



HAL
open science

Condición de vida y movilidad cotidiana de la población inquilina en zonas periféricas y pericentrales de Bogotá

Hernando Sáenz Acosta, Florent Demoraes, Ángela Lucía Rozo

► To cite this version:

Hernando Sáenz Acosta, Florent Demoraes, Ángela Lucía Rozo. Condición de vida y movilidad cotidiana de la población inquilina en zonas periféricas y pericentrales de Bogotá. Revista ciudades, estados y política, 2021, 8 (1), 10.15446/cep.v8n1.92018 . hal-03330523

HAL Id: hal-03330523

<https://hal.science/hal-03330523>

Submitted on 2 Dec 2021

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License



Condición de vida y movilidad cotidiana de la población inquilina en zonas periféricas y pericentrales de Bogotá

Hernando Sáenz Acosta. Economista de la Universidad Nacional de Colombia, con estudios de Maestría en Planificación y Administración del Desarrollo Regional, del CIDER-Universidad de los Andes, y doctorado en Planeación Urbana y Regional, del Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional de la Universidad Federal de Río de Janeiro (IPPUR-UFRJ), Brasil. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4166-317X>. Correo electrónico: hernandosaez@gmail.com

Florent Demoraes. Doctor en Geografía de la Université de Savoie, Francia. Docente investigador en el Laboratoire ESO-Rennes UMR 6590 CNRS, de la Université Rennes 2, Francia. Actualmente se desempeña en el Instituto Francés de Estudios Andinos (sede Bogotá). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6113-9960>. Correo electrónico: florent.demoraes@univ-rennes2.fr

Ángela Lucía Roza Álvarez. Estudiante de Sociología y Estadística de la Universidad Santo Tomás. Integrante de los Semilleros de Investigación Maleiwa y Territorio Entropía, de la misma universidad. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5902-8460>. Correo electrónico: angelarozo@usantotomas.edu.co

Recibido: 30 de noviembre de 2020.

Aceptado: 25 de febrero de 2021.

Publicado: 9 de noviembre de 2021.

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: el autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Resumen

El presente artículo tiene como objetivo presentar un análisis de las condiciones de vida de los hogares, según la tenencia de la vivienda en zonas periféricas y pericentrales de Bogotá. De manera más específica, trata de comprobar la existencia de diferencias entre los inquilinos y los propietarios. Si bien consideramos criterios habituales para describir las condiciones de vida de los hogares, tales como su nivel socioeconómico, el déficit cualitativo de la vivienda, el hacinamiento y la provisión de servicios públicos, también incluimos indicadores menos comunes que remiten a las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos. Las principales fuentes de datos utilizados provienen de la Encuesta Multipropósito de 2017 y la Encuesta de Movilidad Urbana de 2019. Entre las principales conclusiones se observa que las características de la vivienda y el acceso a servicios públicos son muy parecidos entre los arrendatarios y propietarios, lo que implica condiciones de vida bastante similares entre los dos grupos, desde este punto de vista, salvo el hacinamiento, que es mayor entre los inquilinos. Se evidencia también una cierta homogeneidad entre ambos grupos en lo que se refiere a sus movilidades cotidianas, siendo las diferencias asociadas, ante todo, a su localización en el espacio metropolitano.

Palabras clave: condiciones de vida, movilidad cotidiana, estatus residencial, inquilino, propietario, periferia, Bogotá.

Living conditions and daily mobility of the tenant population in peripheral and pericentral areas of Bogotá

Condições de vida e mobilidade diária da população inquilina nas áreas periféricas e pericentrais de Bogotá

Abstract

The aim of this article is to present an analysis of the living conditions of households according to the dwelling occupancy status in peripheral and pericentral areas of Bogotá. More specifically, it seeks to verify the existence of differences between tenants and the owners. While we consider common criteria for describing the living conditions of households such as their socioeconomic level, the qualitative deficit of housing, promiscuity, the provision of public services, we also include less common indicators that refer to the daily mobility practices. The main sources of data used come from the 2017 Multipurpose Survey and the 2019 Survey of Urban Mobility. Among the main conclusions, it can be observed that the characteristics of housing and access to public services are very similar among tenants and owners, which implies quite similar living conditions between the two groups from this point of view, except for the promiscuity which is greater among the tenants. There is also evidence of a certain homogeneity between both groups with regard to their daily mobility, the differences being primarily associated with their location in the metropolitan area.

Key words: living conditions, daily mobility, dwelling occupancy status, tenants, owners, periphery, Bogotá.

Resumo

O presente artigo visa apresentar uma análise das condições de vida das famílias locatárias e proprietárias de moradia nas zonas periféricas e pericentrais de Bogotá. Tenta-se, de forma específica, comprovar a existência de diferenças além das condições tradicionais usadas para descrever o seu nível de vida. Investigam-se aspectos vinculados ao nível socioeconômico, o déficit qualitativo de moradia, o adensamento, a provisão de serviços domiciliares, assim como indicadores pouco estudados, como as práticas de mobilidade cotidiana dos indivíduos. As principais fontes de dados usadas foram tomadas da Enquete Multipropósito 2017 e da Enquete sobre Mobilidade Urbana 2019. Entre as conclusões, destacam-se as semelhanças entre locatários e proprietários em termos de qualidade de vida; no entanto, existe maior presença de superlotação entre os primeiros. Evidencia-se, também, certa homogeneidade em relação às mobilidades cotidianas, sendo as diferenças marcadas pela localização no espaço metropolitano.

Palavras-chave: condições de vida, mobilidade cotidiana, estatuto residencial, locatário, proprietários periferia, Bogotá.

Introducción

Una de las principales formas de acceso a la vivienda en Colombia es el alquiler. Según cifras publicadas en el Anuario Estadístico de la CEPAL, el porcentaje de hogares que vivían en arriendo en Colombia pasó del 33 % al 37.8 % entre 2008 y 2017. La práctica del arrendamiento se presenta principalmente en las zonas urbanas y se sitúa por encima de las cifras nacionales. Para 2017, por ejemplo, el 45.2 % de los hogares que vivían en las ciudades colombianas eran arrendatarios (CEPAL, 2018). En el caso de Bogotá, esta proporción alcanzaba el 41.4 %, según Torres (2012). Más recientemente, la Encuesta Multipropósito de 2017 señalaba un 44.7 % de hogares con este estatus residencial en Bogotá (DANE, 2018).

Estudios detallados sobre la caracterización socioeconómica de los arrendatarios y sus condiciones de vida, y en particular en ciudades como Bogotá son relativamente escasos. Cabe destacar un estudio realizado por el Centro de Estudios de la Construcción y el Desarrollo Urbano y Regional (CENAC) a partir de la Encuesta Multipropósito de 2011. Este trabajo resaltó que el 23.5 % de los hogares arrendatarios se encontraban en situación de pobreza, proporción que era muy superior a aquella observada entre los hogares propietarios (14.9 %). En cuanto al tipo de vivienda, se mencionaba que la forma predominante entre los inquilinos era el apartamento. En lo que se refiere al déficit habitacional, este afectaba al 19.1 % de estos hogares. Se observaba también en este grupo gastos altos destinados a la vivienda, los cuales oscilaban entre el 30 % y 40 % de los ingresos mensuales, situación que comprometía el consumo de otros bienes y servicios indispensables (CENAC, 2012). En lo que atañe a su localización en la ciudad, se señalaba que los hogares arrendatarios de bajos ingresos residían en la periferia sur, en las localidades de Usme y Ciudad Bolívar, así como al suroriente en la localidad de San Cristóbal Sur. En estas zonas predominan ocupaciones del suelo y producción de vivienda informales que en la mayoría de los

casos son luego objeto de procesos de legalización por parte del gobierno de la ciudad (CENAC, 2012).

Si bien el estudio del CENAC aporta aspectos importantes en el análisis de las condiciones de vida de la población arrendataria en Bogotá, se considera necesario contemplar criterios adicionales para completar el análisis. En el presente texto proponemos tomar en cuenta también las prácticas de movilidad cotidiana de los individuos, ya que permiten evidenciar formas de desigualdades que afectan las condiciones de vida. Según Gouëset *et al.* (2015), las prácticas de movilidad cotidiana “pueden ser reproductoras de las desigualdades sociales ya que mientras unos grupos se desplazan a menudo y lejos por necesidad o por elección otros enfrentan dificultades para desplazarse bien sea por discapacidad física, por restricciones de tipo económico o por elección también. Mientras algunos se desplazan de forma confortable en vehículos particulares (aunque enfrentan trancones) otros se desplazan a pie o en transportes públicos colectivos congestionados y en pésimas condiciones”.

En el caso de Bogotá, un estudio reciente (Demoraes, Gouëset y Moreno, 2020) resalta claramente las diferencias agudas que existen entre el centro y la periferia en cuanto al uso de los diferentes modos de transporte, la duración de los trayectos y la experiencia de los viajes. Según este mismo estudio, los bogotanos que viven en los barrios periféricos populares tardan en promedio más de 80 minutos para ir al trabajo. Muchos dependen del SITP y del Sistema Transmilenio, los cuales, a su vez, son los modos con la peor calificación por parte de los usuarios, según la Encuesta de Movilidad Urbana (EMU) 2019. Las condiciones de movilidad representan así un componente esencial a considerar para indagar las condiciones de vida de los hogares de bajos ingresos que viven en los sectores periféricos y pericentrales de Bogotá. En ese sentido, se plantea los siguientes interrogantes: ¿cuáles son las condiciones de movilidad cotidiana de los hogares arrendatarios de bajos ingresos y cómo se diferencian estas

condiciones de aquellos que son propietarios de sus viviendas? ¿Difieren también dichas condiciones dependiendo de la localización residencial en la ciudad?¹

Metodología

Para responder a estas preguntas procesamos los datos de la Encuesta Multipropósito (EM) de 2017 y de la EMU-2019. A partir de la primera fuente es posible caracterizar la calidad de vida de los hogares con base en criterios habituales, tales como las características de la vivienda, el entorno inmediato, la composición del hogar y la provisión de servicios públicos, mientras que la segunda nos permitió enriquecer el análisis al describir las prácticas de movilidad cotidiana con criterios como los medios de transporte usados, la duración de los viajes y los lugares de destino. Otro aspecto que justifica la elección de estas fuentes es que ambas remiten a las mismas unidades territoriales a las que se refieren, tanto a Unidades de Planeación Zonal (UPZ) en la EM-2017, como a Unidades Territoriales de Análisis de la Movilidad (UTAM) en la EMU 2019.

