



HAL
open science

**Monografía sobre la organización socio-espacial, la
provisión de transporte y las condiciones de movilidad
en la zona “El Porvenir - Bosa” (Bogotá)**

Harold Madrigal

► **To cite this version:**

Harold Madrigal. Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “El Porvenir - Bosa” (Bogotá). Projet ANR Modural. 2021. hal-03981613

HAL Id: hal-03981613

<https://hal.science/hal-03981613v1>

Submitted on 16 Feb 2023

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.



PROGRAMA Modural

*Prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina
Estudio comparativo de Bogotá y Lima*

2020-2023

Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “El Porvenir - Bosa” (Bogotá)

Autor: Harold S. Madrigal Astudillo

Supervisión: Jérémy ROBERT, Hernando SAENZ & Vincent GOUSET

Octubre 2021



Créditos

Este documento ha sido realizado en el marco del programa de investigación Modural “Las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América latina: estudio comparativo de Bogotá (Colombia) y Lima (Perú)”¹. Este programa es financiado por la ANR (Agencia Nacional de la Investigación Francesa) durante el periodo 2020-2023 y coordinado por Vincent Gouëset y Florent Demoraes. Involucra a docentes-investigadores de la Universidad Rennes 2, el Instituto Francés de Estudios Andinos y a académicos de las siguientes universidades: Pontificia Universidad Católica del Perú, Universidad Piloto, Universidad Santo Tomás, Universidad Jorge Tadeo Lozano y Universidad Nacional de Colombia. El contenido es propiedad intelectual de sus autores.

Como citar:

MADRIGAL H., 2021, Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “El Porvenir - Bosa” (Bogotá), Informe del programa Modural ANR-19-CE22-0016, 61 p., <https://hal.science/hal-03981608>

Presentación general de las monografías

El programa Modural analiza las prácticas de movilidad cotidiana y el uso de los modos de desplazamiento considerados como sostenibles en los sectores periféricos de Lima y Bogotá que presentan condiciones socio-económicas y de movilidad particularmente difíciles. En este marco, se seleccionaron cuatro zonas de estudio por ciudad². El presente documento es una monografía elaborado con el objetivo de construir un conocimiento previo que sirva de base para la realización de encuestas mixtas (por cuestionario y con métodos cualitativos) en el primer semestre del 2022. Las monografías incluyen información sobre las características de cada zona en términos de organización socio-espacial, provisión de transporte y condiciones de movilidad. También se indagó sobre los impactos de la crisis del Covid y del paro nacional de abril y mayo 2021 en Bogotá. Estas monografías han sido realizadas por asistentes de investigación contratados en el marco del proyecto, durante 2 meses, de julio a agosto 2021, en Lima y Bogotá, con supervisión de los investigadores del equipo. El trabajo siguió la misma metodología, incluyendo análisis de fuentes secundarias y 20 entrevistas dirigidas a distintos perfiles de residentes y actores clave, con guías diseñadas por el equipo Modural. Los informes siguen la misma trama.

Cartografía en línea: Las monografías son complementadas por una cartografía dinámica en UMap en línea: <https://modural.hypotheses.org/1275>



¹ Programa ANR-19-CE22-0016 : <https://modural.hypotheses.org/le-projet-modural/el-proyecto>

² Referenciadas en los siguientes mapas: <https://modural.hypotheses.org/1068>

RESUMEN	5
1. DESCRIPCION DE LA INFORMACION RECOPIADA.....	5
1.1 ENTREVISTAS.....	5
1.2 OBSERVACION DE CAMPO	7
1.3 DOCUMENTOS.....	9
2. CARACTERISTICAS GENERALES DE LA UPZ 86 EL PORVENIR	9
2.1 BREVE DESCRIPCION HISTORICA	9
2.2 DEFINICION DE SUBSECTORES.....	11
<i>Sector 1: Zonas de autoconstrucción.....</i>	<i>11</i>
<i>Sector 2: Proyectos de vivienda planificada.....</i>	<i>12</i>
<i>Sector 3: Proyecto Ciudadela El Porvenir.....</i>	<i>13</i>
2.3 PROYECTOS INFRAESTRUCTURALES	16
<i>Avenida Bosa y Avenida Alsacia-El Tintal:</i>	<i>16</i>
<i>Primera línea del Metro de Bogotá</i>	<i>17</i>
<i>Avenida Longitudinal Occidental (ALO)</i>	<i>17</i>
2.4 ASPECTOS DEMOGRAFICOS GENERALES.....	18
3. OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD	22
3.1 MODOS COLECTIVOS.....	22
3.1.1 <i>Transporte formal.....</i>	<i>22</i>
3.1.3 <i>Transporte informal</i>	<i>28</i>
3.2 MODOS INDIVIDUALES ACTIVOS (BICICLETA)	36
3.3 CONDICIONES GENERALES QUE INCIDEN EN LA MOVILIDAD	37
4. RUTINAS DE MOVILIDAD	38
5. LUGARES CLAVE PARA LA MOVILIDAD	45
6. LOS IMPACTOS DEL COVID Y PARO NACIONAL SOBRE LAS RUTINAS DE MOVILIDAD COTIDIANA	48
7. PRINCIPALES PROBLEMAS Y CONFLICTOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD	51
7.1 INSEGURIDAD Y SU INCIDENCIA EN LA MOVILIDAD.....	52
7.2 CONFLICTOS ENTRE LAS DIFERENTES MODALIDADES DE TRANSPORTE.....	54
8. MOVILIDAD Y ENFOQUE DIFERENCIAL	56
8.1 POBLACION EN CONDICION DE DISCAPACIDAD O MOVILIDAD REDUCIDA / NO AUTONOMA.....	56
8.2 EFECTO DEL GENERO SOBRE LA MOVILIDAD COTIDIANA.....	58
BIBLIOGRAFIA.....	60

Lista de Figuras

Figura 1. Actores sociales entrevistados en la ZE	6
Figura 2. Lugar de residenciad de los entrevistados	7
Figura 3. Distribución de los usos asignados en Ciudadela el Porvenir	13
Figura 4. Subsectores que componen la zona de estudio	16
Figura 5. Localización primera línea del Metro de Bogotá	17
Figura 6: Proyección de la ALO.....	18
Figura 7: Estratificación socioeconómica urbana. Localidad N° 7 Bosa	20
Figura 8. Parqueadero de los Colectivos Blancos en el sector de Bosa Santa Fe.....	28

Figura 9. Paradero de bici-mototaxis ubicado frente al Centro Comercial Trebolis	32
Figura 10. Paraderos y rutas de las modalidades de transporte formal e informal.....	35
Figura 11. Rutinas de movilidad	40
Figura 12. Lugares clave para la movilidad.....	47

Lista de gráficas

Gráfica 1. Opciones de movilidad para trabajo	11
Gráfica 2. Opciones de movilidad para educación	11
Gráfica 3. Piramide poblacional de la UPZ El Porvenir para el año 2018.....	19
Gráfica 4. Tipo de tenencia de vivienda	21
Gráfica 5. Demanda del SITP en su componente zonal durante los últimos tres años.....	48
Gráfica 6. Percepción frente a la seguridad, transporte público y equipamiento	51

Lista de tablas

Tabla 1. Rango de edad de los residentes entrevistados	5
Tabla 2. Tiempo de residencia en la ZE de los entrevistados	7
Tabla 3. Principales avenidas esquematizadas dentro del Plan Parcial	14
Tabla 4. Maya vial intermedia y local en Ciudadela El Porvenir	14
Tabla 5. Rutas alimentadoras.....	22
Tabla 6. Rutas del SITP que operan en la ZE.....	26
Tabla 7. Rutas de los Colectivos Blancos que operan en la ZE	29
Tabla 8. Lugares clave para la movilidad y sitios de referencia	45
Tabla 9: Conflictos relacionados con el transporte urbano	51

Resumen

Con el objetivo de analizar las dinámicas de movilidad cotidiana en la periferia de las ciudades Latinoamericanas, el equipo Modural, a través de un análisis estadístico, seleccionó algunas zonas de las ciudades de Lima y Bogotá que presentan profundas problemáticas en este aspecto, para las cuales se está diseñado una metodología que parte del instrumento de encuesta. En el caso de Bogotá, se definieron cuatro: La Comuna 4 del casco urbano del municipio de Soacha, Altos de Cazucá, la UPZ Lucero, UPZ El Rincón y UPZ El Porvenir, de las cuales, se tomó esta última como la Zona de Encuesta (ZE) en la que se realizó el trabajo de investigación que dio paso a la presente monografía, en la cual, a continuación se expondrá los resultados obtenidos, relacionados con las características generales de la UPZ y los subsectores que la componen; oferta de transporte (formal e informal) y las condiciones de movilidad; rutinas de movilidad y algunos de los lugares clave para realizarlas; problemáticas de inseguridad y conflictos presentes entre los diferentes medios de transporte; dificultades que presenta la población en condición de discapacidad (invidente y con movilidad reducida) y, finalmente, la movilidad desde la perspectiva de género.

1. Descripción de la información recopilada

1.1 Entrevistas

Para la construcción de esta monografía se aplicaron 21 entrevistas (con la participación de 24 personas),³ 10 dirigidas a actores claves y 11 a residentes, para el caso de los segundos, el núcleo familiar estaba compuesto por un número de entre tres (3) y siete (7) personas, entre ellas se encontraban abuelos, hijos y nietos, es decir, estaba compuesto por varios hogares y, por otro lado, la edad de estos se puede dividir en los siguientes rangos:

Tabla 1. Rango de edad de los residentes entrevistados

Edad	Cantidad
Entre 24 y 37	5
Entre los 44 y 54	6
Entre los 64 y 79	1

Fuente. Elaboración propia.

La muestra poblacional de los residentes está compuesta por estudiantes universitarios (2), docentes de educación media (2), trabajadores de seguridad (2), operarias de aseo (2), operarios administrativos y técnicos y operaria técnica (3), vendedor ambulante (1), una (1) persona en condición de discapacidad⁴ y bicusuarios⁵; en cuanto los actores clave, hubo adultos mayores que lideran el programa *Sabias y sabios* (2), líderes sociales y presidentes de juntas de acción comunal (4), Misionero de Mariannahill (1), un (1) líder sindical de transporte informal, un actor institucional y docente universitario (1), un operario del SITP (1) y un conductor de bicitaxi (1) (figura 1).

