limitada por parte de los residentes de Ciudad Verde; se puede afirmar que la organización del territorio urbano y la movilidad dentro éste, poseen una estrecha relación con los procesos de exclusión social de los grupos sociales más desprovistos que se asientan en las ciudades, pues es la relación entre estos factores la que va a permitir el acceso o no a las oportunidades de toda índole que ofrece la ciudad, y con ello, la posibilidad de generar cohesión e integración social entre los colectivos de la conforman. Se entiende, como bien lo firma Avellaneda (2007), que la exclusión social está referida en este aspecto al cumulo de dificultades que pueda presentar el territorio urbano que impidan o dificulten la realización cabal de algún tipo de derecho, ya sea el derecho a la ciudad o el derecho a la ciudadanía, y así, la integración plena en la sociedad.

## **2.6 PRINCIPALES DESTINOS**

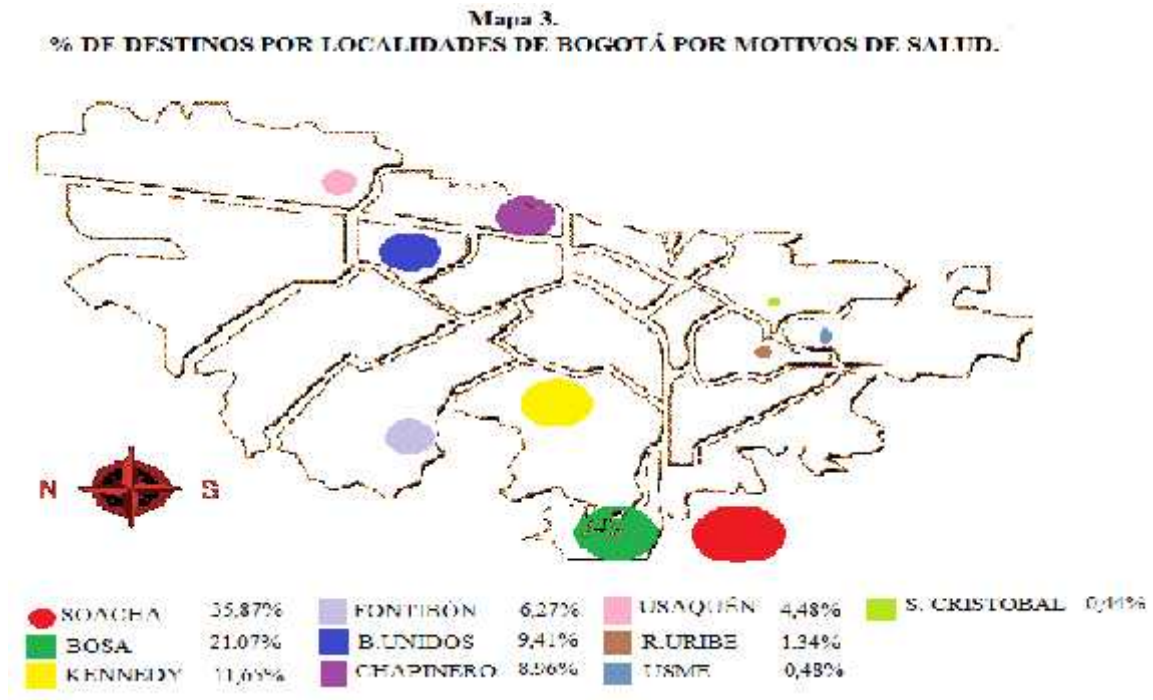
Establecer cuáles son los destinos más frecuentes ligados a las motivaciones por las que realizan el desplazamiento, es un factor esencial al momento de comprender de buena manera las pautas de movilidad cotidiana de esta población, y con ello, observar la distribución espacial de actividades, bienes y servicios que ofrece la ciudad. Y así poder observar la relación entre la organización del espacio urbano y movilidad.



Fuente: Elaboración propia. Datos: Encuesta de Metropolitización y Segregación.. U. Piloto 2013



**Fuente:** Elaboración propia. **Datos:** Encuesta de Metropolización y Segregación. U. Piloto 2013



**Fuente:** Elaboración propia. **Datos:** Encuesta de Metropolización y Segregación. U. Piloto 2013

Al observar la distribución de los destinos en Bogotá donde se concentran las oportunidades de Trabajo para los residentes de Ciudad Verde, lo primero que se advierte es una marcada diseminación de los destinos por toda la ciudad. Sin embargo, es en las localidades más céntricas de la capital (Mártires, Chapinero, Usaquén y Santa Fe) donde se concentran el mayor porcentaje de destinos, cerca del 30% de los viajes tienen como fin alguna de estas localidades (Ver Mapa 1). Asimismo, sobresale el reducido porcentaje, menos del 9%, que se observa en las localidades del sur de Bogotá y que circunda con Soacha (Bosa, Ciudad Bolívar, Tunjuelito y Usme) y con ello se evidencia la poca oferta de oportunidades laborales que estas localidades de bajo estrato ofrecen a los habitantes del resto de la ciudad. Así pues, también se reafirma las largas distancias que se deben recorrer para acceder a las oportunidades laborales, en su mayoría ubicadas en localidades al otro costado de la ciudad. Igualmente, esa marcada dispersión de los destinos laborales se convierte en factor que entorpece los desplazamientos. Puesto que es muy complejo adaptar las rutas de transporte público a esa diseminación de destinos por toda la ciudad, eso

sumado a las considerables distancias ya mencionadas que las rutas deben recorrer para cubrir la totalidad de los desplazamientos.

Al compararlo con los otros grupos sociales de Bogotá, se observa que el estrato 3 es el que posee una mayor parte sus de residentes que su lugar de trabajo se ubica en su mismo barrio, seguidos de los residentes del estrato 6. La menor proporción de residentes que trabajan en su mismo barrio se encuentra en los estratos 4 y 5. Este patrón tiene relación con el tipo de actividad que desarrollan. Mientras que el trabajo poco cualificado prevalece en el estrato 1, los servicios empiezan a ser más importantes entre los estratos 2 al 4 y el trabajo profesional a partir del estrato 4. En el estrato 6 se ubican los patrones y empleadores (Uribe, 2006).