Las UPZ se definen con el propósito de planificar el uso del suelo urbano, en aras de mejorar la calidad de vida de las poblaciones que residen en ellas, y se rigen por lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) (artículo 49 del Decreto 190 de 2004). De un total de 92 UPZ identificadas en el Distrito Capital de Bogotá, 29 de ellas corresponden al Mejoramiento Integral de Barrios. Según el Decreto 159 de

2004, se define el tratamiento de mejoramiento integral como aquel que orienta las acciones en los sectores que tuvieron un origen informal o ilegal. Generalmente se localizan en las periferias, en donde hay una mayor concentración de barrios de este tipo (artículos 21, 22 y 23 del Decreto 159 de 2004).

Si bien es cierto que los hogares arrendatarios de bajo ingreso no solamente se encuentran en la periferia, es allí donde residen principalmente, en barrios de origen informal, lo que nos orientó a seleccionar nuestras zonas de estudio entre las UPZ de Mejoramiento Integral de Barrios. En primera instancia se tomó el conjunto de las 29 UPZ de mejoramiento integral y se clasificaron según el porcentaje de hogares arrendatarios que residen en ellas. Estos datos se compararon, para lo que se tuvo en cuenta el promedio observado en la ciudad y la localización de la UPZ en el espacio metropolitano. Para buscar diversidad en términos de localización, se seleccionaron cuatro UPZ que se describen a continuación: la primera, la UPZ Suba El Rincón, se encuentra en la periferia noroccidental; la segunda, la UPZ Bosa Occidental, en la periferia suroccidental; la tercera, la UPZ San Cristóbal Norte, en la periferia nororiental, y la cuarta, la UPZ 20 de Julio, en el pericentro sur (tabla 1 y figura 1).

En cuanto a los datos de la EMU-2019, se usaron aquellos de los capítulos hogares, personas y viajes. Como lo vimos antes, la EMU-2019 maneja una unidad espacial que se llama UTAM, cuyos límites corresponden a las UPZ. De esa forma es posible conservar el mismo nivel geográfico que aquel de la EM-2017. Para caracterizar los viajes se georreferenció en un SIG, en una primera etapa, los lugares de origen con base en el código de manzana de residencia de los hogares y, en una segunda etapa, los lugares de destino con base en el código de las Zonas de Análisis de Transporte (ZAT), a donde acuden las personas por motivo de trabajo.

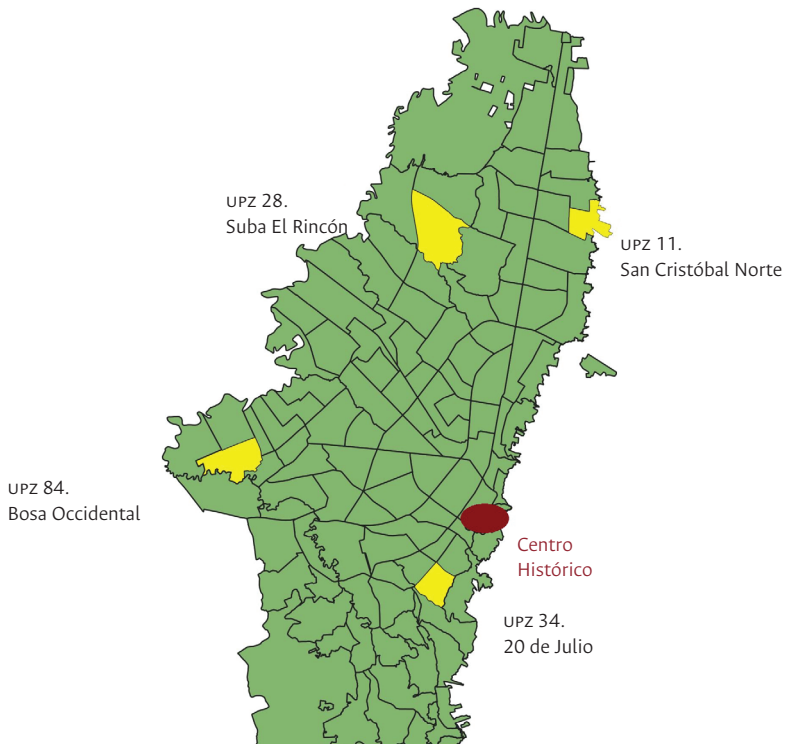
1 Esta investigación tiene lugar en el marco del proyecto titulado *Las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina: estudio comparado de Bogotá (Colombia) y Lima (Perú)*, que inició en 2020 y es coordinado por los docentes investigadores Vincent Gouéset y Florent Demoraes, de la Université Rennes 2 y el Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEIA).

Tabla 1. Distribución de los hogares según tipo de tenencia de la vivienda

	UPZ 11 San Cristóbal		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa		Bogotá	
	Tenencia									
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Propia	9971	43.4	45 933	37.6	9888	37.5	31 132	45.8	1 148 707	43.3
Está pagando	1793	7.8	8379	6.9	2460	9.3	5053	7.4	207 481	7.8
En arriendo	9992	43.5	60 052	49.2	12 485	47.3	27 045	39.8	1 136 775	42.9
En usufructo	743	3.2	4721	3.9	947	3.6	2415	3.5	87 845	3.3
Total de hogares	22 953		122 137		26 368		68 009		2 650 177	
Densidad Hab/ha*	262		522		336		519		212	

Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017. Los datos de densidad son tomados de monografías de las localidades de Usaquén, Suba, Bosa y San Cristóbal (SDP, 2017).

Figura 1. Localización de las Unidades de Planeación Zonal (UPZ)



Fuente. Elaboración propia con base en IDECA.

Resultados

Características del hogar y la vivienda

Si bien la elección de cuatro UPZ de mejoramiento integral nos da una primera idea del nivel socioeconómico de los hogares que residen allí, una segunda aproximación deriva del sistema de estratificación de las viviendas y sus entornos para el cobro de las tarifas de los servicios públicos definido por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD). A medida que el estrato aumenta, las condiciones urbanísticas mejoran y se supone que los hogares que habitan

allí tienen mejores condiciones socioeconómicas (Salas, 2008, pp. 242-243). La tabla 2 nos permite cruzar la información de UPZ y de estrato, lo que arroja diferencias en cada una de las zonas analizadas, tanto para los hogares en situación de arriendo como para los propietarios.

En tres UPZ (Suba El Rincón, 20 de Julio y Bosa Occidental), la mayoría de los inquilinos vive en estrato dos, lo que equivale a ingresos bajos. Ello es consistente con la afirmación realizada en CENAC (2012) de una localización periférica de los hogares en arriendo y con recursos financieros limitados. Inclusive, en el caso de la UPZ Bosa Occidental, la casi totalidad de hogares arrendatarios vive en estrato dos.

Tabla 2. Distribución de los hogares arrendatarios y propietarios por UPZ y estrato

Arrendatarios /UPZ	Estrato 0	Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3	Estrato 4	Estrato 5	Estrato 6	Total
11-San Cristóbal Norte	0	14.6	11.1	72.1	0.6	1.6	0	100
28-Suba Rincón	0	0	65.9	32.8	0.2	0	1.1	100
34-20 de Julio	0	0.3	70.6	29.1	0	0	0	100
84-Bosa Occidental	0.4	1.7	97.9	0	0	0	0	100
Propietarios /UPZ	Estrato 0	Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3	Estrato 4	Estrato 5	Estrato 6	Total
11-San Cristóbal Norte	0	16.1	13.7	67.5	1.5	1.2	0	100
28-Suba Rincón	0	1	71.4	27.7	0	0	0	100
34-20 de Julio	0	0.5	83.1	16.4	0	0	0	100
84-Bosa Occidental	0	1.7	98.3	0	0	0	0	100

Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Cabe notar que en las UPZ de 20 de Julio y de Suba Rincón existe una mayor presencia de hogares en sectores de estrato tres. En el caso de San Cristóbal Norte, la presencia de hogares en estrato tres es mayor al 70 %. Si bien se cuestiona la efectividad de estos sistemas de estratificación para la identificación de los hogares que están en situación de pobreza, también se pueden mencionar diferencias en cuanto a la localización en el espacio metropolitano. La composición socioeconómica de los hogares, según su estrato, es bastante parecida entre los inquilinos y los propietarios dentro de una misma UPZ, y

las diferencias se observan ante todo entre las UPZ, según su ubicación en la urbe. Ello deriva de un esquema de segregación socioespacial muy marcado (Dureau, 2000; Dureau *et al.*, 2015; Salas, 2008; Demoraes *et al.*, 2021). Bogotá tiene un cono de alta renta que surge del centro histórico en dirección nororiente, lo cual ocasiona que en este frente se tenga una mayor heterogeneidad social, mientras que frentes como el suroccidental son más homogéneos y particularmente por grupos de medios y bajos ingresos. En el caso de Suba, al localizarse al norte, presenta también una mayor heterogeneidad respecto de Bosa o del 20 de Julio.