³ Tres entrevistas se realizaron con la participación de dos personas, dos fueron a actores claves y una a residentes, por ello, el total de entrevistados suman 24.

⁴ Cabe añadir, que además de esta entrevista, hubo otra aplicada a una líder social que es madre de una persona en condición de discapacidad.

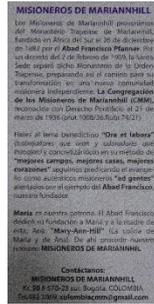
⁵ En algunos casos, los entrevistados asumían varios roles, por ejemplo, los estudiantes universitarios, uno de los docentes de educación media y una operaria técnica también son bicusuarios o, por otro lado, una de las líderes sociales, además de ser estudiante universitaria, es madre de una persona en condición de movilidad y cognición limitada etc. Si bien, se logró obtener información desde sus diferentes roles, siempre se profundizó en los temas a partir de su actividad principal y posición dentro de la investigación, es decir, como actores claves o residentes.

Figura 1. Actores sociales entrevistados en la ZE

Lideres sociales



Lideres sociales e integrantes de la Mesa de Trabajo UPZ 86



Misioneros de Mariannahill apoyando a la iglesia católica y a lideres sociales

Representantes del gremio del transporte informal en la ZE



Líder del Sindicato Nacional de Transporte Alternativo - SINTRAL



Conductor de bicitaxi desde hace 13 años

Residentes del sector



Residente de la zona con una antigüedad de 42 años



Bicisuario

*Fotografías capturadas durante visitas a la ZE durante junio y julio de 2021.

Fuente. Elaboración propia.

Añadido a lo anterior, la antigüedad de residencia de los entrevistados oscila entre los cuatro y cuarenta y dos años⁶ (tabla 2); es importante señalar esto ya que los más antiguos presenciaron los cambios que trajo consigo el proyecto Metrovivienda, en su etapa Ciudadela El Porvenir, y como este incidió en el cambio de la movilidad del sector, por otro lado, los residentes menos antiguos relatan los problemas que tiene el transporte en el sector.

⁶ Es de aclarar, que solo dos entrevistados no viven en la ZE (el conductor del SITP y el líder del SINTRAL), sin embargo, el segundo reside desde hace 20 años en La Libertad, barrio que colinda con la UPZ El Porvenir.

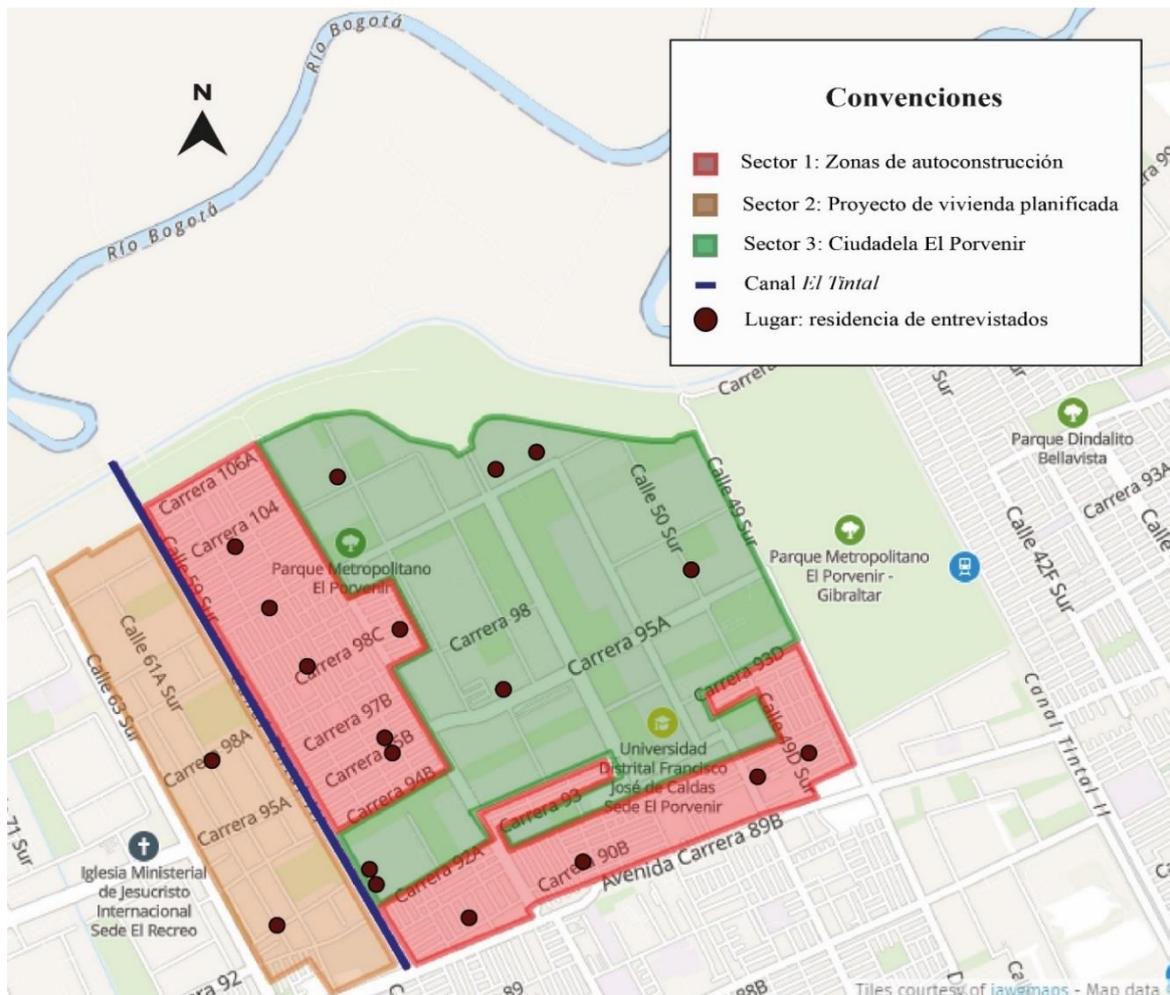
Tabla 2. Tiempo de residencia en la ZE de los entrevistados

Años de residencia	No. de personas entrevistadas
Entre 3 y 8	4
Entre 10 y 20	12
Entre 25 y 29	3
Entre 34 y 42	4

Fuente. Elaboración propia.

En cuanto al lugar de residencia de los entrevistados, se buscó abarcar toda la ZE, para determinar las particularidades de cada subsector.

Figura 2. Lugar de residencia de los entrevistados



Fuente. Elaboración propia a partir de mapa base suministrado por el equipo Modural

1.2 Observación de campo

Añadido a lo anterior, se realizaron dos visitas planeadas con el equipo Modural, la primera consistió en un recorrido por la Ciudadela El Porvenir, el barrio Santa Fe y los sectores que rodea la principal ciclorruta del sector; en la segunda, inicialmente se realizó un grupo focal en el que participó representantes de organizaciones como el *Comité Operativo Local de Discapacidad* (CONDIS), la *Asociación de juntas de Bosa y Vocero de la bicicleta*, SINTRAL y representantes del *Consejo de planeación Local de Bosa* (CPL); después de este encuentro se realizó otro recorrido que abarcó la totalidad de la UPZ, este se realizó en compañía de los líderes de SINTRAL. Por otro

lado, se realizaron diversas visitas individuales para la recolección del material fotográfico y el contacto con las personas que residen en la zona, así se logró gran parte de las entrevistas, añadido a esto, se buscó reconocer y describir las características generales de la ZE, de esta manera se definió los subsectores conformados por 1. los conjuntos residenciales de propiedad horizontal y de casas, de Vivienda de Interés Social (VIS) y Vivienda de Interés Prioritario (VIP), que conforman el proyecto *Ciudadela El Porvenir*, 2. las zonas de vivienda por autoconstrucción, y 3. por vivienda formal planificada. Por otro lado, se ubicaron las vías y calles que mayor incidencia tienen en términos de movilidad, esto, teniendo en cuenta:

- El tránsito de personas, rutas de los diferentes medios de transporte tanto formales como informales.
- Proyectos viales y residenciales que se están dando en la actualidad (Avenida Tintal y Avenida Guayacanes) y la especulación que gira en torno a los que se proyectan (la adecuación y ampliación de la Avenida 99 C con calle 56f, primera Línea del Metro; culminación de la Avenida 1^{ra} de Mayo y continuidad de la Avenida Santa Fe).
- Equipamiento urbano y su incidencia en la movilidad del sector (centros comerciales, colegios, la sede de la Universidad Distrital y establecimientos de atención en salud).
- Puntos de estacionamiento y rutas establecidas para el transporte informal, puntualmente de las asociaciones de bici y mototaxis, y colectivos piratas.
- Y, por último, la incidencia de organizaciones sociales, tanto locales como internacionales, que hacen presencia en la zona, de ellas se destacan las juntas de acción comunal, *Mesa de trabajo UPZ 86* y la congregación católica Mariannahill.

1.3 Documentos

Y finalmente, la recolección bibliográfica giró en torno a:

- Marco normativo, documentos institucionales que describen las condiciones sociales y económicas que hay en la zona de estudio, principalmente provenientes de la Secretaría Distrital de Integración Social (SDIS), la veeduría distrital y material técnico relacionado con los esquemas de ordenamiento territorial que inciden en la ZE.
- Información histórica de la UPZ
- Tesis, artículos académicos y portales distritales y de prensa de los cuales se obtuvo información relacionada con los medios de transporte que funcionan en la ZE.

A partir de lo anterior, se obtuvo los siguientes resultados.