Aquí es importante mencionar el bajo porcentaje, casi nulo, de los residentes de Ciudad Verde que desarrollan actividades laborales en su mismo hogar. Esta baja porción está muy ligada a las condiciones de las viviendas, al considerar que están bajo la reglamentación de propiedad horizontal, esto les impiden a los residentes destinar una parte de sus viviendas para algún tipo de actividad comercial, como es común en el resto del municipio<sup>22</sup>, talleres, tiendas, bodegas, modisterías, etc. En ese sentido, ello también se convierte en un factor que les obliga a movilizarse fuera de Ciudad Verde para poder acceder a las oportunidades laborales. Frente a lo que se observa en Bogotá, este patrón se presenta con mayor frecuencia en los primeros estratos, con mayor énfasis en el estrato 3, donde cerca del 25% de quienes trabajan afirman hacerlo dentro de su mismo hogar, junto con un 15% del estrato 1, y en contraste, ninguno es el porcentaje en los estratos superiores (Uribe, 2006).

De igual modo, llama la atención el elevado porcentaje (12,04%) de residentes que desarrollan actividades laborales que los obligan a desplazarse por toda la ciudad, trabajos ligados en su mayoría a la construcción, a las ventas ambulantes y a la prestación de servicios estéticos y de aseo, es decir, trabajos poco cualificados. De manera tal, se hace notable el significativo porcentaje de residentes que desarrollan trabajos bajo precarias

---

<sup>22</sup> Según Duere (1994) está es una práctica común en los sectores del municipio que han surgido ilegalmente, como Altos de Cazuca o León XIII, en los cuales entre el 15% y el 20% de la población realiza alguna actividad laboral dentro de su propia casa.

condiciones laborales y también se evidencia la extrema movilidad laboral y la pronunciada inestabilidad en las actividades que desarrollan los residentes del sector.

Como consecuencia de las dificultades que experimentan los residentes de Ciudad Verde en sus desplazamientos a los sitios donde se encuentran las oportunidades laborales, y por consiguiente a la accesibilidad al campo laboral (obligándolos a desempeñar trabajos inestables y de baja remuneración) el trabajo, como se mencionó anteriormente, deja de constituir la principal actividad sobre la que se apoya la estructura de la vida cotidiana, y con ello, pierde en buena medida su calidad de integrador social para este colectivo urbano. Pero con ello, se experimenta un debilitamiento de las formas de organización colectiva en el campo laboral, lo que a su vez se refleja en una insípida participación en las instituciones que pueden garantizar sus derechos grupales, perdiendo el trabajo, entonces, relevancia como generador de ciudadanía y de capital social. Pero además, genera también una disminución del Capital Social de cada persona y no sólo del colectivo, puesto que ésta limitada accesibilidad también restringe la probabilidad de establecer vínculos que le permitan acceder a redes de información y contactos que facilitan la búsqueda de empleo que le signifique mejores condiciones, y por lo tanto, mayor capital social. (Katzman, 2001).

Al observar los principales destinos por localidad en los desplazamientos por motivos de *educación*, se continúa percibiendo una fuerte concentración en las zonas céntricas de la ciudad (Ver Mapa 2). La localidad de Chapinero, con un porcentaje que sobrepasa el 30%, concentra, junto a Santa Fe y la Candelaria, alrededor del 50% de los destinos en los desplazamientos. Por otro lado, y en contraste con lo observado en los destinos de trabajo, el mismo municipio de Soacha aporta un porcentaje significativo, alrededor del 17,79%; a pesar de este representativo aumento en los servicios de educación en el municipio, se debe mencionar que buena porción de este porcentaje se debe a desplazamientos referidos a la educación primaria y secundaria. Es decir, estos desplazamientos sólo están referidos a los grados básicos de educación, en otras palabras, a los que se cursan en colegios o escuelas; mientras que los desplazamientos que tienen como destino alguna localidad de Bogotá están ligados a desarrollo de actividades de educación superior. Lo que lleva a pensar, que en la medida que se aumenta de grado o nivel educativo los desplazamientos tienden a ser mayores en distancia y en tiempo. Junto a esto, se advierte una menor dispersión y una



disminución de las localidades de destino, según el mapa 2, solamente 6 de las 20 localidades de Bogotá ofertan servicios de educación a los residentes de Ciudad Verde.

Así pues, si bien son los desplazamientos a los centros educativos los que presenta menos dificultades para los residentes de Ciudad Verde, ya que buena parte de estas instituciones, por lo menos en los niveles básicos, se ubican en espacios próximos o en los barrios que circundan la ciudadela, lo que es resultado de algunas políticas públicas implementadas en la ciudad (Uribe, 2006), es una situación que no contribuye a la acumulación de capital social de los grupos sociales vulnerables, y por supuesto, a su integración con el resto de la sociedad.

Es decir, si bien la educación es sin duda alguna el mecanismo que más contribuye a la movilidad social ascendente para los grupos sociales de menores ingresos, y con ello, aumenta sus posibilidades de integrarse efectivamente; este carácter integrador está ligado a la capacidad, ya sea de la institución educativa o de las políticas públicas, para generar entornos en que los estudiantes (niños o adolescentes) pobres hallen la posibilidad de mantener una interacción frecuente con estudiantes de otros estratos y desarrollar con ellos códigos comunes y vínculos de solidaridad y afecto bajo condiciones de igualdad. En consecuencia, el capital social se ve afectado por el hecho que disminuye la participación de estudiantes de otros grupos sociales en la educación pública y se reduce la capacidad de mantenimiento de la calidad de la educación en estas instituciones.