Una alternativa que permite aproximar el nivel socioeconómico de los hogares es el Índice de Condición Social de los hogares (ICS), un indicador compuesto que ya fue utilizado en varios estudios anteriores sobre Bogotá (Dureau et al., 2007; Salas, 2008; Le Roux, 2015) y que fue actualizado recientemente con base en los datos del último censo de 2018 (Demoraes, Gouëset y Sáenz, 2020). Este índice se calcula al dividir el nivel educativo del hogar por el índice de hacinamiento del hogar. En función del valor

del ICS, cada hogar forma parte de una categoría, que refleja su posición en la jerarquía social de 2018 (tabla 3).

La figura 2 muestra la distribución de los hogares según su clase de ICS por UTAM. Confirma un esquema de división muy marcado entre los hogares más pobres que residen en las zonas periféricas, especialmente al suroccidente y occidente de la ciudad, y los hogares más ricos que se concentran en el eje nororiental de la ciudad.

Tabla 3. Cuartiles utilizados para las seis categorías de ICS de los hogares

Categoría	Posición	Cuartiles utilizados
ICS 1	Muy baja	10 % de los hogares con los ICS más bajos
ICS 2	Baja	15 %
ICS 3	Media baja	25 %
ICS 4	Media	25 %
ICS 5	Media alta	15 %
ICS 6	Alta	10 % de los hogares con los ICS más altos

Fuente. Demoraes, Gouëset y Sáenz (2020).

Tabla 4. Distribución de los hogares de las UPZ de estudio, según el Índice de Condición Social (ICS)

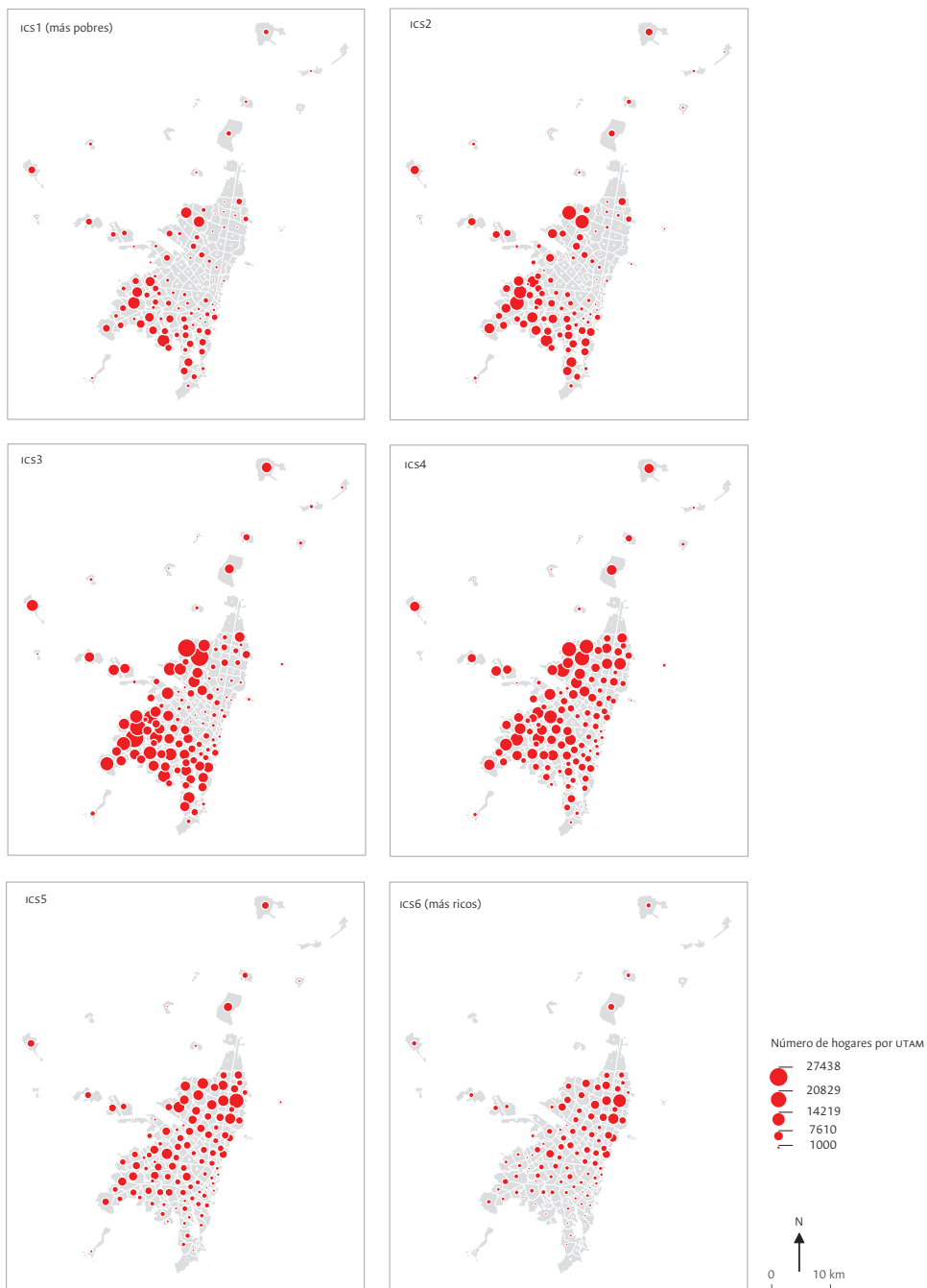
UTAM	Hogares ICS1 %	Hogares ICS2 %	Hogares ICS3 %	Hogares ICS4 %	Hogares ICS5 %	Hogares ICS6 %
San Cristóbal Norte UTAM 11	13.5	17.3	27.8	22.7	12.6	6.1
Suba El Rincón UTAM 28	12.1	19.0	31.3	22.0	11.0	4.7
20 de Julio UTAM 34	12.8	20.7	32.8	20.5	9.8	3.3
Bosa Occidental UTAM 84	14.4	22.8	34.1	17.8	8.6	2.3

Fuente. Elaboración propia con base en los datos del censo de 2018.

La tabla 4 recoge los datos del ICS de las zonas de estudio. Tanto la UPZ San Cristóbal Norte como Suba El Rincón poseen mayor heterogeneidad, en tanto la presencia de los hogares con mejores condiciones sociales se encuentra en estas dos zonas, en comparación

con aquellas localizadas al sur del centro histórico (20 de Julio) y en la periferia suroccidental (Bosa). En cuanto a la presencia de hogares con condiciones muy malas (ICS1), no hay mayores diferencias a pesar de la localización de las cuatro UPZ en distintos sectores de la ciudad.

Figura 2. Distribución de los hogares, según ICS, en el Área Metropolitana de Bogotá, en 2018



Fuente. Demoraes, Gouëset y Sáenz (2020).

Los datos de la tabla 1 nos muestran diferencias en materia de densidad poblacional entre las cuatro zonas de estudio. Alfonso (2016) señalaba que en Bogotá tenían lugar procesos de densificación de tipo informal y que respondían a las necesidades de los hogares de bajos ingresos que no podían acceder a la vivienda por mecanismos formales. Esta densificación está asociada también con la generación de vivienda en arriendo y, como menciona el autor, las diferencias en densidades urbanas afectan también la calidad de vida. Aquellas zonas más densas presentan la peor calidad de vida. En el caso de las zonas periféricas de Suba y Bosa encontramos cifras superiores a los 500 habitantes por hectárea².

San Cristóbal Norte, por el contrario, tiene la menor de las densidades y goza adicionalmente de ventajas de localización, por su proximidad con zonas donde residen grupos de ingresos medios y altos. Un aspecto que Alfonso (2016) destaca es que los hogares de altos ingresos prefieren localizarse en zonas de baja densidad bruta, con ventajas dotacionales y próximas a aglomeraciones de actividades terciarias. La proximidad a estos grupos podría explicar entonces la composición socioeconómica bastante diferente de San Cristóbal Norte, que se ubica en el frente de concentración de los hogares de altos ingresos de la ciudad.

Las tablas 5 y 6 muestran información acerca de las características de la vivienda ocupada por los hogares arrendatarios y propietarios, que complementan las consideraciones realizadas sobre densidad. En términos generales, el tipo de vivienda que se arrienda es el apartamento que se compone de uno o dos dormitorios. Este es un tipo de vivienda que responde generalmente a los procesos de autoconstrucción progresiva que tienen lugar en los

barrios de origen informal, y que fruto de ese proceso de densificación tendería a aumentar. No obstante, también se observa un aumento significativo de vivienda de interés social (vis) en altura (edificios), en las periferias. De hecho, al comparar con los datos de CENAC (2012), el apartamento es un tipo de vivienda que aumentó y en zonas como Bosa alcanzaría ya un 79 % de los hogares que pagan arriendo y un 73 % de quienes son propietarios³, lo que indica que hay pocas diferencias entre los dos grupos.

En cuanto al número de cuartos en donde duermen los miembros del hogar, se observa que predominan los dos cuartos, mientras que entre los hogares propietarios se dispone de más espacio, ya que una mayor proporción de ellos cuenta con tres o más cuartos. En CENAC (2012) se mencionaba que el promedio de dormitorios para los arrendatarios era de 1.9 por hogar, y que ellos usaban menos cuartos y dormitorios, lo cual significaba prácticas de cohabitación y hacinamiento que afectaban su calidad de vida.