2. Características generales de la UPZ 86 *El Porvenir*

2.1 Breve descripción histórica

La UPZ 86, fue reglamentada e incluida dentro del esquema de ordenamiento territorial en el año 2004, bajo el Decreto 410 expedido por la Alcaldía Mayor de Bogotá (2004). Si bien, es hasta este año que se constituye formalmente, sus orígenes datan de la década de los 70^{ta}, cuando comienzan a consolidarse los primeros barrios de autoconstrucción producto de la expansión urbana de la UPZ 84, Bosa Occidental; años después, aproximadamente en 1981, la Cooperativa Multibanca Popular (CMP) consolida un semillero de propietarios y compra antiguos terrenos rurales que en la actualidad conforman varios de los barrios de autoconstrucción de las etapas dos y tres (figura 3), estos pertenecían al señor Cantor Gonzales, antiguo propietario (Información tomada de: E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021 y E12: Líder 2 de programa *Sabios y Sabias*. Edad: 78 años. 7 de agosto de 2021, antiguos residentes de la ZE), posteriormente, durante la década de los 90, se terminó de consolidar la tercera etapa de estos asentamientos, producto de un proceso de urbanización informal (información tomada de E3: líder social, vicepresidenta *Mesa de Trabajo UPZ 86*. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021). Durante este tiempo, gran parte de la ZE era rural,

“Ah, bueno, antes de que este Peñalosa hiciera todo lo de Metrovivienda, pues mi barrio era... ¿Cómo le explico? es que dónde está la ciclo ruta hoy, todo eso era finca, potrero; por decirlo así. Había potreros, habían vallado, había cultivos. Por el lado donde está El Porvenir, también había resto de parcelas. Me acuerdo mucho que eran parcelas de acelga, de Repollo”. (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

Con la entrada en vigencia del decreto 395 del 2002, expedido por la Alcaldía Mayor de Bogotá, inicia la construcción de la segunda etapa del proyecto Metrovivienda⁷, denominada *Ciudadela El Porvenir*, este cambió totalmente la morfología urbana de la zona, puesto que, además de los proyectos residenciales tipo VIS y VIP, incorpora equipamiento urbano como parques, colegios, centros comerciales y de forma significativa, calles y avenidas que, para los antiguos residentes mejoraría la movilidad y reduciría las distancias que tenían que recorrer caminando o usando medios de transporte informal, para acceder al transporte público; de esta manera algunos residentes relataban algunas de las dificultades que padecían anteriormente,

⁷ Empresa creada bajo el acuerdo 15 de 1998 (Concejo de Bogotá D.C., 1998).

“Llegar al barrio para mí fue un poco difícil porque para ese entonces tocaba subir hasta El Tropezón, que hoy en día le llaman Bosa Linda, a coger el transporte que era de la compañía de Buses Blancos. (E6: Presidenta de junta de acción comunal del barrio El Regalo”. Edad: 50 años. 8 de agosto de 2021)

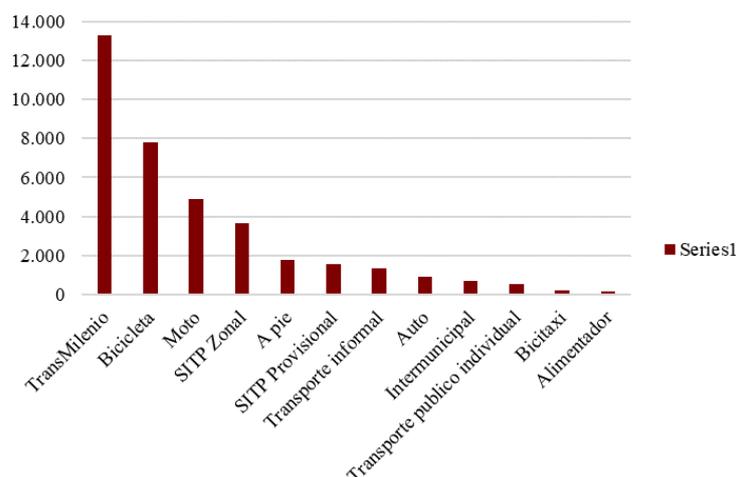
“(..) al principio el transporte era re malo y como no había vías, esto era un barrial (...) entonces le tocaba a uno subir: o hasta la Cabaña o hasta el CAI de La Libertad y coger un pirata que lo llevara a uno hasta Kennedy, (...) al lado del colegio INEM. Ahí llegaba uno y lo dejaba o lo sacaba a uno como por los lados de Roma o alguna cosa así; y ahí coger un bus”. (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

“Y allá nos dejaba el carrito y bregue para el transporte, porque por ejemplo yo trabajaba era en el norte y me tocaba caminar hasta arriba, para coger una buseta que salía de Roma para irme para el norte, para el Chico, y ya por la tarde la misma historia, ahí nos dejaba y eche pata de allá del lado de Roma hasta Bosa, al lado de la plaza y ahí había unos carritos que eran gris y nos dejaba ahí por los lados del CAI de la Libertad”. (E12: líder 1 de programa Sabios y Sabias. Edad: 79 años. 7 de agosto de 2021)

Aledaño a esto, en el 2003 se inaugura el Portal de las Américas y es a partir de este momento que la movilidad del sector gira en torno a Transmilenio. Al respecto, según relatan los entrevistados, desde la incorporación de este medio de transporte las rutas de buses tradicionales comienzan a desaparecer y con la llegada del Sistema de Transporte Urbano de Bogotá (SITP) se eliminan definitivamente. Añadido a esto, según relata el representante del SINTRAL, aparece el transporte informal puesto que quienes dependían de este trabajo y lo perdieron, decidieron consolidar otra alternativa para la movilidad que, en el caso de la ZE, tenía el propósito de suplir la necesidad de las personas que requerían llegar a puntos desde donde pudieran tomar Transmilenio o acceder a otras opciones de transporte, esto se daba principalmente hacia el portal de Las Américas, la Avenida Cali y Autopista sur. Por otro lado, el uso de lo que en su momento era el bicitaxi, tomo mayor relevancia ya que era la opción más exequible para transportarse hacia y desde los paraderos de las rutas alimentadoras, y años más tarde, hacia y desde los paraderos y parqueaderos del SITP y colectivos piratas, conocidos hoy en día como *Colectivos Blancos*.

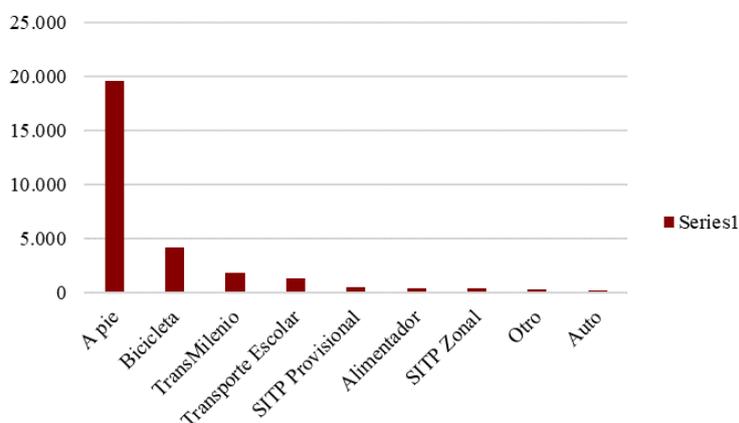
Sumado a lo anterior y ganando mayor importancia, durante este tiempo el uso de la bicicleta fue constante, pues ante las dificultades del transporte se convierte en la mejor opción, y posteriormente con la construcción planificada de las ciclorrutas (Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., 2004), principalmente la que conecta el occidente de Bosa con Fontibón, toma aún más fuerza, convirtiéndose, según los indicadores muestrales construidos por el equipo Modural, en la segunda opción de transporte (gráfica 1 y 2).

Gráfica 1. Opciones de movilidad para trabajo



Fuente. EOD 2019

Gráfica 2. Opciones de movilidad para educación



Fuente. EOD 2019.

Agregando algo más a este breve recorrido histórico, en el 2017 se inauguró la Sede de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Ciudadela Universitaria El Porvenir y en el 2021 se habilitó la Avenida Bosa y continúa la construcción de la Avenida Alsacia-Tintal, de las cuales se espera que mejore la movilidad de la zona.

2.2 Definición de subsectores

Como se mencionó inicialmente, la UPZ El Porvenir, puede dividirse en tres subsectores (figura 4) conformados por:

Sector 1: Zonas de autoconstrucción

Al no ser planificadas su morfología urbana dificulta el tránsito de vehículos grandes, el equipamiento urbano dirigido a personas en condición de discapacidad es casi nulo y, por su condición de informalidad, la pavimentación ha tomado bastante tiempo y no ha sido uniforme, en cuanto población, son zonas altamente densificadas, puesto que las viviendas están ocupadas por varias familias de un mismo núcleo familiar o arrendatarios (Información abstraída de E3: líderes sociales, Mesa de trabajo UPZ 86. 8 de agosto de 2021 y E12: líder 1 de programa Sabios y Sabias. Edad: 79 años. 7 de agosto de 2021); por su puesto, estos procesos se han dado de forma desigual, en diferentes etapas:

- **Etapa 1**

Esta, se dio a partir de la expansión urbana de los asentamientos informales de la UPZ 84, Bosa Occidental, se caracteriza por sus calles angostas, sin pavimentar y de difícil acceso vehicular, generando la priorización del tránsito peatonal, sin embargo, de acuerdo con las entrevistas, es un espacio peligroso por el número de atracos y homicidios reportados en esta zona. Por supuesto, es importante señalar que con la ampliación de la Avenida Alsacia-El Tintal, perdió parte de sus barrios, y algunas calles que conectaría con la Avenida quedaron cerradas, aun así, su principal ruta de acceso es la avenida Alsacia-El Tintal, esto facilita el acceso a rutas de transporte del SITP que provienen de la UPZ El Tintal y a las rutas alimentadoras *Avenida Tintal* y *Metrovivienda* (información abstraída de E3: líder social, presidente *Mesa de Trabajo UPZ 6*. Edad: 52 años. 8 de agosto de 2021).