Si los ricos van a colegios de ricos, si la clase media va a colegios de clase media y los pobres a colegios de pobres, parece claro que el sistema educativo poco puede hacer para promover la integración social y evitar la marginalidad, pese a sus esfuerzos por mejorar las oportunidades educativas de los que tienen menos recursos. Por ello es importante destacar no sólo la contribución que el sistema educativo hace a la equidad por medio de una mayor igualdad en las oportunidades de acceso, sino también su contribución a la integración de la sociedad, al crear las condiciones que facilitan la interacción entre desiguales en condiciones de igualdad (Katzman, 2001, Pág. 177).

Por el lado de los destinos de *salud*, se percibió un cambio en los puntos de concentración en relación a lo visto en los destinos de trabajo y educación. Se observó que en el sur de la ciudad, es decir, en localidades cercanas a Soacha, es donde se concentra el mayor porcentaje de destinos; de hecho es el mismo municipio de Soacha el sitio que mayor porcentaje reporta con cerca 35,87% de los desplazamiento, seguido por la localidad vecina de Bosa con un 21,07% y por la localidad de Kennedy con el 11,65% (Ver Mapa 3). En

otras palabras, es el mismo municipio de Soacha junto con las localidades del sur de Bogotá donde se concentra el servicio de salud para los residentes de Ciudad Verde. Más del 60% de los desplazamientos se realizan a centros de salud como el Hospital Mario Gaitán Yaguas ubicado en el sector de San Mateo del mismo municipio o en el Hospital Cardiovascular localizado en la comuna de Cazucá, también el Hospital Pablo VI de Bosa y Hospital de Occidente de Kennedy de la misma localidad son los centros de salud que usan con más frecuencias los habitantes de Ciudad Verde. Sin embargo, también se registraron, aunque en un menor porcentaje, destinos ubicados en localidades del norte de la ciudad, como Usaquén o en Barrios Unidos, esto está relacionado con la EPS en particular a la que están afiliados los residentes, pero también, y más importante, está ligado a tipo de especialidad médica que se precisa.

## **CONSIDERACIONES FINALES**

Como se evidencio a lo largo del escrito, el acceso a las oportunidades laborales, a los lugares de estudio y a los espacios donde se ofrecen gran parte de los servicios esenciales para el desarrollo de la vida cotidiana, están sujetas a las condiciones de los desplazamientos de los grupos sociales, en espacial para los colectivos más pobres. De esa manera, inconvenientes en la movilidad puede representar un agravante a la situación de exclusión social y un intensificador de la condición de pobreza de aquellos grupos sociales. En consecuencia, la movilidad urbana se presenta para los grupos sociales pobres como un elemento de inclusión o exclusión social, en tanto les permite el accesos a los espacios de la ciudad donde se encuentran las oportunidades, contribuyendo a la integración a las dinámicas de la misma, a la disminución de su situación de pobreza y al aumento general de la cohesión social.

## **ORGANIZACIÓN TERRITORIAL.**

Como se evidenció en la primera parte del escrito, la organización territorial de la ciudad es un factor que afecta de sobremanera las posibilidades de desplazamiento, y por ende de acceso, de los grupos sociales más vulnerables. El carácter funcionalista y dependiente de la urbanización de gran parte de las ciudades latinoamericanas, incluida Bogotá, ha causado que los espacios donde se asientan los grupos sociales más vulnerables carezcan de todo

tipo de equipamiento urbano y actividades funcionales. En el caso de Bogotá, si bien se ha evidenciado el surgimiento de bienes y servicios a lo largo de todo su espacio urbano, la ciudad continúa presentando un monocentrismo en la oferta de bienes y servicios, lo que ha causado una marcada dependencia de los habitantes de los municipios conurbados a estas áreas de concentración, obligándolos a desplazarse así ellas. Otorgando gran importancia a la movilidad como eje estructurador de la vida cotidiana y como mecanismo de integración social para los grupos que se asientan en estas áreas.

Sin embargo, también se evidenciaron las dificultades que los habitantes de municipios conurbados, como Soacha, deben enfrentar cotidianamente en sus desplazamientos. Elevado tiempos de acceso, transporte público deficiente y desarticulado, considerable distancias de los destinos y enaltecidos costos económicos son algunos de los factores que entorpecen la movilidad de los residentes de Ciudad Verde, y de Soacha en general. Bajo estas condiciones territoriales y de infraestructura, la movilidad de los residentes de Ciudad Verde se transforma en un mecanismo que no favorece la inclusión de sus residentes, y que por el contrario acentúa aún más su condición de excluidos.

Lo que nos hace pensar, que si bien los proyecto de VIS contribuyen en gran medida a mejorar las condiciones de vida de los grupos sociales más vulnerables, como es el caso de Ciudad Verde, este tipo de proyectos deben considerar que no solamente basta con darles un techo, sino que se deben generar las condiciones en su entorno urbano para que realmente este tipo de políticas tenga incidencia real en la integración de estos grupos con el resto de la ciudad, y como ocurre, no se conviertan en un mecanismo que no permite superar de la condición de vulnerabilidad, sino que intensifica aún más la situación de estos colectivos.

Lo anterior conduce a una reflexión más profunda acerca de las posibilidades con las que cuentan los grupos sociales más vulnerables, como los habitantes de Ciudad Verde, para lograr superar su condición de marginalidad y experimentar una movilidad social ascendente<sup>23</sup>. De ahí que, y entendiendo que la movilidad social está relacionada con la

---

<sup>23</sup>Se entiende que la movilidad social está referida a los cambios en la posición social (de clase, prestigio e ingresos) en referencia a la que se tenía al iniciar vida o la de la generación de los padres y está relacionada, a los cambios de una ocupación cualitativamente diferente (por ejemplo, porque se requiere mayor

igualdad de oportunidades de las personas y grupos sociales dentro de la sociedad; el carácter de inductor – inducido que posee la movilidad urbana y que afecta el Derecho a la Ciudad y el Capital Social de estos grupos sociales, parece provocar las condiciones para que los grupos pobres, no experimente una movilidad social ascendente, y por el contrario, la tendencia sea incrementar su actual condición.