Otro aspecto típicamente asociado con la calidad de vida corresponde al acceso a los servicios públicos domiciliarios. Si bien la cobertura en una ciudad como Bogotá es alta, independiente del estatus residencial, cuando se trata de la población que vive en arriendo es importante señalar la existencia de problemas de acceso generados por los conflictos que se tengan con el propietario o subarrendador en relación con los montos a pagar. La Encuesta Multipropósito incluye una pregunta que nos muestra la práctica muy extendida del pago por separado de los consumos de energía eléctrica y/o de agua, y el poco peso que tienen estrategias de incluir estos gastos en el pago de alquiler del inmueble (figuras 3 y 4).

2 En el estudio de Alfonso (2016), la UPZ 82 Patio Bonito presentaba uno de los mayores valores de densidad bruta con 622 hab/ha, comparable a la de ciudades como Manila (Filipinas). Los datos de Bogotá que se estimaron para 2015 por parte de este autor eran de 20 691 hab/km².

3 Según el CENAC (2012), en el 2011, el 64.7 % de los arrendatarios vivía en un apartamento.

Tabla 5. Tipo de vivienda, tamaño del hogar y dormitorios ocupados por los hogares arrendatarios en las zonas de estudio

	Tipo de vivienda del hogar arrendatario									
	UPZ 11 San Cristóbal		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa		Bogotá	
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Casa	3282	32.8	14 967	24.9	4596	36.8	5507	20.4	329 865	29
Apartamento	6486	64.9	39 655	66	7435	59.6	20 685	76.5	777 467	68.4
Cuarto	224	2.2	5430	9	454	3.6	853	3.2	29 418	2.6
Otro	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0
Total	9992	100	60 052	100	12 485	100	27 045	100	1 136 775	100

	Número de personas que componen el hogar arrendatario									
	UPZ 11 San Cristóbal		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa		Bogotá	
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Una persona	1179	17.8	10 818	18	2177	17.4	3635	13.4	212 779	18.7
Dos personas	2283	22.9	16 092	26.8	3241	26	5530	20.5	281 737	24.8
Tres personas	2902	29	13 075	21.8	3583	28.7	8037	29.7	285 833	25.1
Cuatro personas	1775	17.8	12 091	20.1	2243	18	6239	23.1	217 500	19.1
Más de cinco personas	1853	12.5	7976	13.3	1241	9.9	3604	8.4	138 926	12.3

	Número de cuartos en los que duermen los miembros del hogar									
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Un cuarto	3459	34.6	20 427	34	4176	33.5	8677	32.1	349 153	34.7
Dos cuartos	4095	41	26 591	44.3	5868	47	11 944	44.2	471 338	41.5
Tres cuartos	2075	20.8	10 983	18.3	2058	16.5	5181	19.2	233 466	20.5
Más de tres cuartos	363	3.6	2051	3.4	383	3	1243	4.5	82 818	3.3

Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Tabla 6. Tipo de vivienda, tamaño del hogar y dormitorios ocupados por los hogares arrendatarios en las zonas de estudio

	Tipo de vivienda del hogar propietario									
	UPZ 11 San Cristóbal		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa		Bogotá	
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Casa	3035	30.4	11 804	25.7	3561	36	7451	23.9	330 689	28.8
Apartamento	6783	68	30 596	66.6	5978	60.5	22 714	73	790 499	68.8
Cuarto	153	1.5	3533	7.7	349	3.5	967	3.1	27 451	2.4
Otro	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0.01
Total	9971	100	45 933	100	9888	100	31 132	100	114 8707	100

Número de personas que componen el hogar propietario										
	UPZ 11 San Cristóbal		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa		Bogotá	
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Una persona	1555	15.6	5933	12.9	1348	13.6	4580	14.7	195 465	17
Dos personas	2652	26.6	14 015	30.5	3163	32	7099	22.8	319 479	27.8
Tres personas	2330	23.4	10 968	23.9	2461	24.9	8517	27.4	270 644	23.6
Cuatro personas	1917	19.2	9718	21.2	1907	19.2	6229	20	216 934	18.9
Más de cinco personas	1517	15.2	5299	11.5	1009	10.3	4707	15.1	146 185	12.7

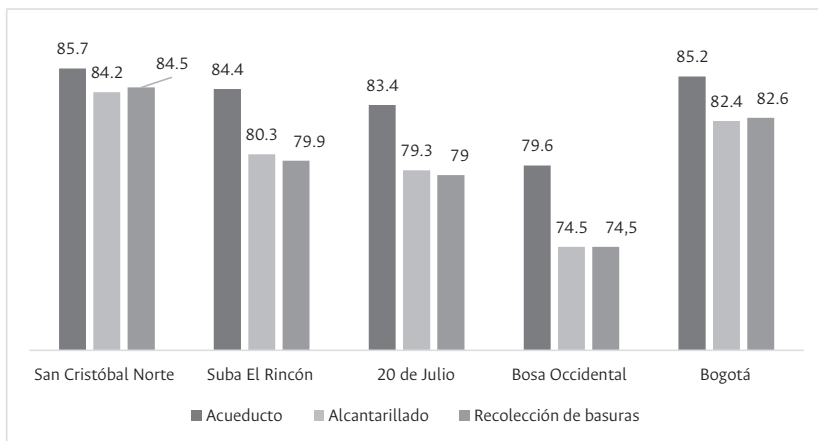
Número de cuartos en los que duermen los miembros del hogar										
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
	Un cuarto	2289	23	10 424	22.7	2359	23.9	6781	21.8	296 618
Dos cuartos	2990	30	16 246	35.4	3721	37.6	11 471	36.8	386 098	33.6
Tres cuartos	3507	35.2	16 115	35.1	3090	31.2	9005	28.9	359 282	31.3
Más de tres cuartos	1185	11.8	3148	6.8	718	7.3	3875	12.5	106 709	9.3

Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Como menciona Sáenz (2018; 2019), una de las principales fuentes de conflicto entre arrendatarios y arrendadores tiene que ver con los consumos y pagos por concepto de los servicios públicos. Entre las estrategias que se han desarrollado por parte de los arrendadores ha sido la

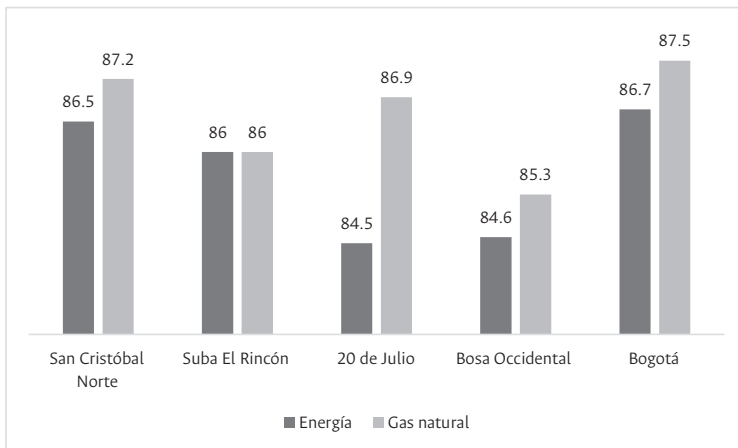
instalación de varios contadores para medir los consumos de cada hogar. Los datos de las figuras 3 y 4 mostrarían que, aunque no es muy extendida, también puede darse la situación de incluir ya el pago de servicios públicos en el canon de arrendamiento que paga el arrendatario.

Figura 3. Porcentaje de hogares arrendatarios que pagan por separado el servicio público de acueducto, alcantarillado y recolección de basuras en las UPZ de análisis y en Bogotá



Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Figura 4. Porcentaje de hogares arrendatarios que pagan por separado el servicio de energía y gas natural en las UPZ de estudio y en Bogotá

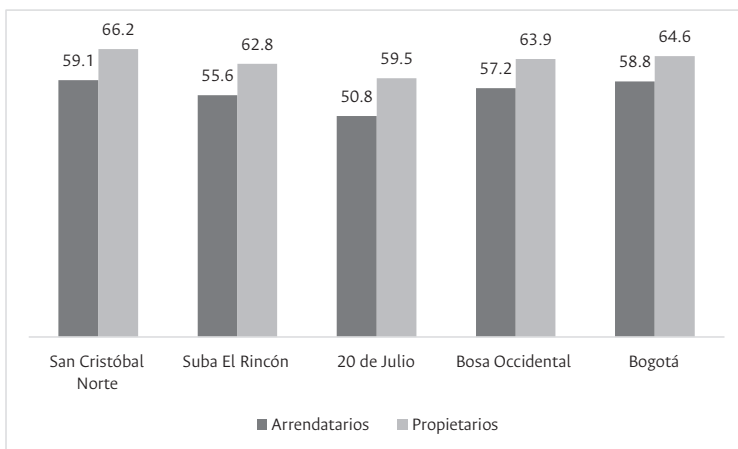


Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Si bien las coberturas en servicios como acueducto, alcantarillado, energía y recolección de basuras son tomadas en cuenta para analizar el déficit cualitativo de vivienda, junto con aspectos relacionados con hacinamiento y cohabitación, se considera importante revisar las

coberturas en materia de acceso a Internet. Al respecto, no parecen existir diferencias entre las cuatro UPZ de estudio con lo observado para el total de la ciudad, pero sí resalta globalmente una mayor conexión a Internet entre los propietarios, cualquiera sea la UPZ.