- **Etapa 2**

Como ya se mencionó anteriormente, esta zona se consolidó a partir de la gestión que realizó la CMP, lo cual permitió la construcción de un espacio mejor planificado, cuya morfología urbana permite el tránsito vehicular de carros pequeños e incluso, en uno de los barrios ingresa la ruta alimentadora de Transmilenio Bosa Santa Fe. Aledaño a esto, es importante mencionar que fue una de las primeras zonas en ser pavimentadas, esto, gracias a la gestión de las juntas de acción comunal y posteriormente a la *Mesa de Trabajo UPZ 6*. Debido a que, en el occidente se encuentra el canal El Tintal el acceso a los diferentes medios de transporte lo obtienen llegando a la calle 56 f, allí tienen la posibilidad de tomar la ruta alimentadora Bosa Santa Fe, las rutas del SITP y las rutas de transporte informal de los Colectivos Blancos. De acuerdo con lo relatado por un conductor de una de las rutas del SITP, esta es una de las zonas con mayor demanda de transporte público y en donde poco se logra generar una oferta satisfactoria,

“La verdad, sí. Hay rutas en las cuales se suben muchos más pasajeros, como por lados del Santa Fe, que es la 508, se sube por la mañana... eso así hasta el tope, no alcanza a llegar hasta el Chicala, eso uno coge la Cali y ya está lleno.” (E19: Edad:44 años. el 8 de julio de 2021)

- **Etapa 3**

Finalmente, hacia el norte de la ZE, se encuentran el barrio Canaveralejo y El Corso, cuyos asentamientos fueron en parte producto de asentamientos informales a través de invasiones, lo cual propició la consolidación de una morfología desordenada, con calles angostas y de difícil tránsito vehicular, esto permite que los bici y mototaxis tengan más acogida ya que son quienes logran transitar por este sector con más facilidad. Por otro lado, caminar es la principal forma de llegar a puntos de mayor accesibilidad a transporte, también, sobre la calle 56f, principalmente a uno de los parqueaderos de los Colectivos Blancos (Calle 56 f con Carrera 103^a) (Información abstraída de: E3: líder social, vicepresidenta *Mesa de Trabajo UPZ 86*. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021).

Es importante aclarar, que hacia el occidente de estas dos últimas etapas se encuentra el canal El Tintal, lo cual genera que para acceder a cualquier tipo de transporte las personas deben dirigirse hacia las vías ubicadas en el oriente y sur de estos sectores.

Sector 2: Proyectos de vivienda planificada

La presencia del Canal *El Tintal* genera que el relacionamiento (en términos de movilidad) de esta zona con la UPZ sea distante, más aún porque hacia el occidente se encuentra la Avenida Bosa, lugar por el que transitan las rutas del SITP provenientes de la UPZ 87, Tintal Sur, y la ruta

alimentadora *Ciudadela El Recreo*. Si bien, no se constituyó dentro del proyecto de Metrovivienda, es una zona residencial que obedece a un esquema de planificación urbana, el cual permitió la consolidación de una morfología apropiada para el tránsito de transporte vehicular particular.

Sector 3: Proyecto Ciudadela El Porvenir

Esta zona está constituida por proyectos residenciales de vivienda unifamiliar y multifamiliar tipo VIS y VIP, su equipamiento urbano se caracteriza por las zonas destinadas a parques que comprenden 212.800 M2⁸, instituciones de educación media y superior, y dos centros comerciales (*Trebolis* y *Mi centro*), incluidos entre las zonas de comercio (Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., 2002) (figura 2):

Figura 3. Distribución de los usos asignados en Ciudadela el Porvenir



Fuente. Alcaldía Mayor de Bogotá (2014)

Por otro lado, para Metrovivienda fue importante que el proyecto contara con vías de acceso para lograr una buena comercialización del proyecto, por tanto, desde el inicio se consolidó la planeación de la maya vial arterial, de esta manera dentro del plan parcial se priorizó la construcción de las siguientes avenidas:

⁸ Las zonas de cesión para parques y equipamiento que conforma la estructura verde de la ZE, fue adoptado mediante el plan maestro del parque El Porvenir, por medio del Decreto 111 del 15 de abril de 2003.

Tabla 3. Principales avenidas esquematizadas dentro del Plan Parcial

Avenidas	Estado
Avenida Primera de Mayo	Construida hasta la intersección con la Avenida Santa Fe
Avenida Tintal	Construida dentro del espacios del Plan Parcial
Avenida Santa Fe	Construida desde la Calle 48 sur hasta Calle 56 f SUR

Fuente. Modificado a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2014)

Sumado a lo anterior, se enlista la maya vial intermedia y local, junto con las vías peatonales, que hasta el 2014, casi llegando al final de su construcción, se habían entregado:

Tabla 4. Maya vial intermedia y local en Ciudadela El Porvenir

Malla vial intermedia y local	Área M2
Calle 55 Sur (Entre kr 105 y MZ 46)	256
Calle 57 Sur (Entre kr 105 y Parque No 12)	2.769
Calle 57 Sur (Entre Parque N 12 y lindero)	349
Calle 60 Sur (Entre kr 105 y Lindero)	2.499
Carrera 105 Sur (Entre Cl 55ª Sur y Cl 60 Sur)	4.800
Calle 48 Sur (Entre Av. Santa Fe y ALO)	5.530
Calle 50 Sur (Entre Av. Santa Fe y Cl 50ª Sur 111)	7.351
Carrera 112 (Entre Cl 50 Sur y Cl 48 Sur)	3.096
Carrera 106 (Entre Cl 52 Sur y lindero)	5.889
Carrera 104 (Entre kr 104 ET VIII y CCl 51ª Sur 111)	1.616
Calle 52 Sur (Entre Av. Santa Fe y kr 115)	9.837
Calle 52 Sur (Entre kr 104 D y Av. Santa Fe)	6.201
<i>Calle 50 Sur (Entre Cl 50 Sur ET II y kr 115 ET III)</i>	1.065
<i>Calle 50 Sur (Entre kr kr 106 y Cl 50 Sur ET II)</i>	1.894
Calle 51 Sur (Entre lindero y kr 106)	2.321
<i>Calle 48 Sur (Entre kr 106 y Cl 48 Sur ET V)</i>	620
Calle 49 ^b Sur (Entre lindero y lindero)	440
Calle 53 ^e Sur (Entre Av. Santa Fe y kr 112 ET VI)	3.571
Calle 53 ^f Sur (Entre kr 106 y Av. Santa Fe)	4.293
Calle 55ª Sur (Entre kr 106 y Cl 55ª ET VII)	1.894
Carrera 106 (Entre Av. Primera de Mayo y Cl 55ª Sur)	6.682
<i>Calle 50 Sur (Entre Cl 50 Sur ET III y Av. Santa Fe ET II)</i>	2.376

Malla vial intermedia y local	Área M2
Carrera 104 ^d (Entre Av. Primera de Mayo ET IV y kr 104 ^d ET III)	3.474
Calle 55 Sur	992
Calle 54 ^b Sur (Entre Av. Santa Fe y kr 115)	8.869
<i>Calle 54^b Sur (Entre kr 115 y 54^b Sur ET VII)</i>	3.352
Carrera 117 ^a	1.535
Carrera 115	4.611
Carrera 112	3.474
Calle 54 ^b Sur	3.624
Calle 55 ^a Sur	4.386
Carrera 117 ^a (Tramo 1)	2.633
Carrera 117 ^a (Tramo 2)	1.761
Calle 55 ^a Sur (Tramo 1)	802
Calle 55 ^a Sur (Tramo 2)	1.132
Calle 55 ^a Sur (Tramo 3)	2.690
Calle 55 ^a Sur (Tramo 4)	2.195
Calle 54 ^b Sur	233
Carrera 112	489
Total Vias vehiculares	130.129

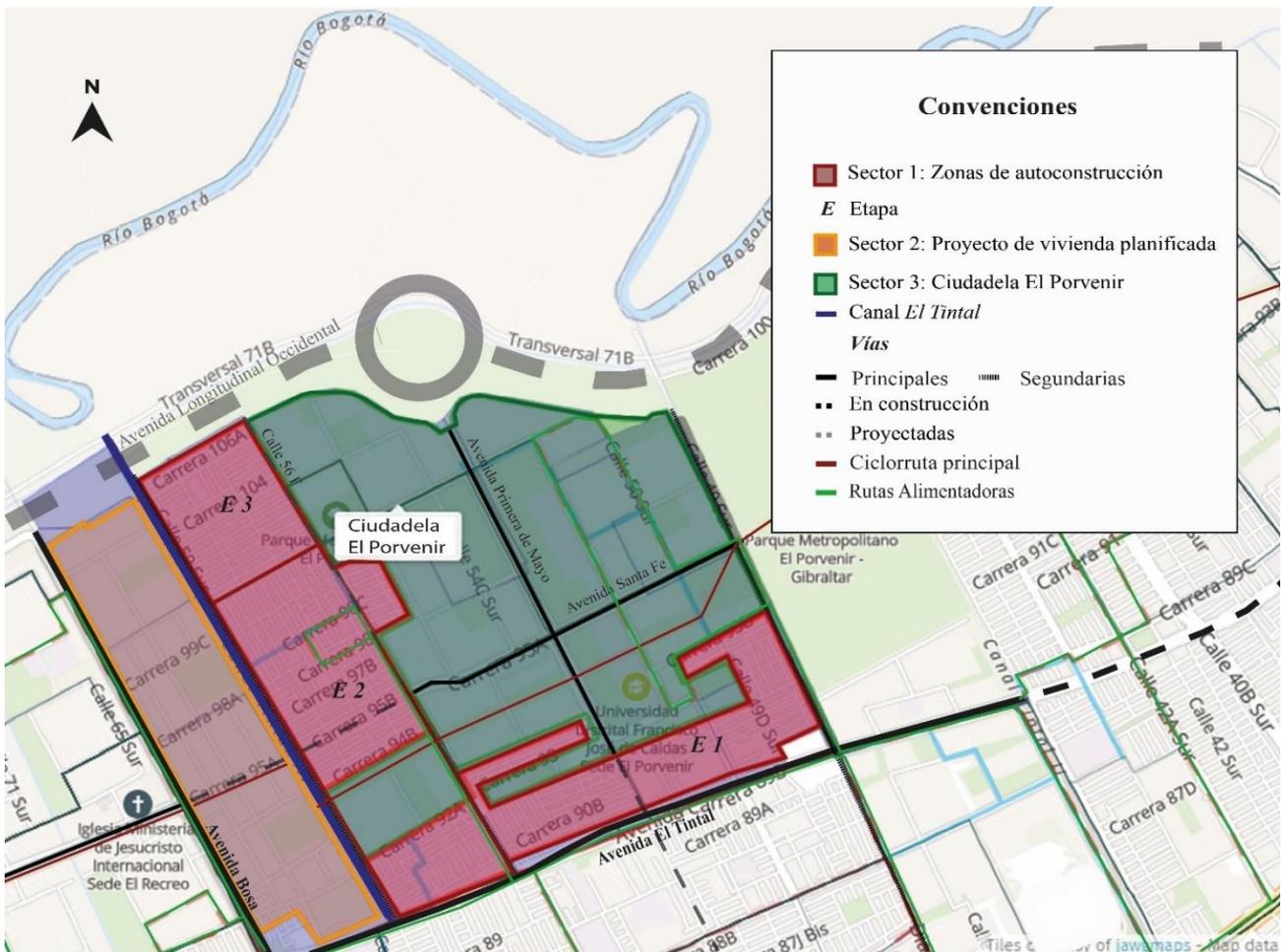
Fuente. Alcaldía Mayor de Bogotá (2014)