En suma, se evidencio que la exclusión social es una cuestión de segmentación socio espacial. Así, las posibilidades de inclusión e integración de un grupo social urbano a la sociedad estará ligada a la estructura urbana y a la organización territorial de su entorno más próximo. Será la lógica urbana bajo la cual se configure la ciudad la que determine, en buena medida, las posibilidades de exclusión o integración de un grupo social. Así las cosas, no será posible hacer frente a la problemática de la exclusión si no se considera también y a la par, el tema de la organización del territorial urbano. Sin embargo, para el caso de Bogotá los estudios que se han realizado al respecto los han considerado y analizado de forma segmentada, lo que a su vez ha dado, el diseño de políticas públicas y de estrategias de planificación urbana que no han tenido la incidencia proyectada. (Montezuma, 2000).

## **MOVILIDAD URBANA**

Como se demostró a lo largo de la segunda parte, la movilidad dentro de la ciudad adquiere gran importancia como mecanismo que facilita o no, depende del caso, la acumulación de Capital Social para aquellos grupos vulnerables, pues es la que les permite acceder a los espacios donde pueden establecer todo tipo de vínculos, interacciones y redes de información que facilitan el aumento de este capital, y por ende, también posee la cualidad de configurar ciudadanías e identidades colectivas.

Considerando que cerca del 57,2% de los desplazamientos de Bogotá y que más de los 85% de los desplazamientos de los residentes de Ciudad Verde se realizan empleado el transporte colectivo, frente a la imposibilidad de realizarlos con un medio de transporte motorizado, ya que no lo poseen debido a su alto costo, o realizarlos caminando o en un medio no mecánico, debido a las considerables distancias de sus destinos, el transporte colectivo es sin duda alguna un factor de gran importancia para la movilidad de los grupos

---

calificación) a la ejercida por la generación de los padres o por sí mismo unos años atrás. Esta movilidad puede ser horizontal, pero también ascendente y descendente (Uribe, 2006).

vulnerables. No obstante, el modelo de movilidad de la ciudad ha privilegiado el uso del vehículo privado por encima del colectivo, lo que ha causado que el transporte colectivo sea ineficiente y costoso.

Por consiguiente, el nivel de ingreso es un factor que condiciona drásticamente los desplazamientos de los grupos más vulnerables, siendo en muchas ocasiones un factor definitivo en sus desplazamientos y en sus destinos. Es decir, que las posibilidades de movilizarse están ligadas estrechamente con la capacidad de los grupos vulnerables de cubrir la totalidad de los costos.

De igual manera, el esquema empresarial bajo el cual opera el transporte colectivo de la ciudad es claramente un inconveniente en los desplazamientos. En tal sentido, medidas que favorezcan el mejoramiento del transporte colectivo son indispensables para superar la condición de los más vulnerables. Para ello, el modelo de movilidad, y las políticas públicas que de él deriven, no deben favorecer, como sucede en la actualidad, a los medios de transporte sino a las personas y grupos sociales que ocupan los medios de transporte. Así, los esfuerzos deben estar encaminados a enlazar los distintos espacios de la ciudad con los medios de transporte más accesibles y menos excluyentes, es decir, los transportes colectivos, los no mecánicos como el ir a caminando y la bicicleta.

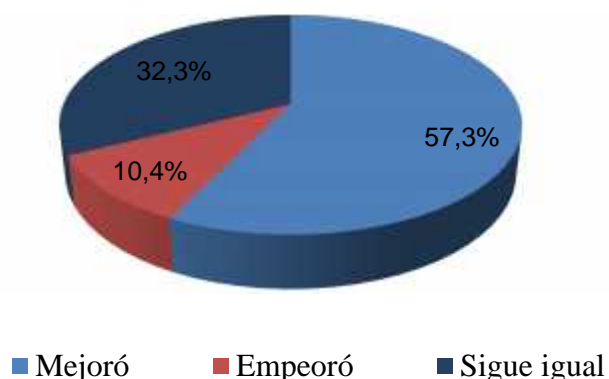
## ANEXO 1. LA IMPLEMENTACIÓN DE TRANSMILENIO EN SOACHA.

A propósito de la puesta en funcionamiento de Transmilenio, el sistema de transporte masivo de la ciudad en el municipio de Soacha, el grupo de investigación de Gestión Urbana ha aplicado 103 encuestas adicionales a los residentes del municipio en general, y no sólo a los residentes de Ciudad Verde. Éstas fueron aplicadas dentro de las cuatro estaciones (La despensa, León XIII, Terreros-Hospital CV y San Mateo) que componen la nueva troncal del sistema. Éstas tuvieron el objetivo de observar cómo la puesta en marcha del sistema masivo de transporte modificó la movilidad de los habitantes del municipio, y por supuesto, de Ciudad Verde.

Éstas fueron aplicadas a un 58.9% de mujeres y a un 41.1% de hombres, en edades entre los 18 y 65 años, de las cuales cerca del 61% se encuentran entre los 18 y 30 años. Asimismo, el 62,5% afirman ser residentes de Ciudad Verde, y el 37,5% restante afirma pertenecer a algún barrio del municipio de Soacha.

Al preguntarles por los cambios generados en su movilidad como consecuencia de la entrada de Transmilenio, un 57,3% de los encuestados afirman que su movilidad experimentó algún tipo de mejoría, por otro lado, el 32,3% afirman que sus desplazamientos continúan igual, y por el contrario, un 10,4% sostiene que su desplazamientos empeoraron.