Figura 5. Porcentaje de hogares arrendatarios y propietarios que cuentan con servicio de Internet en las zonas de estudio



Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Esta situación de conectividad cobró relevancia, especialmente a partir de la emergencia sanitaria provocada por el coronavirus, lo que llevó a muchos hogares a cambiar sus patrones de movilidad cotidiana. La implementación de prácticas de teletrabajo y la realización de clases de primaria, secundaria y de universidad a partir de los recursos virtuales expuso las deficiencias que los grupos de menores ingresos presentaban en materia de conectividad y de la existencia de brechas digitales.

Movilidad residencial y cotidiana

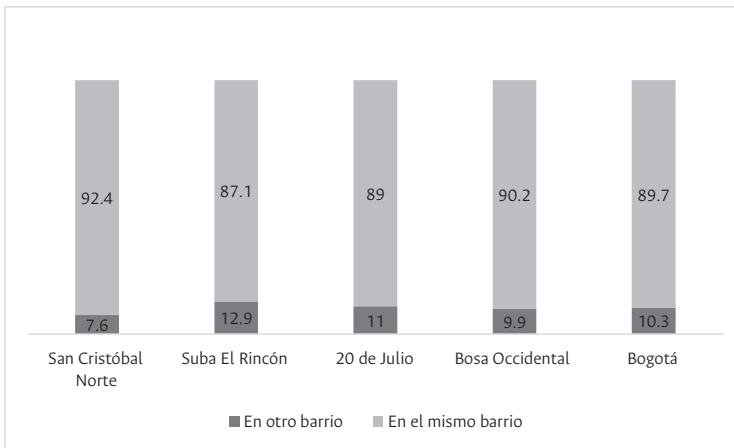
Dos aspectos no abordados en el informe CENAC (2012) se refieren a la movilidad tanto residencial como cotidiana de los hogares. Consideramos

que estos aspectos son importantes, ya que permiten comprender otras facetas de la desigualdad social y por ende las condiciones de vida de los ciudadanos.

Movilidad residencial y condiciones de vida

La figura 6 muestra información sobre el lugar en donde vivía la población arrendataria cinco años antes de la aplicación de la Encuesta Multipropósito de 2017. Se confirma así lo que estudios como el de Parias (2008) o el de Sáenz (2017; 2018) señalaban acerca de una baja movilidad residencial de los arrendatarios, ya que tienden a vivir por periodos prolongados en una misma localidad, barrio e incluso vivienda.

Figura 6. Distribución de los hogares arrendatarios que vivían o no vivían hace cinco años en el barrio. Datos como porcentajes para las UPZ de estudio y para Bogotá



Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Estos datos señalan una permanencia de los inquilinos en el mismo barrio, que parece justificarse por un mejoramiento en sus condiciones de vida. Las tablas 7 y 8 nos muestran las principales razones, entre las cuales figuran, en primer lugar, las posibilidades de mejorar de vivienda o de localización, lo cual supone entonces una

posible movilidad ascendente percibida por esta población. En segundo lugar, se encuentran razones asociadas con la conformación de nuevos hogares, y, en tercer lugar, los motivos vinculados con oportunidades laborales o por la conformación de negocios.

Tabla 7. Razón principal por la cual llegó a ese barrio (población arrendataria)

	UPZ 11 San Cristóbal Norte		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa Occidente		Bogotá	
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Educación, ingresos, salud										
Laborales u oportunidad de negocio	220	15.6	2037	15.8	358	14.2	966	17.6	37 166	16
Más oportunidades de educación	45	3.2	1084	8.4	70	2.7	216	3.9	10 465	4.5
Motivos de salud	48	3.4	886	6.8	0	0.0	95	1.7	5275	2.3
Motivos económicos	61	4.3	1021	7.9	315	12.5	135	2.8	15 034	6.5
Hogar	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Matrimonio o conformación de un nuevo hogar	215	15.3	914	7.1	294	11.7	1137	20.7	32 096	13.8
Problemas o conflictos con su pareja	110	7.8	0	0.0	77	3.1	153	2.8	3590	1.5
Acompañar a otro miembro del hogar	175	12.4	1205	9.4	223	8.9	396	7.2	27 791	11.9
Vivienda	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Compra de vivienda	87	6.2	2072	16.1	472	18.8	996	18.2	38 038	16.3
Mejorar vivienda o localización	409	29.1	2767	21.5	612	24.3	1177	21.4	51 941	22.3
Desplazamiento	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Riesgo o consecuencia de desastre natural	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	743	0.3
Amenaza o riesgo para su vida, su libertad o su integridad física, ocasionada por la violencia	21	1.5	0	0.0	58	2.3	0	0.0	3473	1.5
Otra	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Otra razón	17	1.2	880	6.8	35	1.4	215	3.9	7184	3.1

Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Aunque es un valor muy bajo, es importante destacar la presencia de hogares arrendatarios que han llegado a las UPZ localizadas al oriente de la ciudad por razones asociadas con la violencia, amenazas o situaciones de riesgo para su vida.

En el caso de los propietarios, la principal razón estaba asociada con las oportunidades de negocio o laborales, y con acompañar a otro miembro del hogar. En tercer lugar, aparece también en UPZ como El Rincón y Bosa, el mejor de localización.

Tabla 8. Razón principal por la cual llegó a ese barrio (propietarios)

	UPZ 11 San Cristóbal Norte		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa Occidente		Bogotá	
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Educación, ingresos, salud										
Laborales u oportunidad de negocio	694	49.8	1900	37.7	139	27.5	988	33	40 384	42.9
Más oportunidades de educación	102	7.3	700	13.9	59	11.7	709	23.7	11 566	12.3
Motivos de salud	23	1.7	0	0	0	0	80	2.7	3037	3.2
Motivos económicos	200	14.4	103	2.0	133	26.3	0	0	3844	4.1
Hogar	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Matrimonio o conformación de un nuevo hogar	69	4.9	498	9.9	25	4.9	463	15.4	8760	9.3
Problemas o conflictos con su pareja	19	1.4	0	0	0	0	62	2.1	1077	1.1
Acompañar a otro miembro del hogar	199	14.3	996	19.8	102	20.2	208	6.9	14 501	15.4
Vivienda	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Compra de vivienda	0	0	151	3	19	3.7	232	7.7	2414	2.6
Mejorar vivienda o localización	36	2.6	434	8.6	29	5.7	256	8.5	3627	3.9
Desplazamiento	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Riesgo o consecuencia de desastre natural	0	0.0	0	0.0	0	0	0	0	63	0.1
Amenaza o riesgo para su vida, su libertad o su integridad física, ocasionada por la violencia	51	3.6	0	0.0	0	0	0	0	3032	3.2
Otra	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
otra razón	0	0	259	5.1	0	0	0	0	1827	1.9

Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Por último, la EM-2017 trae una pregunta acerca de planes a dos años para la compra de una vivienda que sea ocupada por el hogar. Como se puede apreciar en la tabla 8, una vez más se confirma que a pesar de que las políticas

habitationales se enfocan en acceder a la vivienda en propiedad, más de la mitad de los hogares arrendatarios que viven en estas zonas continuará con el pago de un alquiler.

Tabla 9. Tiene planes para adquisición de vivienda en los próximos dos años (hogares y porcentaje)

	UPZ 11 San Cristóbal Norte		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa Occidente		Bogotá	
	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%	Hogares	%
Sí	4259	42.6	27 827	46.3	5248	42	12 769	47.2	461 087	40.6
No	5733	57.4	32 225	53.7	7237	58	14 276	53.0	675 688	59.4

Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Movilidad cotidiana y condiciones de vida

Si bien muchos estudios (Avellaneda y Lazo, 2011; Demoraes, Gouëset, *et al.*, 2013; Dureau y Gouëset, 2012; Jirón y Mansilla, 2013; Jouffe, 2011; Oviedo y Titheridge, 2016; Robert *et al.*, 2020; Vecchio, 2018) demuestran que las personas que residen en las periferias populares de las metrópolis latinoamericanas experimentan las peores condiciones tanto sociales como de movilidad, trabajos que abarcan las prácticas de movilidad según el estatus residencial son menos comunes. Podemos mencionar los análisis de Demoraes, Contreras y Piron (2016) y Demoraes, Souris y Contreras (2020) que indagan sobre las prácticas cotidianas de movilidad y la configuración de los espacios de acción de los individuos, según el lugar de residencia, la posición de los individuos en la jerarquía social y el ciclo de vida en Santiago de Chile. El estatus de ocupación de la vivienda es considerado como una variable, entre otras (antigüedad en la vivienda, nivel de educación, nivel de ingreso, etc.), para explicar las disparidades tanto en el uso de los modos de transporte, como en los lugares de destino.

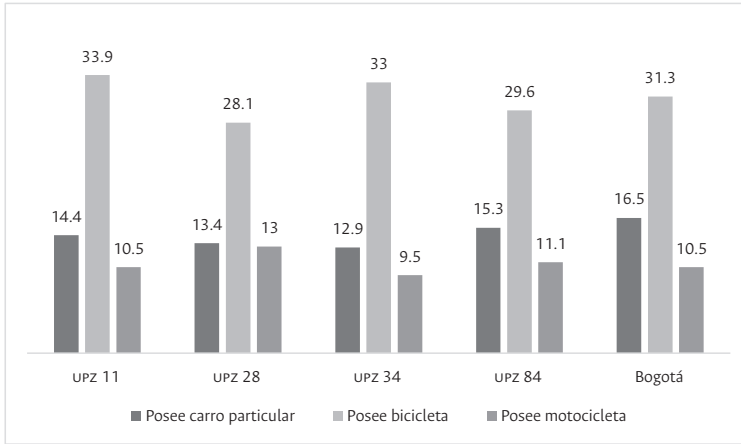
De las figuras 7 y 8, basadas en la EM-2017, se puede observar, en primer lugar, que la posesión de un auto particular es mayor entre los propietarios que entre los arrendatarios, y, en segundo lugar, que independiente del estatus residencial, la posesión de una bicicleta es extendida y alcanza en la mayoría de las UPZ más del 30 % de los hogares. En cuanto a la posesión de motocicleta,

los porcentajes oscilan alrededor del 10 %, sin mayores diferencias por estatus residencial.