Añadido a lo anterior, el plan parcial resalta la importancia del espacio público destinado para el tránsito peatonal, para ello designa un total de 39.927 M², que se suma a todos los andenes de las vías anteriormente mencionadas (Alcaldía Mayor de Bogotá D. C., 2014); sumado a esto, esta zona cuenta con una ciclorruta principal y otras secundarias, que se articulan directamente, y ciclo parqueaderos, ubicados en cada uno de los centros comerciales (Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., 2004). En cuanto equipamiento para personas en condición de discapacidad, los andenes son amplios y cuentan con rampas y baldosas podotáctiles, sin embargo, su deterioro y ocupación por parte de vendedores informales, dificultan el tránsito y representa riesgos de accidentes para esta población⁹⁹.

De esta manera se definen los tres subsectores que conforman la ZE (figura 3).

⁹⁹ Información aportada por una integrante vidente de la Organización Comité Operativo Local de Discapacidad (CONDIS), quien participo en grupo focal llevado a cabo el pasado 3 de agosto de 2021.

Figura 4. Subsectores que componen la zona de estudio



Fuente. Elaboración propia a partir de mapa base suministrado por el equipo Modural

Por otro lado, resulta importante mencionar los principales proyectos infraestructurales que incidirán en la movilidad de la ZE a corto, mediano y largo plazo:

2.3 Proyectos infraestructurales

Avenida Bosa y Avenida Alsacia-El Tintal:

Estas avenidas ya comienzan a incidir de forma significativa en la movilidad de la zona, puesto que desde la habilitación de la Avenida Bosa la percepción frente a la movilidad empezó a mejorar, logró conectar el sur con el sur occidente de la ciudad, redujo los tiempos de transporte, principalmente para los vehículos particulares y ofreció una nueva ruta alternativa para la movilidad de las personas (información abstraída de E13: residente; guarda de seguridad. Edad: 47 años. 18 de julio de 2021), por otro lado, en la actualidad se encuentra en construcción la Avenida Alsacia-El Tintal, la cual, en el momento, ha logrado descongestionar uno de los puntos con mayor flujo y congestión vehicular.

“De salida, hay por la Avenida el Tintal hacia el Portal Américas, hasta el momento es la única opción que hay, porque hay salida también por Bosa la Libertad, pero en esta zona se presenta bastante congestión, no es muy rápida para salir, ahorita están ampliando esta vía, esperar cuánto demoran en abrir la Avenida Tintal, (...) se ve que sí va a descongestionar un poco la salida del sector. Bueno, y la avenida Bosa, esa ya está a

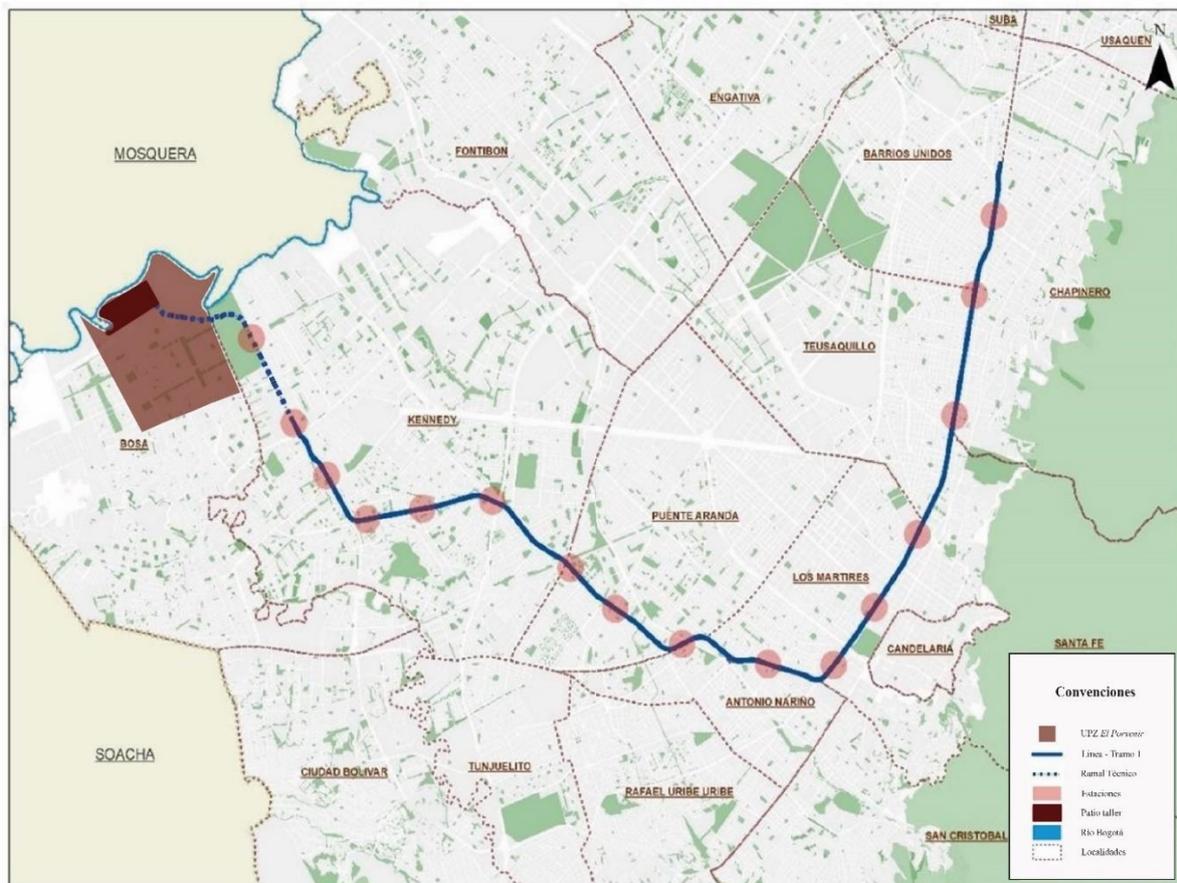
punto de funcionar, pero ya se empieza a ver como mejora la movilidad”. (E13: residente; guarda de seguridad. Edad: 47 años. 18 de julio de 2021)

“Lo que estamos esperando todos los conductores de aquí es que las avenidas principales, como la Avenida Tintal, termine su construcción, (...) [para que] tenga más agilidad en la salida y en la entrada de este mismo barrio, ya que aquí hay mucho carro que es pirata, nos bloquea... y aquí se forma mucho trancón (...) entonces estamos esperando a que abran todo... toda esta infraestructura para mejorar la movilidad del usuario”. (E19: conductor de SITP. Edad:44 años. el 8 de julio de 2021)

Primera línea del Metro de Bogotá

Dentro de los proyectos a mediano plazo, se encuentra la primera línea del Metro de Bogotá, que en la actualidad se encuentra en la primera etapa de construcción, para la cual se requiere la demolición de infraestructuras ubicadas en el área de recorrido; se espera que este proyecto culmine en el 2027 e inicie su uso comercial en el 2028. Como se evidencia en el siguiente mapa (figura 4), conectara directamente la ZE con el centro y Oriente de la ciudad a través de 16 estaciones:

Figura 5. Localización primera línea del Metro de Bogotá



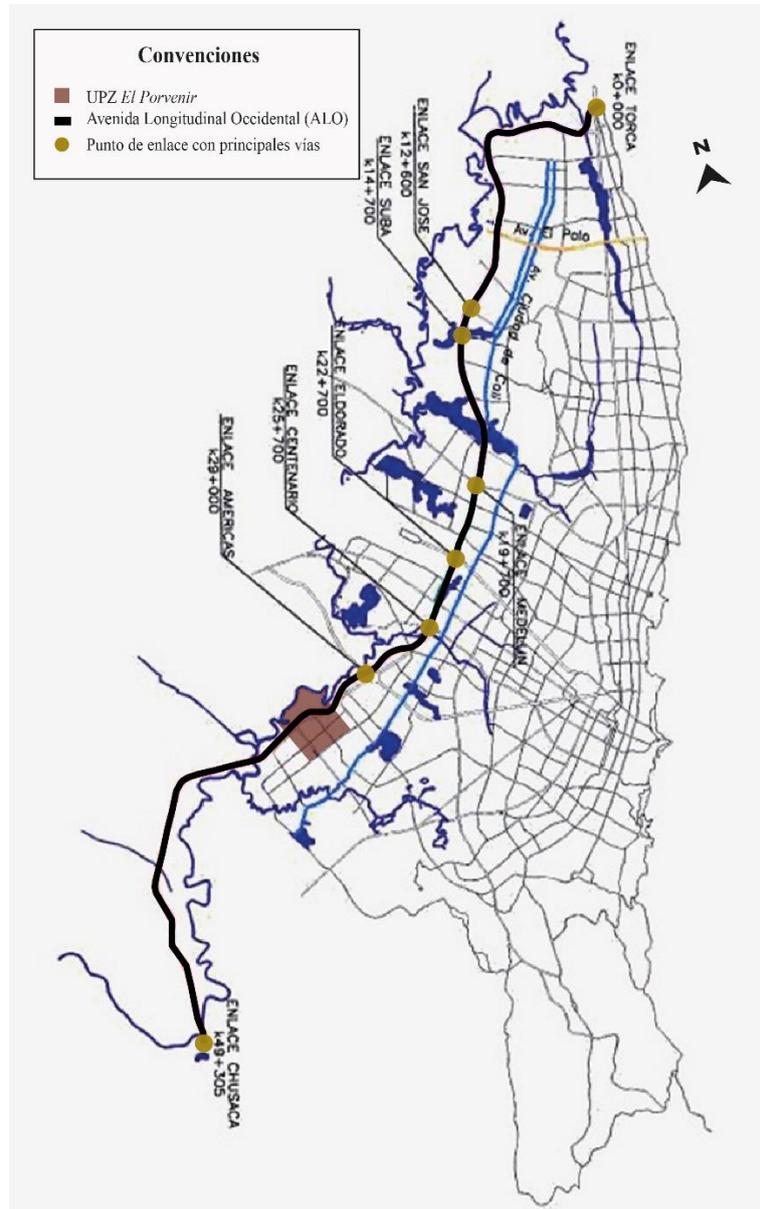
Fuente. Alcaldía Mayor de Bogotá D. C. y Empresa Metro de Bogotá (2018).