**Gráfico 5: Percepción de los habitantes de Soacha con la entrada de Transmilenio.**



**Fuente:** Elaboración propia. **Datos:** Encuesta sobre Transmilenio en Soacha. UP.2014.

Por otro lado, al cuestionar por los motivos de su respuesta, quienes afirmaban que sus desplazamientos habían mejorado lo atribuían principalmente a que el Transmilenio cubría más zonas de la ciudad y que en la mayoría de los casos disminuí sus costos de movilización. Quienes afirmaban que continuaban igual acusaban primordialmente a la falta de buses alimentadores que los llevara desde sus barrios de residencia a las estaciones de Transmilenio, lo que claramente no tiene implicaciones en sus gastos de desplazamiento, es decir, lo habitantes continúan usando y cubriendo económicamente otro medio de transporte que los lleve hasta las estaciones de sistema. Y finalmente, quienes aseguraban que sus desplazamientos habían empeorado, lo atribuían a varios aspectos, pero en especial a los tiempos de desplazamientos, sobre todo al tiempo transcurrido para poder entrar a la estación en horas pico y al tiempo de espera para poder tomar alguna ruta que los conduzca a otra estación del sistema para hacer transbordo y de esa forma llegar a su sitio de destino. Buen parte de los usuarios, sin importar su respuesta en la percepción de la entrada de transmilenio, afirman que el sistema no tenían las condiciones de infraestructura para poder hacer frente eficazmente a la elevada demanda de usuarios que presentaba el sistema en horas pico. Adicionalmente, expresaban la incomodidad de viajar en el sistema debido al alto flujo de pasajeros que moviliza el sistema.

**Gráfico 6. Fotos de la Troncal Soacha de Transmilenio.**



**Fuente:** Grupo de Investigación de Gestión Urbana de la U. Piloto de Colombia.

## **ANEXO 2.PORCENTAJE DE URBANIZACIÓN DE LA REGIONES DEL MUNDO 1925 – 2025.**

Regiones	1925	1950	1975	2000	2025
Total mundial	20,5	29,7	37,9	47,0	58,0
Regiones más desarrolladas	40,1	54,9	70,0	76,0	82,3
Regiones menos desarrolladas	9,3	17,8	26,8	39,9	53,5
África	8,0	14,7	25,2	37,9	51,8
América Latina	25,0	41,4	61,2	75,3	82,2
América del Norte	53,8	63,9	73,8	77,2	83,3
Asia	9,5	17,4	24,7	36,7	50,6
Europa	37,9	52,4	67,3	74,8	81,3
Oceanía	48,5	61,6	71,8	70,2	73,3

**Tomado de:** Lattes (2000) **Fuente:** año 1925: estimado a partir de Hauser y Gardner (1982); años 1950 a 2025: Naciones Unidas (2000).

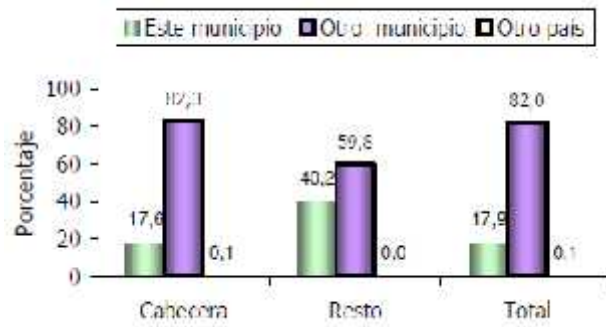
### ANEXO 3. UBICACIÓN DE SOACHA EN CUNDINAMARCA.



**Tomado de:** <http://www.soacha-cundinamarca.gov.co>

### ANEXO 4. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE SOACHA POR LUGAR DE NACIMIENTO.





Fuente: Censo General 2005, DANE.

### ANEXO 5. DISTANCIA PROMEDIO RECORRIDA POR LOCALIDAD DE BOGOTÁ.

Localidad	Distancia promedio por motivo (km)			
	Trabajo	Estudio	Compras	Promedio
Antonio Nariño	7,26	5,57	2,77	6,39
Barrios Unidos	6,86	5,46	3,24	6,18
Bosa	13,04	9,48	13,13	11,90
Candelaria	5,59	3,69	5,17	4,92
Chapinero	6,23	4,90	4,61	5,78
Ciudad Bolívar	12,97	8,20	7,64	11,30
Engativá	9,61	7,28	6,17	8,31
Fontibón	9,21	7,85	7,57	8,56
Kennedy	9,92	7,53	9,42	8,93
Los Mártires	6,50	5,96	6,20	5,97
Puente Aranda	7,73	6,41	4,46	7,02
Rafael Uribe	10,74	7,48	7,19	9,66
San Cristóbal	11,36	5,57	7,87	9,26
Santafé	6,96	3,84	12,41	5,93
Suba	10,25	8,08	8,24	9,19
Teusaquillo	6,52	6,85	5,45	6,24
Tunjuelito	10,63	7,38	7,39	9,57
Usaquén	9,79	8,80	5,37	8,76
Usme	17,42	11,84	10,03	15,03

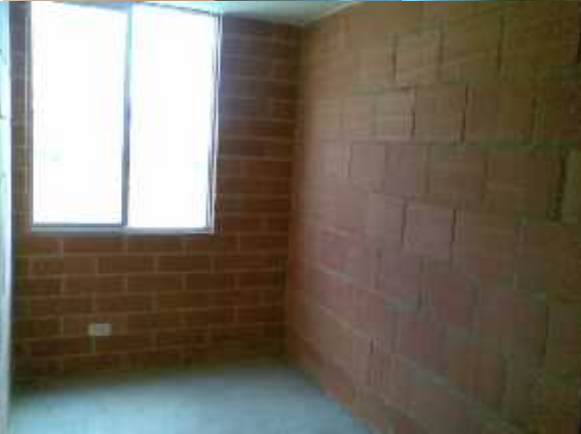
Tomado de: Gómez Buendía, 2006. Pág. 32.