Con el fin de complementar información sobre las condiciones de movilidad de los hogares arrendatarios, se tomaron datos de la Encuesta de Movilidad Urbana de 2019. Se seleccionaron de esta encuesta los hogares que residen en las UPZ de análisis y se identificaron las personas de estos hogares que habían realizado al menos un viaje por motivo trabajo⁴. La figura 8 es un mapa que muestra el destino de los viajes realizados por los inquilinos y propietarios, a partir de cada una de las UPZ de estudio. Las áreas de destino, también llamadas “espacio de acción”, fueron delineadas según el método propuesto por Demoraes y Gouëset (2020). La hipótesis que tratamos de comprobar fue ver si los dos grupos mantienen relaciones a diario, específicas con el espacio metropolitano, lo que podría reflejar, por ejemplo, un acceso diferenciado a empleos con diversos niveles de calificación, que no están distribuidos de manera uniforme en la urbe. De manera complementaria, la representación cartográfica de las áreas de destino permite comprobar el desfase entre los lugares de residencia y de trabajo, y ver si este desfase está más pronunciado para un grupo dado, lo que implicaría recorridos más largos.

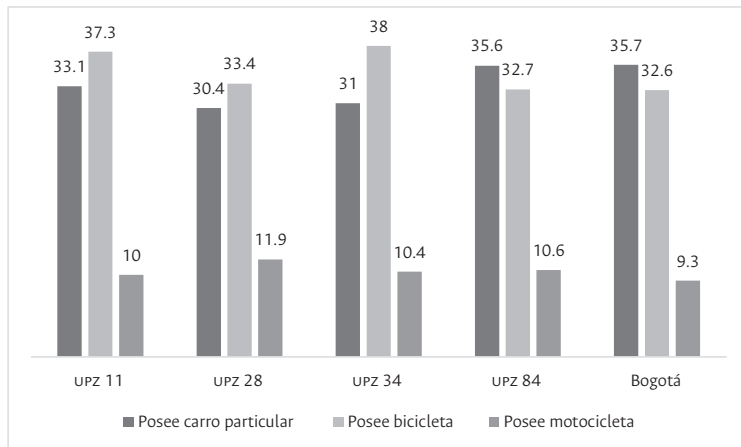
4 Los porcentajes de hogares propietarios no difieren mucho de lo identificado en la EM de 2017. En el caso de los arrendatarios, se observa un aumento, especialmente en la UPZ Bosa, donde este tipo de tenencia habría aumentado a un 47 %. Aplicados los factores de expansión, se cuenta con un total de 188 652 hogares en las cuatro UPZ.

Figura 7. Posesión de carro, bici y moto en hogares arrendatarios, en las UPZ de estudio (datos como porcentajes)



Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

Figura 8. Posesión de carro, bici y moto en hogares de propietarios, en las UPZ de estudio



Fuente. Elaboración propia con base en EM-2017.

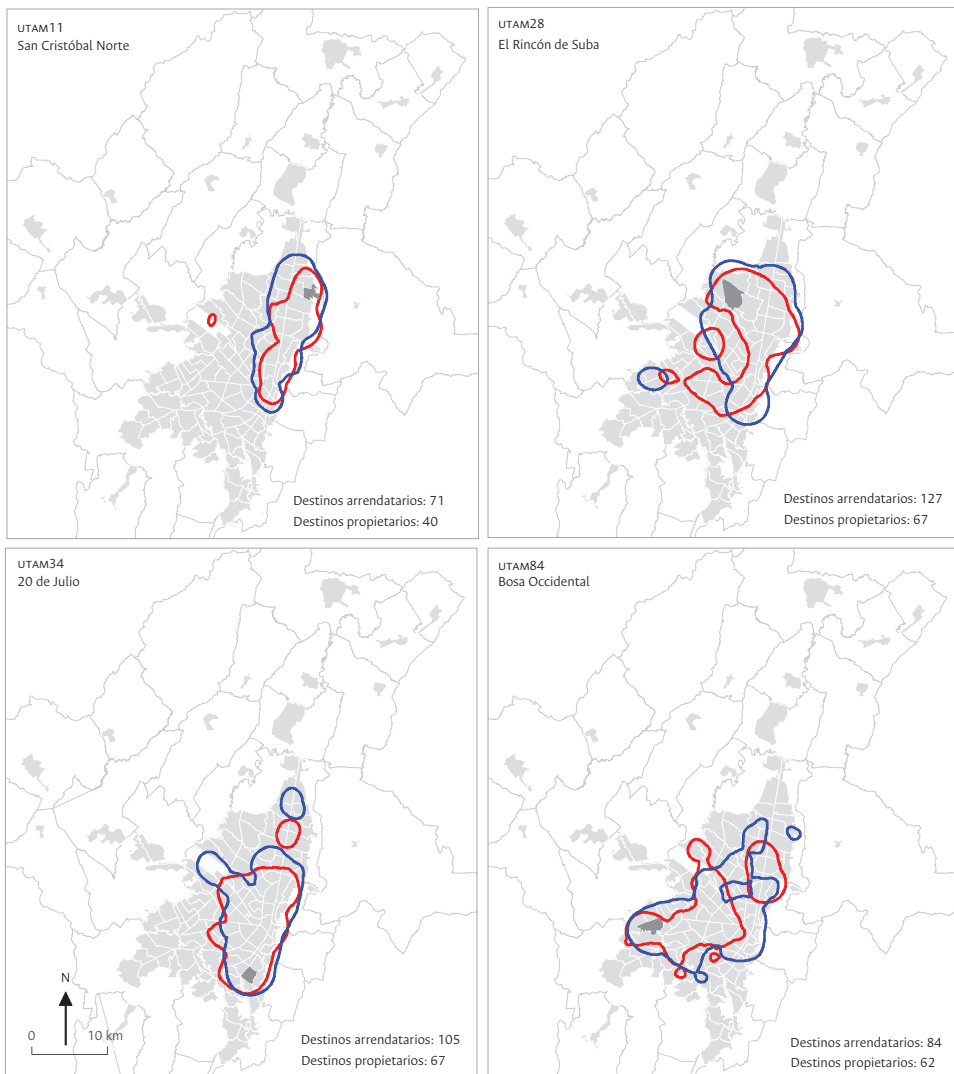
Si bien los espacios de acción de los inquilinos que aparecen en la figura 9 son un poco más extensos respecto a aquellos de los propietarios, tienen una forma bastante similar y se superponen bastante bien para los dos grupos, cualquiera sea su UTAM de residencia, por lo que no parece existir una diferencia en los lugares

de destino, según la tenencia de vivienda. En el caso de la UTAM San Cristóbal Norte, las trayectorias giran alrededor del eje nororiental-centro y se diferencian de las otras tres UTAM analizadas, en donde los viajes son más dispersos: en el caso de la UTAM Bosa, por ejemplo, se observan desplazamientos que parten del suroccidente hacia

el centro, y también hacia el norte y otras zonas del occidente. En el caso de la UTAM 20 de Julio, localizada al suroriente, se observa una dispersión de los lugares de trabajo, especialmente

hacia el occidente y el noroccidente. Por último, tanto inquilinos como propietarios residentes en la UTAM Suba El Rincón realizan trayectos por motivo de trabajo hacia el resto de la ciudad.

Figura 9. Mapa de áreas de delimitación de los lugares de destino con motivo trabajo, según tenencia de la vivienda (primer viaje desde la casa)



- Arrendatarios
- Propietarios (vivienda propia pagada)
- Límites de municipio fuera del Distrito Capital y límites de localidad en el DC
- Zona de residencia de los encuestados (zona de origen)

Método: alisado espacial por núcleo (radio: 3km, función triangular, operación: suma) - Selección de los píxeles con valor >> 1.5
Con este último umbral se descarta los lugares de destino aislados

Nota: un destino por persona
(ya que se trata del primer viaje para cada persona)

Fuente. Elaboración propia con base en EMU-2019.

Ahora bien, realizar desplazamientos hacia las mismas zonas de la ciudad por motivos de trabajo puede ocultar diferencias en cuanto a las experiencias de los viajes, lo que depende del modo de transporte usados. En el caso de la UTAM San Cristóbal Norte, que goza de la localización en el eje nororiental, es más alto el uso de vehículos particulares entre la población propietaria e incluso arrendataria, si se compara con las otras tres UTAM. En cuanto al uso del transporte público, hay que diferenciar entre Transmilenio y el servicio provisional de transporte público, que corresponde a la oferta

antigua de buses y rutas que aún sigue en operación. El peso que tiene Transmilenio en todas las UTAM, excepto en San Cristóbal Norte, puede explicarse por la proximidad de las UPZ de estudio a los corredores exclusivos como el de la NQS, la Carrera Décima, la Avenida Caracas y Las Américas. En cuanto al SITP provisional, su uso es menor en casi todas las UTAM y sin mayores diferencias entre arrendatarios y propietarios, a excepción, una vez más, de San Cristóbal Norte, donde ya se mencionó el peso que tienen otros modos de transporte usados entre la población que es propietaria.