Avenida Longitudinal Occidental (ALO)

Por último, se encuentra la Avenida Longitudinal Occidental (ALO), que como se menciona en el Plan Parcial de la *Ciudadela el Porvenir*, conectara la zona con todo el occidente y norte de la

ciudad (Alcaldía Mayor de Bogotá D. C., 2014) (figura 6); es un proyecto que se ha venido prolongando durante varios años y aun no hay una fecha definitiva para su construcción.

Figura 6: Proyección de la ALO



Fuente. Güechá López (2013)

Para finalizar este aparte, resulta importante mencionar algunos aspectos demográficos de la ZE.

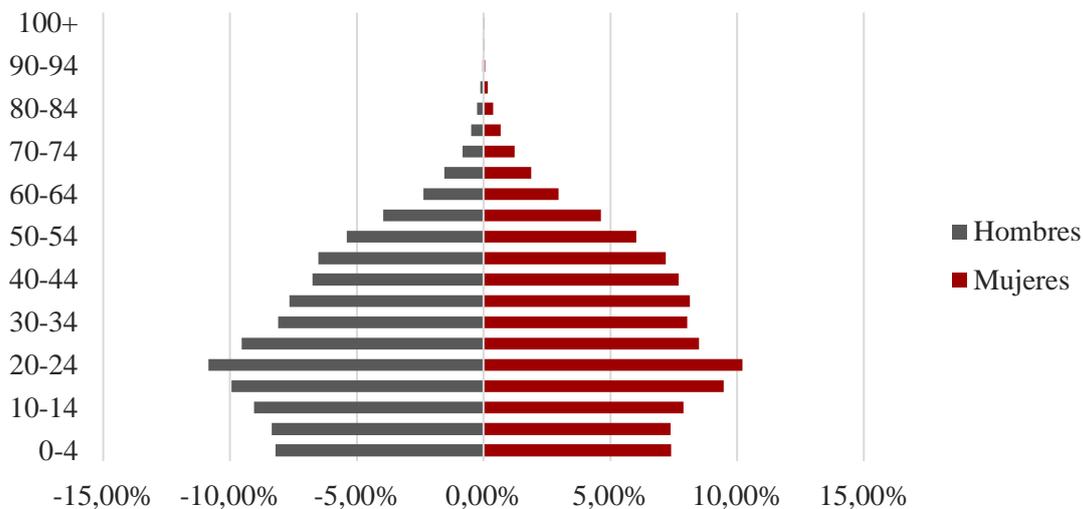
2.4 Aspectos demográficos generales

De acuerdo con la información tomada del portal web *Visor de Población Bogotá D.C.*, (2021)¹⁰ para el 2018 la población de la UPZ era de 131.429 personas, de las cuales 68.504 corresponden a mujeres y 62.925 a hombres, entre los diferentes rangos de edad (gráfica 3); el 99% de las viviendas se encuentran entre los estratos socioeconómico 1 (23%) y 2 (76%), cabe aclarar que la mayor parte de viviendas ubicadas en zona de autoconstrucción o tipo VIP, componen el

¹⁰ Este portal web fue inaugurado en abril del 2021. Suministra información relevante para Bogotá D.C. basada en los Censos Nacionales de Población y Vivienda realizados entre el 2005 y principalmente, 2018.

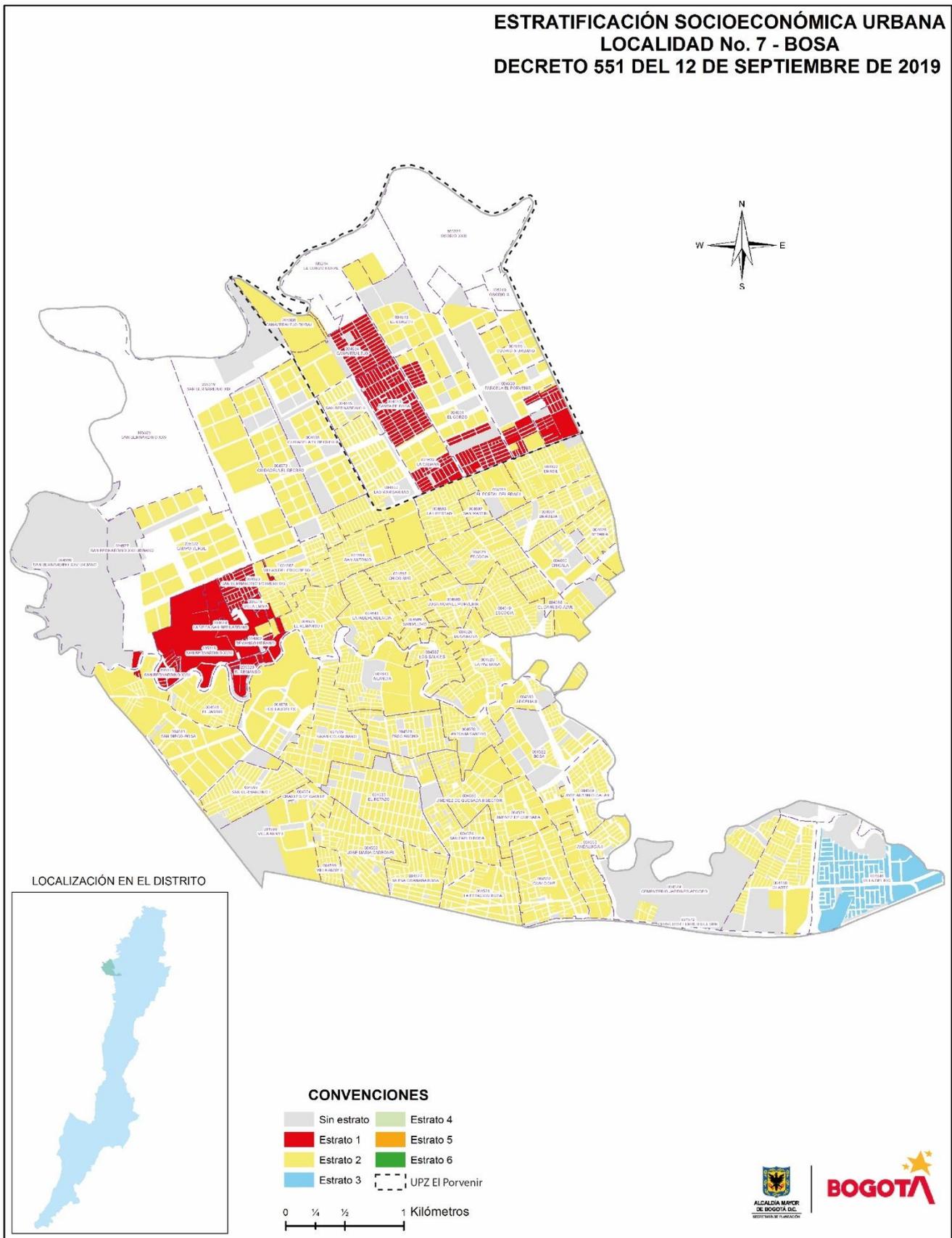
estrato 1 y los conjuntos residenciales y la zona de vivienda planificada, el estrato 2 (figura 7); por otro lado, según la Encuesta Multipropósito del 2017, el tipo de tenencia de vivienda varía entre propia, en hipoteca, arriendo y usufructo (grafica 4).

Gráfica 3. Piramide poblacional de la UPZ El Porvenir para el año 2018



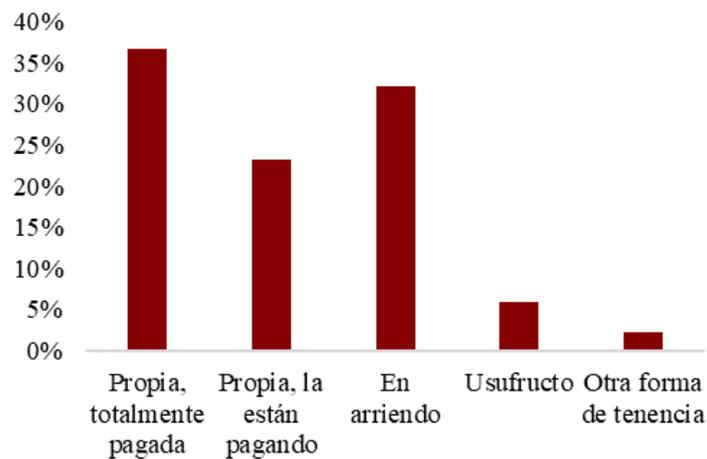
Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el portal web *Visor de Población Bogotá D.C.* (2021).