### ANEXO 6. RUTAS DE TRANSPORTE PUBLICO SEGÚN ZONA DE DESTINO

ZONA		No. DE RUTAS QUE TIENEN COMO DESTINO LA ZONA
1	20 DE JULIO	4
2	7 DE AGOSTO	1
3	ABASTOS	1
4	CAMPIN	12
5	CENTRO	19
6	CHICO	1
7	CLINICA SAN RAFAEL	15
8	ENGATIVA	1
9	ENGATIVA - FONTIBON	1
10	ÉXITO	49
11	FLORENCIA - FONTIBON	1
12	FONTIBON	3
13	FUNZA	2
14	FUNZA - MOSQUERA	1
15	GERMANIA	3
16	GRANAHORRAR	1
17	HB - FONTIBON	2
18	INMACULADA	1
19	LA Y	1
20	PALERMO	21
21	PATIO BONITO	1
22	1ERA DE MAYO	1
23	REFUGIO - FONTIBON	1
24	RESTREPO	1
25	SALITRE	1
26	SAO	1
27	TERMINAL	5
<b>TOTAL</b>		<b>151</b>

**Tomado de:** Contrato No. 024 de 2005 Suscrito entre el Ministerio de Transporte y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio, Transmilenio S.A. Informe Final, 2005.

**ANEXO 7. FOTO DE LOS APARTAMENTOS DE CIUDAD VERDE.**



**Fuente:** Grupo de Investigación de la U. Piloto.  
**ANEXO 8. PARADERO DE BUS DE CIUDAD VERDE, SOACHA.**



**Fuente:** Grupo de Investigación de Gestión Urbana de la U. Piloto

### **VIAS DE ACCESO A CIUDAD VERDE**



## Bibliografía

- Arriagada, C. y Rodríguez, J. (2003). Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina. magnitud, características, evolución e implicaciones de política. *CELADE Serie población y desarrollo. N° 47*, pp. 7-73.
- Avellaneda, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Tesis de Doctorado. Bellaterra. Universitat Autònoma de Barcelona. Barcelona.
- Avellaneda, P y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas: los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio N° 4*, pp. 47-57.
- Borja, Jordi. (2004). *La ciudad como derecho. Caja de Herramientas*, 13(100). Disponible en: [http:// www.viva.org.co](http://www.viva.org.co)
- Bourdieu, P. (1988), *La distinción: criterios y bases sociales del gusto*. Madrid: Editorial España.
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Madrid: Alianza Editorial.
- Cebollada, A. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre territorio y movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica, N° 48*, pp. 105 – 121.
- CODHES (2007). Consultoría para los Derechos Humanos y el Desplazamiento. *Boletín informativo. N°72*. Disponible en: <http://www.codhes.org>
- Correa Montoya, L. (2010). ¿Qué significa tener derecho a la ciudad? La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos. *Territorios*, 22, pp. 125-149.
- Cuervo, M. (1992). Algunas tendencias de la movilidad territorial en Bogotá. *Las Nuevas Formas de Movilidad de las Poblaciones Urbanas en América Latina. Documento CEDE 097*, pp. 11-17.
- Dangond & et. (2013). *Del tránsito a la movilidad urbana en Bogotá: Más que un problema de vías y automotores*. Bogotá: Editorial PUJ.
- De Mattos, C. (2001). Movimientos del capital y Expansión metropolitana en las economías latinoamericanas. *Revistas de Estudios Regionales, N° 60*, pp. 15-43.

- Dureau, F., Hoyos, M. y Flórez, C. (1994). Soacha: un barrio de Bogotá. Movilidad y acceso a la vivienda de la población de los sectores orientales del municipio. *Desarrollo y Sociedad*, No. 34, pp. 95-147.
- 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). *Territorios*, No. 25, pp. 65-93.
- Durkheim, É. (2007). *La división social del trabajo*. México: Colofón S.A.
- Fernandes, E. (2006). *The city statute in Brazil*. UNESCO. *International public debates. Urban policies and the right to the city*. París: UNESCO.
- Galassi, G. (2009). Hacia la matriz vulnerabilidad-clase social: Enfoques de Rubén Kaztman y Susana Torrado. *Lecturas sobre vulnerabilidad y desigualdad social*, pp. 31-68.
- Gómez Buendía, H. (2006). *El futuro de la movilidad en Bogotá reflexiones a propósito del Plan Maestro de Movilidad y Estacionamiento*. Bogotá : Programa de la Naciones Unidas Para el Desarrollo : Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Gomide, A. (2003). Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. *IPEA, Texto para discussão n° 960*, pp. 7-33.
- Jaramillo, S. (2014). Dinámica de los precios del suelo urbano en Bogotá 1970-2012. *Documento CEDE, N°17-2014*, pp. 5-58.
- Kaztman, Rubén. (2001). Seducidos y abandonados: pobres urbanos, aislamiento social y políticas públicas. *Revista de la CEPAL, N°75*, págs. 171 – 189.
- Mejía, G. (2000). *Del pueblo de indios a ciudad. Notas sobre su desarrollo urbano*. En: Suacha 400 años. Alcaldía municipal de Soacha.
- Ministerio de Educación. (05/2006). Población colombiana con muy bajo nivel educativo, según los resultados del censo. *Centro Virtual de Noticias – CVN*, pp. 3-6. Recuperado de [http: www.mineduccion.gov.co/cvn](http://www.mineduccion.gov.co/cvn)
- Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá. Retos y realidades*. Bogotá: CEJA
- Miralles, C. (1 de diciembre de 2001). Del tránsito a la movilidad. *La Vanguardia. Vivir en Barcelona*, p. 3.
- ----- (2002). *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.