Tabla 10. Modos de transportes usados para el primer viaje desde la casa con motivo de trabajo (población arrendataria 3; población propietaria 1)

	UTAM 11 San Cristóbal Norte		UTAM 28 El Rincón		UTAM 34 20 de Julio		UTAM 84 Bosa Occidente	
	1	3	1	3	1	3	1	3
A pie	4.1	11.4	14.8	12.2	17.6	26.4	4.1	17.4
Alimentador	0	2.1	0	1.4	0	0	0	0
Auto	25.5	13.4	6.6	5.7	7.6	5.5	2.6	4.1
Bicicleta	1.9	7.3	3.2	13.1	0.9	2.1	17.5	13.1
Bicitaxi	0	0	0	0.6	0	0	0	0
Moto	13.7	28.1	8.3	11.9	7.8	9.3	20.1	7.7
SITP provisional	1.9	15.6	18.2	15.5	21.2	12.1	7.4	5.7
TM (Transmilenio)	11.3	13.4	26.3	24.5	27.6	28	21.3	32.1
Informal	1.9	0.1	4.5	3.9	1.3	0	1	2.4
Público Individual	7.6	0.1	2.3	5.4	4.8	4.5	0	1.7

Fuente. Elaboración propia con base en EMU-2019.

Otro modo que interesa en este análisis es la moto, que si bien es de uso extendido en la ciudad y en las áreas analizadas, tiene como ventaja el ser más asequible que un carro particular. Los usos más altos de la moto se evidencian entre los arrendatarios, salvo en la UTAM Bosa.

En cuanto a modos más sostenibles, como la bicicleta, su uso es también más alto entre los arrendatarios, salvo en la UTAM Bosa. Pero su uso es globalmente menor en las UTAM empinadas (San Cristóbal Norte y 20 de Julio). En el caso de Bosa, al suroccidente, no hay mayores

diferencias entre los dos grupos, al ser esta una zona en donde está más extendido el uso de este modo de desplazamiento. Destacamos el peso de los desplazamientos realizados a pie, que superan el 11 % de los viajes, en casi todas las UTAM e independiente del tipo de estatus residencial. Salvo lo observado entre la población propietaria que vive en las UTAM San Cristóbal Norte y Bosa Occidental, se presentan los mayores porcentajes en la UTAM 20 de Julio, localizada al sur del centro histórico de la ciudad.

Otro aspecto que puede ayudar para identificar las posibles diferencias entre inquilinos y propietarios se refiere a la duración promedio de los viajes. En términos generales, los hogares que viven en arriendo se enfrentan a los tiempos promedio de desplazamiento más bajos. Una posible explicación puede guardar relación con el uso mayor del carro particular entre los propietarios, más sujeto a los trancones, lo que no pasa con la moto, cuyo uso es más frecuente entre los inquilinos (salvo en

Bosa). Sin embargo, al comparar entre UTAM se aprecia que no es igual vivir como inquilino en San Cristóbal Norte y durar 52 minutos en un viaje, mientras que otras personas, también arrendatarias, gasten más de 72 minutos si se encuentran al noroccidente, en Suba. En efecto, las UTAM localizadas en los extremos suroccidente y noroccidente implican mayores tiempos de desplazamiento, si se comparan con las UTAM localizadas al nororiente y suroriente de la ciudad.

Tabla 11. Duración promedio de los viajes realizados, según estatus residencial

	UPZ 11 San Cristóbal Norte	UPZ 28 El Rincón	UPZ 34 20 de Julio	UPZ 84 Bosa Occidente
	Duración promedio	Duración Promedio	Duración Promedio	Duración Promedio
Propietario	73.3	87.4	62.4	82.1
Está pagando la vivienda	59.5	81.7	62.4	77.4
Arriendo	51.9	72.3	60.7	67.3
Promedio por UPZ	59.8	78	61.6	74.3
Total de las cuatro UPZ	73.6			

Fuente. Elaboración propia con base en EMU-2019.

Un penúltimo aspecto que mostramos en este análisis relaciona el número de destinos según propietarios y arrendatarios, versus el tamaño del área de destino (tabla 12 y figura 10). Con ello se confirma la información de la figura 9, en donde se observa una dispersión

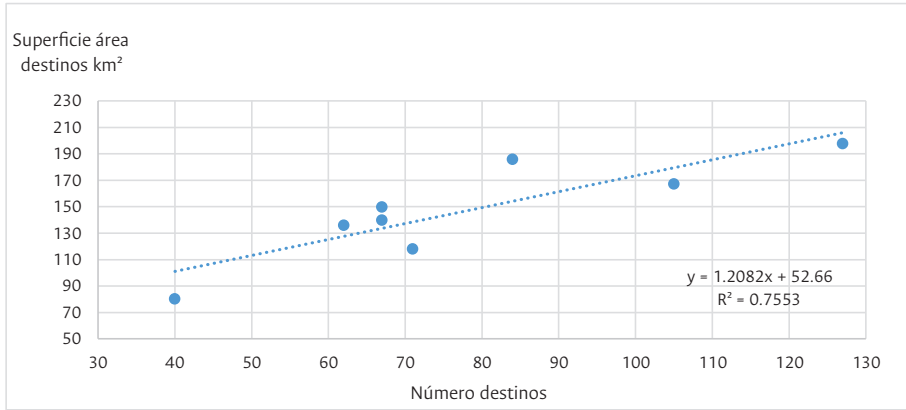
ligeramente mayor de las áreas de destino de los inquilinos de las cuatro UPZ de origen. Ello se debe a la mayor cantidad de hogares en arriendo, lo que implica, a su vez, un mayor número de destinos para este grupo.

Tabla 12. Número de destinos por UTAM de origen y según tenencia de vivienda

	UPZ 11 San Cristóbal Norte		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa Occidente	
	Número de destinos	Superficie área destino km ²	Número de destinos	Superficie área destino km ²	Número de destinos	Superficie área destino km ²	Número de destinos	Superficie área destino km ²
Propietario	40	80.2	67	149.8	67	139.6	62	135.9
Arriendo	71	112	127	197.6	105	167.2	84	185.7

Fuente. Elaboración propia con base en EMU-2019.

Figura 10. Relación entre el número de destinos y la superficie de las áreas de los destinos



Fuente. Elaboración propia a partir con base en EMU-2019.

Para terminar, se calcularon las distancias en km de estos viajes realizados, sin embargo, el resultado no arroja mayores diferencias según el estatus residencial (tabla 13).

Tabla 13. Distancias en km de los viajes realizados, según estatus residencial en las UPZ de estudio

	UPZ 11 San Cristóbal Norte		UPZ 28 El Rincón		UPZ 34 20 de Julio		UPZ 84 Bosa Occidente	
	Longitud media (km)	Longitud media ponderada	Longitud media (km)	Longitud media ponderada	Longitud media (km)	Longitud media ponderada	Longitud media (km)	Longitud media ponderada
Propietario	8.4	9.0	8.0	7.9	7.5	7.4	10.2	10.5
Arriendo	8.1	7.8	7.0	6.9	8.4	9.0	8.3	8.6

Fuente. Elaboración propia con base en EMU-2019.

Conclusiones

Esta investigación presentó un análisis de las condiciones de vida de los hogares, según la tenencia de la vivienda en zonas periféricas y pericentrales de Bogotá. Para describir las condiciones de vida de los inquilinos y propietarios consideramos criterios habituales, tales como su nivel socioeconómico, el déficit cualitativo de la vivienda, el hacinamiento, la provisión de servicios públicos, etc. También incluimos variables adicionales relacionadas con la movilidad

residencial y cotidiana, partiendo de la hipótesis de que la desigualdad se manifiesta también en la forma como los hogares eligen el lugar en donde residen y se desplazan cada día.

Entre las principales conclusiones se observa que las características de la vivienda y el acceso a servicios públicos son muy parecidos entre los arrendatarios y propietarios, por lo que se pueden asumir condiciones de vida bastante similares entre los dos grupos, desde este punto de vista, salvo el hacinamiento que es mayor entre los inquilinos. Se evidencia también una

cierta homogeneidad entre ambos grupos en lo que se refiere a sus movilidades cotidianas, pero las diferencias están asociadas ante todo a la tasa de motorización, que es mayor entre los propietarios, y la duración de los viajes, que es menor para los arrendatarios, debido a su mayor uso de la moto, menos sensible a los trancones. Otro contraste en la movilidad cotidiana tiene que ver con la localización del lugar de residencia en el espacio metropolitano. Mientras vivir en la periferia noroccidental y suroccidental implica mayores tiempos de desplazamiento tanto para los inquilinos como para los propietarios, para quienes viven en el nororiente y el suroriente los tiempos son menores, cualquiera sea el estatus de ocupación de la vivienda. En cuanto a los modos de transporte, también se observan diferencias entre zonas, porque el uso del auto es más importante en San Cristóbal Norte y particularmente para los propietarios. El uso de medios de transporte público es extendido y explicado por la cercanía a las troncales de Transmilenio. Un modo de transporte más sostenible, como la bicicleta, se encuentra mayormente en Bosa.