Figura 7: Estratificación socioeconómica urbana. Localidad N° 7 Bosa



Fuente: Alcaldía mayor de Bogotá D.C. (2019)

Gráfica 4. Tipo de tenencia de vivienda



Fuente: Veduria Distrital (2017)

A partir de la anterior gráfica, se puede evidenciar que en el 2017 más del 20% de la población continuaba pagando su vivienda y casi el 35% vivía en arriendo. Aun cuando es difícil demostrarlo con datos oficiales, esto evidencia que gran parte de los propietarios de las viviendas no residen en ellas y optan por arrendarlas, lo cual implica que hay un porcentaje significativo de población itinerante al interior de la ZE, además que deja en cuestionamiento el porcentaje de viviendas que se encuentran hipotecadas, puesto que muchas personas pagan las cuotas del crédito con el dinero que obtienen del arriendo¹¹, es importante mencionar esto ya que fue uno de los temas que lograron abstraerse de las entrevistas.

¹¹ Por lo general estos créditos se financian en un lapso de entre 10 y 15 años.

3. Oferta de transporte y condiciones de movilidad

3.1 Modos colectivos

Si bien, el proyecto Ciudadela El Porvenir cambió significativamente la morfología urbana de la zona propiciando la construcción de vías de acceso y transporte al interior de la UPZ, esto se ha dado de manera fragmentada, pues los habitantes que residen en áreas de autoconstrucción y hacia el norte, después de la Avenida Santa Fe, presentan dificultades para acceder a estos servicios, por ello es desde y para estos espacios que sigue primando el transporte informal, representado principalmente por los *Colectivos Blancos* y los bici y mototaxis. Por otro lado, a través del trabajo de campo se hizo evidente que la movilidad en la zona gira en torno al Transmilenio, ya que las condiciones actuales del sector obliga a las personas a ver en este la mejor y casi única opción para llegar a sus respectivos destinos, esto se debe principalmente a que las rutas de salida y acceso conectan con avenidas reconocidas como puntos de alta congestión vehicular, tal es el caso de la Avenida Cali, Avenida Abastos y Autopista Sur, y si bien la Avenida Villavicencio no tiene este nivel de congestión, al dirigirse las personas principalmente hacia el centro y norte de la ciudad (figura 9), no es la mejor opción para llegar a su trabajo o sitio de estudio. Bajo estas ideas, a continuación, se expondrán las opciones de transporte formal e informal que funcionan en la ZE.

3.1.1 Transporte formal

- **Rutas Alimentadoras y Transmilenio**

Actualmente hay cuatro rutas alimentadoras que inciden en la ZE (tabla 5).

Tabla 5. Rutas alimentadoras

Nombre	Paraderos	Horario
Línea 9-8: Porvenir	<ul style="list-style-type: none"> •Portal De Las Américas •Br. Las Margaritas (CI 49 Sur - Kr 87^d) •Br. Las Margaritas (CI 49 Sur - Kr 90^a) •Br. El Porvenir San Luis (CI 49 Sur - Kr 93) •Centro Comercial Trebolis El Porvenir (Kr 95^a - CI 49^c Sur) •Br. Osorio Diez (CI 50 Sur - Kr 97) •Br. Porvenir Reservado (CI 50 Sur - Kr 98^b) •Centro Comunitario El Porvenir (CI 52 Sur - Kr 100) •IED Ciudadela Educativa De Bosa (CI 52 Sur - Kr 97^c) •Br. Condominios Del Porvenir (CI 52 Sur - Kr 93^d) •Br. Parcela El Porvenir (CI 52 Sur - Kr 92^a) •IED El Porvenir (CI 51 Sur - Kr 91) •Br. El Porvenir San Luis (CI 49 Sur - Kr 93^b) •Avenida Tintal (CI 49 Sur - Ak 89^b) (A) •Finca La Esperanza (CI 49 Sur - Kr 87^a) •Portal De Las Américas 	L-V 04:00 AM - 12:15 AM S 04:30 AM - 12:15 AM D-F 05:00 AM - 11:30 PM
Línea 9-9: Bosa Santa Fe	<ul style="list-style-type: none"> •Portal De Las Américas •Br. Las Margaritas (CI 49 Sur - Kr 87^d) •Br. El Porvenir Parcela 33 (Kr 88^c - CI 50 Sur) •Central Telefónica Holanda (Kr 88^c - CI 54 Sur) •Colegio Giovanni Antonio Farina (CI 56 Sur - Kr 88ⁱ) •Br. Villa Esmeralda (CI 56^f Sur - Kr 93^c) •Br. Bosa Santafé (Kr 98^c - CI 56ⁱ Sur) •Br. Bosa Santafé (Kr 98 - CI 56^g Sur) •Br. El Anheló (CI 56^f Sur - Kr 94^c) •Br. La Cabaña (CI 56^f Sur - Kr 93^c) •Br. Casa Nueva (CI 56 Sur - Kr 89 Bis A) •Br. Brasilia (Kr 88c - CI 53^a Sur) 	L-V 04:00 AM - 12:15 AM S 04:30 AM - 12:15 AM D-F 05:00 AM - 11:30 PM

Nombre	Paraderos	Horario
	<ul style="list-style-type: none"> •Br. Las Margaritas (Kr 88^c - CI 49^d Sur) •Finca La Esperanza (CI 49 Sur - Kr 87^a) •Portal De Las Américas 	
Línea 9-5: Avenida Tintal	<ul style="list-style-type: none"> •Portal De Las Américas •Br. Las Margaritas Occidental (CI 49 Sur - Kr 88^b) •Br. Villa De Los Comuneros (Av. Tintal - CI 51 Sur) (B) •Br. El Porvenir III Sector (Av. Tintal - CI 53^b Sur) •Desarrollo Holanda II Sector (Av. Tintal - CI 54^h Sur) •Br. El Regalo II Sector (Av. Tintal - CI 58^a Sur) (B) •Br. Las Margaritas III (CI 63 Sur - Kr 91) (A) •Br. Granja El Rinconcito (CI 73 Sur - Kr 94) •Salón Comunal San Bernardino XVI (Kr 95^a - CI 69 Sur) •Br. Las Margaritas (CI 63 Sur - Kr 93^c) (B) •Desarrollo Las Margaritas (CI 63 Sur - Kr 91) (A) •Br. El Portal Del Brasil (Av. Tintal - CI 54^b Sur) •Br. Villa De Los Comuneros (Av. Tintal - CI 51^a Sur) •Br. Villa De Los Comuneros (Av. Tintal - CI 48 Sur) (B) •Br. Las Margaritas (Av. Tintal - CI 45a Sur) •Portal De Las Américas 	<p>Funciona solo en hora pico:</p> <p>L-V 04:00 AM – 09:00 AM</p> <p>L-V 05:00 PM – 08:30 PM</p> <p>S 04:00 AM – 09:30 AM</p>
Línea 9-2: Metrovivienda ¹²	<ul style="list-style-type: none"> •Portal De Las Américas •Br. Las Margaritas Occidental (CI 49 Sur - Kr 88^b) •Br. Villa De Los Comuneros (Av. Tintal - CI 51 Sur) (B) •Br. El Porvenir III Sector (Av. Tintal - CI 53^b Sur) •Desarrollo Holanda II Sector (Av. Tintal - CI 54^h Sur) •Br. El Regalo II Sector (Av. Tintal - CI 58^a Sur) (B) •Br. Las Margaritas III (CI 63 Sur - Kr 91) (A) <p>Durante la Hora Pico, solo hace las siguientes paradas:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Br. San Bernardino XVI (Kr 92 - CI 69^c Sur) •Br. Granja El Rinconcito (CI 73 Sur - Kr 94) •Br. Ciudadela El Recreo (CI 73 Sur - Kr 99^a) •Br. Ciudadela El Recreo (Kr 102 - CI 72 Sur) •Br. Ciudadela El Recreo II (Kr 102 - CI 69 Sur) •Br. San Bernardino II (CI 63 Sur - Kr 102) •Br. Ciudadela El Recreo (CI 63 Sur - Kr 99^a) •Parque Público El Recreo (CI 63 Sur - Kr 95^a) (B)¹³ <ul style="list-style-type: none"> •Desarrollo Las Margaritas (CI 63 Sur - Kr 91) (A) •Colegio Santiago De Las Atalayas (Ak 89^b - CI 59^c Sur) (A) •Br. El Portal Del Brasil (Av. Tintal - CI 54^b Sur) •Br. Villa De Los Comuneros (Av. Tintal - CI 51^a Sur) •Br. Villa De Los Comuneros (Av. Tintal - CI 48 Sur) (B) •Br. Las Margaritas (Av. Tintal - CI 45^a Sur) •Portal De Las Américas 	<p>L-V 04:00 AM – 12:15 AM</p> <p>S 04:30 AM – 12:15 AM</p> <p>D-F 05:00 AM - 11:30 PM</p>

Fuente. Elaboración propia a partir de información obtenida de Transmienio.gov.co

Sin embargo, la percepción general frente a este medio de transporte es negativa, por los largos tiempos de frecuencia, las largas distancias que se deben recorrer para llegar a los paraderos, la poca cobertura que tienen dentro de la ZE (figura 8) y la saturación que genera su alta demanda por parte de los usuarios. Al respecto, algunos residentes señalan:

“Ahorita con la pandemia no se nota tanto. Bueno, no sé, en hora pico, porque como digo, yo no salgo en hora pico ahorita, pero siempre han estado muy, muy llenos y

¹² La línea 9-5 y 9-2 no transitan por el interior de la UPZ El Porvenir, sin embargo, lo hacen por la periferia su periferia norte y occidente.