- (2014). *Transporte y movilidad: Una mirada de género*. Ponencia presentada en el XI semanario de investigación urbana y regional – ACIUR- Bogotá. Sept. 1,2 y 3.
- Miralles, C. y Cebollada, A. (2003). Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. *Laboratorio de Alternativas, Documento de Trabajo 25/2003*, pp. 3-54. -----
  - (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la A.G.E. N° 50 – 2009* pp. 193-216.
  - Moreno, A. (2009). *Análisis del comportamiento del transporte público en el corredor de la autopista sur como eje de integración regional*. Tesis de Maestría en Planeación Urbana y Regional. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá D.C.
  - Lattes, A. (2000). *Población Urbana y Urbanización en América Latina*. II Jornadas Iberoamericanas de Urbanismo sobre las Nuevas Tendencias de la Urbanización en América Latina, Quito (Ecuador).
  - Lefebvre, H. (1973). *El Derecho a la Ciudad*. Barcelona: Ediciones 62.
  - Pinto da Cunha, J.M. (2002). Urbanización, redistribución espacial de la población y transformaciones socioeconómicas en América Latina. *Población y desarrollo, N° 30*, pp. 5-53.
  - Sabatini, F. (2003). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. *Documentos del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad de Chile. Serie Azul, N°. 35*, pp. 1-41.
  - Sabatini, F. y Brain, I. (2008). La segregación, los guetos y la integración social urbana. Mitos y Claves. *Revista Eure, Vol. XXXIV, N° 103*, pp. 5-26.
  - Uribe, C. (2006). La ciudad vivida: movilidad espacial y representación sobre la estratificación social en Bogotá. *Universitas Humanística, N° 57*, pp. 48-70
  - (2008). Estratificación social en Bogotá: de la política pública a la dinámica de segregación social. *Universitas Humanística vol. 65 N. 65 – 2008*, pp. 139-171
  - Vasconcellos, E. A. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espaciomedio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF.

**CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES  
(Licencia de uso)**

Bogotá, D.C., Marzo de 2015

Señores  
Biblioteca Alfonso Borrero Cabal S.J.  
Pontificia Universidad Javeriana  
Cuidad

Los suscritos:

\_\_\_\_\_ **Jhon Jairo García Pulido** \_\_\_\_\_, con C.C. No 1.019.047.192  
 \_\_\_\_\_, con C.C. No \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_, con C.C. No \_\_\_\_\_

En mí (nuestra) calidad de autor (es) exclusivo (s) de la obra titulada:  
**“Una aproximación a la movilidad urbana desde la perspectiva de lo social: Un estudio de caso de Ciudad Verde, Soacha”**

\_\_\_\_\_ (Por favor señale con una “x” las opciones que apliquen)

Tesis doctoral \_\_\_\_\_ Trabajo de grado  Premio o distinción: **Si** \_\_\_\_\_ **No** \_\_\_\_\_

cual:

presentado y aprobado en el año 2015, por medio del presente escrito autorizo (autorizamos) a la Pontificia Universidad Javeriana para que, en desarrollo de la presente licencia de uso parcial, pueda ejercer sobre mi (nuestra) obra las atribuciones que se indican a continuación, teniendo en cuenta que en cualquier caso, la finalidad perseguida será facilitar, difundir y promover el aprendizaje, la enseñanza y la investigación.

En consecuencia, las atribuciones de usos temporales y parciales que por virtud de la presente licencia se autorizan a la Pontificia Universidad Javeriana, a los usuarios de la Biblioteca Alfonso Borrero Cabal S.J., así como a los usuarios de las redes, bases de datos y demás sitios web con los que la Universidad tenga perfeccionado un convenio, son:

<b>AUTORIZO (AUTORIZAMOS)</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
1. La conservación de los ejemplares necesarios en la sala de tesis y trabajos de grado de la Biblioteca.	x	
2. La consulta física o electrónica según corresponda	x	
3. La reproducción por cualquier formato conocido o por conocer	x	
4. La comunicación pública por cualquier procedimiento o medio físico o electrónico, así como su puesta a disposición en Internet	x	
5. La inclusión en bases de datos y en sitios web sean éstos onerosos o gratuitos, existiendo con ellos previo convenio perfeccionado con la Pontificia Universidad Javeriana para efectos de satisfacer los fines previstos. En este evento, tales sitios y sus usuarios tendrán las mismas facultades que las aquí concedidas con las mismas limitaciones y condiciones	x	
6. La inclusión en la Biblioteca Digital PUJ (Sólo para la totalidad de las Tesis Doctorales y de Maestría y para aquellos trabajos de grado que hayan sido laureados o tengan mención de honor.)	x	



De acuerdo con la naturaleza del uso concedido, la presente licencia parcial se otorga a título gratuito por el máximo tiempo legal colombiano, con el propósito de que en dicho lapso mi (nuestra) obra sea explotada en las condiciones aquí estipuladas y para los fines indicados respetando siempre la titularidad de los derechos patrimoniales y morales correspondientes, de acuerdo con los usos honrados, de manera proporcional y justificada a la finalidad perseguida sin ánimo de lucro ni de comercialización.

De manera complementaria, garantizo (garantizamos) en mi (nuestra) calidad de estudiante (s) y por ende autor (es) exclusivo (s), que la Tesis o Trabajo de Grado en cuestión es producto de mi (nuestra) plena autoría, de mi (nuestro) esfuerzo personal intelectual como consecuencia de mi (nuestra) creación original particular y, por tanto, soy (somos) el (los) único (s) titular (es) de la misma. Además, aseguro (aseguramos) que no contiene citas, ni transcripciones de otras obras protegidas por fuera de los límites autorizados por la ley, según los usos honrados, y en proporción a los fines previstos; ni tampoco contempla declaraciones difamatorias contra terceros respetando el derecho a la imagen, intimidad, buen nombre y demás derechos constitucionales. Adicionalmente, manifiesto (manifestamos) que no se incluyeron expresiones contrarias al orden público ni a las buenas costumbres. En consecuencia, la responsabilidad directa en la elaboración, presentación, investigación y, en general, contenidos de la Tesis o Trabajo de Grado es de mi (nuestro) competencia exclusiva, eximiendo de toda responsabilidad a la Pontificia Universidad Javeriana por tales aspectos.


Sin perjuicio de los usos y atribuciones otorgadas en virtud de este documento, continuaré (continuaremos) conservando los correspondientes derechos patrimoniales sin modificación o restricción alguna, puesto que de acuerdo con la legislación colombiana aplicable, el presente es un acuerdo jurídico que en ningún caso conlleva la enajenación de los derechos patrimoniales derivados del régimen del Derecho de Autor.