A raíz de este trabajo surgen varias propuestas de investigación, con el fin de mejorar la comprensión de las condiciones de vida en toda su complejidad. Una primera propuesta remite a la necesidad de caracterizar con mayor detalle el nivel socioeconómico de los hogares, que es un elemento clave de sus condiciones de vida, ya que determina tanto su localización al interior de la urbe y sus condiciones de movilidad cotidiana, como la posibilidad de acceso a la vivienda. En el presente trabajo se infirió el nivel de riqueza de los hogares por medio de los estratos del DAPD y del Índice de Condición Social (ICS). Sin embargo, los datos disponibles solo permitieron considerar estos indicadores de forma agregada por manzana o por UPZ y no para cada hogar encuestado en la EM-2017 o en la EMU-2019. Además, como lo señalamos, la estratificación del DAPD se calcula a partir de una serie de características de las viviendas y el entorno urbanístico, y por lo tanto no refleja con exactitud el nivel de riqueza de los hogares. Así mismo, tampoco es satisfactorio considerar

la delimitación de las UPZ de Mejoramiento Integral de Barrios para identificar hogares de bajos ingresos. De hecho, el tipo de urbanización de origen mayormente informal puede ocultar una gran heterogeneidad socioeconómica, como lo vimos en el caso de San Cristóbal Norte puede ocultar una gran heterogeneidad socioeconómica. Por estos motivos, una segunda propuesta sería la de incorporar las tres variables necesarias para el cálculo del ICS (número de personas que componen el hogar, número de cuartos en la vivienda, número de años de estudio de cada miembro del hogar mayor a 15 años) en los instrumentos de recolección de datos, como las encuestas multipropósito o las encuestas de movilidad urbana.

Una vez sea posible calcular el ICS se podrá tener una jerarquización más precisa que permita validar hipótesis tales como la incidencia del nivel socioeconómico en el estatus de ocupación residencial (pobres inquilinos-propietarios no pobres), de localización (pobres en periferias-no pobres en centros) o de movilidad (pobres con peores condiciones-no pobres con mejores condiciones). Estos son algunos aspectos que sumados a los análisis de calidad de vida podrían dar cuenta de un cuadro más complejo de las desigualdades manifiestas en un área metropolitana como Bogotá.

Referencias

- Alfonso, Ó. (2016). La calidad de la densidad urbana en Bogotá. *Revista de Economía Institucional*, 18(34), 229-253. Recuperado de <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/ecoins/article/view/4510> - doi:10.18601/01245996.v18n34.13
- Avellaneda, P. y Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 47-58. Recuperado de <https://doi.org/10.34096/rtt.i4.256>
- Centro de Estudios de la Construcción y el Desarrollo Urbano y Regional (CENAC). (2012).

- Perfil del hogar arrendatario en Bogotá, D. C. y estimación del valor del mercado. Recuperado de <https://cenac.org.co/index.shtml?apc=I1----&x=20157819>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2018). *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/43239-anuario-estadistico-america-latina-caribe-2017-statistical-yearbook-latin>
- Demoraes, F., Bouquet, M. y Mericskay, B. (2021). L'efficacité visuelle des cartogrammes animés en question - Une piste d'amélioration à travers l'exemple de la ségrégation à Bogotá (1993-2005). *Revue M@ppemonde*. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03029241> doi:10.4000/mappemonde.5813
- Demoraes, F., Contreras, Y. y Piron, M. (2016). Localización residencial, posición socioeconómica, ciclo de vida y espacios de movilidad cotidiana en Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, 274-301. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01401945> - doi: 10.34096/rtt.i15.2861.
- Demoraes, F. y Gouëset, V. (2020). *Relationships to time and space in a context of urban change: some findings from "space-time of action" analysis in Bogotá (1993-2009)*. International Association People-Environment Studies / IAPS 2020 - 26th conference, Jun 2020, Québec, Canada. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02879555> - doi: 10.13140/RG.2.2.10798.95043
- Demoraes, F., Gouëset, V. y Sáenz, H. (2020). *Metodología de cálculo y cartografía del Índice de Condición Social de los hogares - Aplicación al Área Metropolitana de Bogotá con base en el censo de 2018*. Informe ANR MODURAL. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02949495> - doi: 10.13140/RG.2.2.13312.25603
- Demoraes, F., Gouëset, V. y Moreno, C. (2020). *Características de la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Bogotá, con base en la Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019 - Un panorama en mapas*. Informe ANR MODURAL. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02887070> - doi: 10.13140/RG.2.2.26676.27523
- Demoraes, F., Gouëset, V., Piron, M., Figueroa, O. y Zioni, S. (2013). Desigualdades sócio-territoriais e mobilidades cotidianas nas metrópoles de América Latina: uma comparação entre Bogotá, Santiago de Chile e São Paulo. *Revista dos Transportes Públicos*, 35(134), 9-30. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-shs-01110019>
- Demoraes, F., Souris, M. y Contreras, Y. (2020). *Live nearby, be different, work apart? Some learnings from action spaces discrepancies in Santiago de Chile*, *Geographical Analysis*. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02464601> - doi:10.1111/gean.12232
- Dureau, F. (2000). Las nuevas escalas de segregación en Bogotá. En F. Dureau, V. Dupont et al. (dir.), *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional* (pp. 162-170). Bogotá: Instituto de Investigaciones para el Desarrollo.
- Dureau, F. y Gouëset, V. (2012). 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*, 2(25), 65-94. Recuperado de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1878>
- Dureau, F. (coord.), Contreras, Y., Cymbalista, R., Le Roux, G. y Piron, M. (2015). Cambios en la intensidad y escala de la segregación residencial desde el año 1990: un análisis comparativo. En F. Dureau, T. Lulle, S. Souchaud, S. y Y. Contreras, *Movilidades y cambio urbano*. Bogotá, Santiago y São Paulo: Universidad Externado de Colombia.

- Encuesta de Movilidad Urbana (EMU). (2019). Recuperado de https://www.movilidad-bogota.gov.co/web/encuesta_de_movilidad_2019
- Encuesta Multipropósito (EM). (2017). Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/encuesta-multiproposito/encuesta-multi-proposito-2017>
- Gouëset, V., Demoraes, F., Le Roux, G., Figueroa, O. y Zioni, S. (2015). Recorrer la Metrópoli. Prácticas de movilidad cotidiana y desigualdades socio-territoriales en Bogotá, Santiago de Chile y São Paulo. En F. Dureau, T. Lulle, S. Souchaud y Y. Contreras, *Movilidades y cambio urbano*. (pp. 303-344). Bogotá, Santiago y São Paulo: Universidad Externado de Colombia. Recuperado de <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01282075>
- Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). *Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile*. Recuperado de <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/130635>
- Jouffe, Y. (2011). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *Eure* 36(108), 29-47. doi: 10.4067/S0250-71612010000200002
- Le Roux, G. (2015). *(Re)connaître le stade de peuplement actuel des grandes villes latino-américaines. Diversification des parcours des habitants et des échelles du changement urbain à Bogotá (Colombie)* (tesis de doctorado. Université de Poitiers). Recuperado de <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01176054/>
- Oviedo, D. y Titheridge, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*, 55, 152-164. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2015.12.004
- Parias, A. (2008) El mercado de arrendamiento en barrios informales en Bogotá, un mercado estructural. *Revista Territorios* 18-19, 75-101. Recuperado de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/828>
- Robert, J., Gouëset, V., Demoraes, F., Flechas, A. L., Moreno, C. et al. (noviembre, 2020). *Analizar las condiciones de movilidad en las periferias de Lima y Bogotá - Desafío científico y propuesta metodológica*. XIV Seminario Internacional de Investigación Urbana y Regional. Bogotá, Colombia. Recuperado de https://hal.archives-ouvertes.fr/ANR_MODURAL/hal-03002827
- Sáenz, H. (2019). El Investigador en el espejo. Analizar los fenómenos económicos a partir de la experiencia propia. *International Multidisciplinary Journal of Social Sciences* 8(3), 191-215. Recuperado de <https://hipatiapress.com/hpjournals/index.php/rimcis/article/view/4025> - doi: 10.17583/rimcis.2019.4025
- Sáenz, H. (2018). El arrendamiento residencial en los barrios populares: las redes de relaciones y la generación de compromisos. *Revista Territorios*, 38, 95-117. Recuperado de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/5999> - doi: 10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.5999
- Sáenz, H. (2017). Más allá de la informalización del mercado: el papel de la reciprocidad en el arrendamiento residencial en un barrio popular. En Ó. Alfonso (comp.), *Bogotá en la encrucijada del desorden. Estructuras socioespaciales y gobernabilidad metropolitana* (pp. 163-197). Bogotá: Universidad Externado de Colombia. Serie Economía Institucional Urbana 13.
- Salas, A. (2008). *Segregación residencial y producción de viviendas en Bogotá, entre imágenes y realidades* (tesis de Geografía, Université de Poitiers). Recuperado de <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00303317>

- Secretaría Distrital de Planeación (SDP). (2017). Monografía 2017. Localidad de Bosa. Bogotá. Recuperado de <http://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/informacion-cartografia-y-estadistica>
- Secretaría Distrital de Planeación (SDP). (2017). Monografía 2017. Localidad de San Cristóbal. Bogotá. Recuperado de <http://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/informacion-cartografia-y-estadistica>
- Secretaría Distrital de Planeación (SDP). (2017). Monografía 2017. Localidad de Suba. Bogotá. Recuperado de <http://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/informacion-cartografia-y-estadistica>
- Secretaría Distrital de Planeación (SDP). (2017). Monografía 2017. Localidad de Usaquén. Bogotá. Recuperado de <http://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/informacion-cartografia-y-estadistica>
- Torres, J. E. (2012). *Estudio sobre el mercado de arrendamiento de vivienda en Colombia*. Informe final. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Recuperado de <https://cenac.org.co/index.shtml?apc=I1----&x=20157971>
- Vecchio, G. (2018). Movilidades periféricas en Bogotá: hacia un nuevo paradigma. *Quid* 16. *Revista del Área de Estudios Urbanos*, 182-209. Recuperado de <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/2802>