De conformidad con lo establecido en el artículo 30 de la Ley 23 de 1982 y el artículo 11 de la Decisión Andina 351 de 1993, "Los derechos morales sobre el trabajo son propiedad de los autores", los cuales son irrenunciables, imprescriptibles, inembargables e inalienables. En consecuencia, la Pontificia Universidad Javeriana está en la obligación de RESPETARLOS Y HACERLOS RESPETAR, para lo cual tomará las medidas correspondientes para garantizar su observancia.

**NOTA: Información Confidencial:**

Esta Tesis o Trabajo de Grado contiene información privilegiada, estratégica, secreta, confidencial y demás similar, o hace parte de una investigación que se adelanta y cuyos resultados finales no se han publicado. Si  No

En caso afirmativo expresamente indicaré (indicaremos), en carta adjunta tal situación con el fin de que se mantenga la restricción de acceso.

NOMBRE COMPLETO	N° de documento de identidad	Firma
Jhon Jairo García Pulido	1.019.047.192	

FACULTAD: -----Ciencias Sociales-----

PROGRAMA ACADÉMICO: -----Sociología-----

**BIBLIOTECA ALFONSO BORRERO CABAL, S.J. DESCRIPCIÓN DE LA  
TESIS DOCTORAL O DEL TRABAJO DE GRADO FORMULARIO**

TÍTULO COMPLETO DE LA TESIS DOCTORAL O TRABAJO DE GRADO						
"Una aproximación a la movilidad urbana desde la perspectiva de lo social: Un estudio de caso de Ciudad Verde, Soacha",						
SUBTÍTULO, SI LO TIENE						
AUTOR O AUTORES						
Apellidos Completos			Nombres Completos			
García Pulido			Jhon Jairo			
DIRECTOR (ES) TESIS DOCTORAL O DEL TRABAJO DE GRADO						
Apellidos Completos			Nombres Completos			
Jaramillo De Mendoza			Ángela María			
FACULTAD						
Ciencias Sociales						
PROGRAMA ACADÉMICO						
Tipo de programa ( seleccione con "x" )						
Pregrado	Especialización	Maestría	Doctorado			
x						
Nombre del programa académico						
Sociología						
Nombres y apellidos del director del programa académico						
Nelson Gómez						
TRABAJO PARA OPTAR AL TÍTULO DE:						
Sociólogo						
PREMIO O DISTINCIÓN (En caso de ser LAUREADAS o tener una mención especial):						
CIUDAD		AÑO DE PRESENTACIÓN DE LA TESIS O DEL TRABAJO DE GRADO			NÚMERO DE PÁGINAS	
Bogotá		2015			57	
TIPO DE ILUSTRACIONES ( seleccione con "x" )						
Dibujos	Pinturas	Tablas, gráficos y diagramas	Planos	Mapas	Fotografías	Partituras
		x	x	x	X	
SOFTWARE REQUERIDO O ESPECIALIZADO PARA LA LECTURA DEL DOCUMENTO						
<b>Nota:</b> En caso de que el software (programa especializado requerido) no se encuentre licenciado por la Universidad a través de la Biblioteca (previa consulta al estudiante), el texto de la Tesis o Trabajo de Grado quedará solamente en formato PDF.						

MATERIAL ACOMPAÑANTE					
TIPO	DURACIÓN (minutos)	CANTIDAD	FORMATO		
			CD	DVD	Otro ¿Cuál?
Vídeo					
Audio					
Multimedia					
Producción electrónica					
Otro Cuál?					
<b>DESCRIPTORES O PALABRAS CLAVE EN ESPAÑOL E INGLÉS</b> Son los términos que definen los temas que identifican el contenido. <i>(En caso de duda para designar estos descriptores, se recomienda consultar con la Sección de Desarrollo de Colecciones de la Biblioteca Alfonso Borrero Cabal S.J en el correo <a href="mailto:biblioteca@javeriana.edu.co">biblioteca@javeriana.edu.co</a>, donde se les orientará).</i>					
<b>ESPAÑOL</b>			<b>INGLÉS</b>		
<b>Movilidad Urbana</b>			<b>Urban Mobility</b>		
<b>Derecho a la Ciudad</b>			<b>Right to the City</b>		
<b>Capital Social</b>			<b>Social Capital</b>		
<b>Movilidad Social</b>			<b>Social Mobility</b>		
<b>Accesibilidad</b>			<b>Accessibility</b>		
RESUMEN DEL CONTENIDO EN: <b>ESPAÑOL E INGLÉS</b> (Máximo 250 palabras - 1530 caracteres)					
<b>ESPAÑOL:</b>  El acceso a las oportunidades laborales, a los lugares de estudio y a los espacios donde se ofrecen gran parte de los servicios esenciales para el desarrollo de la vida cotidiana, están sujetas a las condiciones de los desplazamientos de los grupos sociales, en especial para los colectivos más pobres. De esa manera, inconvenientes en la movilidad puede representar un agravante a la situación de exclusión social y un intensificador de la condición de pobreza de aquellos grupos sociales. En consecuencia, la movilidad urbana se presenta para los grupos sociales pobres como un elemento de inclusión o exclusión social, en tanto les permite el accesos a los espacios de la ciudad donde se encuentran las oportunidades, contribuyendo a la integración a las dinámicas de la misma, a la disminución de su situación de pobreza y al aumento general de la cohesión social.					

## **ENGLISH**

Access to job opportunities, places of study and spaces where much of the essential services for the development of everyday life are offered, subject to the conditions of displacement of social groups in space for collective poorest. Thus, mobility problems may represent an aggravating the situation of social exclusion and an enhancer of the poverty status of those social groups. Consequently, urban mobility is presented for poor social groups as an element of social inclusion or exclusion, while allowing them access to areas of the city where the opportunities, helping to integrate the dynamics of the same , to lower their poverty and the general increase social cohesion.