¹³ El horario establecido para este trayecto es L-V | 04:00 AM – 09:00 AM; L-V | 05:00 PM – 08:30 PM; S | 04:00 AM – 09:30 AM.

tienen, por ejemplo, el Santa Fe, tiene una frecuencia re mala. (...) mandaban todas las rutas, menos el Santa Fe; incluso alcanzaban a mandar dos de las otras, y no enviaban las del Santa Fe y la gente tenía a veces que bloquear la vía del alimentador, ahí en el paradero en el portal, para que mandaran el Santa Fe. (...). (E11: residente; biciusuario y estudiante universitario. Edad: 26 años. 2 de julio de 2021)

“Aquí en cuanto movilidad, yo como tengo mi hijo y lo saco a pasear, pero la movilidad es demasiado complicada, porque muchas veces mandan un solo Alimentador, porque en este sector hay poca zona alimentadora que cubre desde la 107 hasta todo lo que es el barrio Bosa el Recuerdo, Santa Bárbara, Santa fe 1, Santa fe 2, el Anhelito, pero solo hay una sola ruta alimentadora y es muy complicado ¿Por qué? porque le toca caminar hasta 22 cuadras para llegar donde está el Transmilenio o hasta donde está la ruta alimentadora (...)”. (E17: residente; operario administrativo. Edad: 34 años. 24 de junio de 2021)

“Yo creo que a [la ruta alimentadora El] Porvenir le falta como un pedazo más. (...) fuera un poco más hacia abajo, cubriría como mejor. Porque [la ruta alimentadora] el Santa Fe igual no va hasta el Recuerdo (...), queda un barrio y otras casas que construyeron allá también para abajo, sin transporte. Entonces la gente le toca subir hasta el Santa Fe para poder coger el alimentador”. (E3: líder social, vicepresidenta Mesa de Trabajo UPZ 86. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

“El Transmilenio, ahí sí hay inconformidad porque es muy lleno, este es un sector donde mucha gente se desplaza hacia el Norte o hacia el Centro para trabajar, entonces generalmente es muy congestionado, es muy lleno, la frecuencia con que envían los Alimentadores es muy larga, entonces eso permite que haya las aglomeraciones y la cantidad de gente en la mañana. (...)”. (E5: residente; docente de educación media. Edad: 44 años. 15 de julio de 2021)

Algo que cabe destacar es el tiempo que implica hacer el recorrido de la ruta alimentadora, ya que, aunque la distancia es relativamente corta, en algunas zonas, las calles no son aptas para un vehículo de este tamaño, a esto se suma los puntos de embotellamiento que hay en la avenida Tintal con calle 49 sur y el tramo de la Avenida Villavicencio antes de llegar a la Cali y la imposibilidad que tienen el conductor para desviarse de su ruta. Al respecto, se puede señalar el relato de dos de los entrevistados,

“Casi una hora, una vez me puse a (...) [hablar] con un conductor del Alimentador y me decía que sí, que la ruta de él era hora y media desde la salida del Portal hasta volver a ingresar al Portal, era hora y media en el Alimentador, me decía que básicamente era como 45 minutos de ida y otros de vuelta.” (E11: residente; biciusuario y estudiante universitario. Edad: 26 años. 2 de julio de 2021)

“Mi opinión: es un servicio muy precario, la verdad muy malo, malo el servicio porque se demora mucho en los recorridos, en la... ¿Cómo le dijera? En la frecuencia, son muy demorados en salir, entonces por eso es muy dispendioso (...), por ejemplo, acá el de Porvenir, eso toca esperarlo 45 minutos, entonces siempre se le hace a uno dispendioso y por eso toca madrugar demasiado para uno poder llegar a tiempo a su trabajo.” (E6: Presidenta de junta de acción comunal del barrio El Regalo. Edad: 50 años. 8 de agosto de 2021)

Y por supuesto, esta percepción se extiende a Transmilenio,

“Y de inseguridad, claro, porque uno tiene que subirse a un Transmilenio prácticamente muerto del miedo, porque uno sabe que, en cualquier rozón o empujón, o el que está parado, es el que lo va a robar a uno en la puerta (...) o inclusive, estando sentado el raponazo y se bajan, o sea inseguridad total, a mí me parece muy inseguro (...). El Alimentador es casi lo mismo, porque uno se baja de Transmilenio y se para a coger un Alimentador e igual, eso es una chorrera de gente... Porque es el medio de transporte que uno usa para el trabajo y para la casa ¿Y uno qué quiere? Pues llegar a la casa, y sí lo ve, pues de malas, antes uno briega a ver si se alcanza a subir para poder transportarse, pero igual, también es muy congestionado. (...) no es por deseo, sino que tiene uno que transportarse en eso, toca (...).” (E7: residente; operaria de aseo. Edad: 54 años. 15 de julio de 2021)

“Y en Transmilenio, sí ya hace ocho días me robaron mi celular, en un cosquilleo y eso lo veo a diario, de los seis días que cojo Transmilenio cuatro escucho que hay robos, en el momento que duro en el Transmilenio, y yo duro esperando 10 minutos, escucho que roban a alguien. La seguridad en Transmilenio si es súper complicado, y siento que se debe al mismo desorden que hay, siento que todo el mundo empuja a todos y ahí aprovechan, meten la mano al bolsillo y sacan las cosas y todo”. (E17: residente; operario administrativo. Edad: 34 años. 24 de junio de 2021)

- **Sistema Integrado de Transporte Público - SITP**

El proyecto del SITP, que se venía gestando desde el año 2007, tenía como objetivo absorber y reducir a 13, las anteriores empresas de transporte urbano tradicional que funcionaban en Bogotá, para integrarlas con Transmilenio. Si bien este objetivo fue alcanzado en su totalidad en la segunda mitad del año 2021, cuando desaparecieron las últimas rutas tradicionales, es importante aclarar que, para los usuarios, este sistema opera de forma independiente, pues mencionan que se ven obligados a usarlo, ya que Transmilenio (incluyendo los alimentadores) no cuenta con rutas que cubran sus lugares de destino. Es por esta razón, que, para el desarrollo de esta monografía, se describe de forma diferenciada.

Frente a este medio de transporte, aun cuando hay un parqueadero dentro de la UPZ, los residentes señalan que las rutas son escasas y las distancias que recorren muy cortas, esto implica invertir más tiempo en trasbordos que alarga el tiempo que invierten en llegar a sus respectivos destinos. Bajo este panorama, algunos residentes relatan lo siguiente:

“Desventaja de ese mismo, es que por el sector donde estamos, no va a todas las partes, entonces toca hacer transbordo o saber bien las rutas, dependiendo del sitio pa’ donde vaya”. (E5: residente; docente de educación media. Edad: 44 años. 15 de julio de 2021)

“Lo otro es que de aquí al puesto me toca hacer transbordo, porque no hay una buseta de aquí al sector que vaya directamente hasta la Séptima, hay por la 68 para coger la Calle 100, no la hay, no existe esa ruta... Aunque sería muy bueno que tomaran esa decisión de sacar una ruta de esta localidad... Tienen muchas rutas, pero ya van de Bosa San José, van desde el Recreo, pero de aquí del Porvenir no han sacado una ruta que vaya directamente hacia esos lados. (...) Puede [el transbordo] tardar de 10 a 20 minutos, más o menos, porque a veces las busetas van muy llenas y no se puede uno subir en el momento”. (E13: residente; guarda de seguridad. Edad: 47 años. 18 de julio de 2021)

Así, la percepción general frente al SITP, es que movilizarse en este medio de transporte requiere de mucho tiempo, y si bien estudios como el realizado por Sánchez y Galindo (2015)

evidencian que su frecuencia está establecida e intenta cumplirse, en la ZE se hace evidente que son otros los factores que influyen en estos tiempos, principalmente el embotellamiento que se genera en puntos aledaños y la infraestructura vial, que por un lado no es adecuada para un bus de gran tamaño y por el otro, sus calles son angostas, lo que provoca un tránsito vehicular lento y obstaculizado, a esto se suma la congestión vehicular que hay en las avenidas que permiten el ingreso y salida de la zona¹⁴. Ante estas condiciones, el Transmilenio continúa siendo la primera y por practicidad, mejor opción.

Actualmente son 5 las rutas que transitan al interior de la ZE (tabla 6).

Tabla 6. Rutas del SITP que operan en la ZE

Nombre	Descripción del trayecto
TC22	(Dirección: Portal Américas) tiene 15 paradas desde Br. El Corzo (CI 56 ^f Sur - kr 102 ^b) hasta Br. Las Margaritas (Av. Ciudad de Cali - CI 48 Sur). Horarios: desde las 4:00 y finaliza a las 23:00. Operación: todos los días.
P7	(Dirección: Pinares) cruza la localidad por los barrios Santa Fe de Bosa, El Corso, Porvenir y finaliza en la arboleda. Horarios: desde las 4:00 AM hasta las 11:00 PM de lunes a sábado, domingos y festivos: desde las 5:00 AM hasta las 10:00 PM
188	(Dirección: Paloquemao) tiene 64 paradas desde Estación San Diego (kr 10 - CI 23) hasta Br. Caldas (CI 54 Sur - kr 91b). Horarios: desde las 4:30 hasta las 23:00, todos los días.
593	(Dirección: Chicó) tiene 62 paradas desde Br. Ciudadela El Recreo I (CI 73 Sur - kr 95 ^a) (B) hasta Universidad Pedagógica Nacional (Ak 11 - Ac 72) (A). Horarios: desde las 4:30AM hasta las 22:00, todos los días.
T38	(Dirección: Estación Modelia) tiene 12 paradas desde Br. Ciudadela El Recreo I hasta la Estación de Transmilenio Modelia. Horario: desde las 4:00 AM hasta 11:00PM de lunes a viernes, domingos y festivos: desde las 5:00AM hasta 10:00PM.
G 511- F511	(Dirección: Portal de las Américas) tiene 12 paradas desde Br. El Corzo (Kr 100 - CI 55 Sur) hasta Br. Las Margaritas (Av. C. De Cali - CI 48 Sur). Horario: desde las 4:00 AM hasta 11:00PM de martes a sábado, domingos y lunes: desde las 5:00AM hasta 10:00PM.

Fuente. Elaboración propia a partir de Barrantes y Guevara (2020)

Añadido a lo anterior, los paraderos están ubicados en puntos distantes para un gran porcentaje de la población (figura 8), lo que implica recorrer largas distancias para tomar esta modalidad de transporte y si bien, se hace evidente que por la Avenida Tintal hay más rutas, estas inician su recorrido desde puntos alejados de la UPZ, por ello ya transitan con el cupo lleno, lo que para muchos hace imposible poder tomarlos en horas pico,

“(...) tenemos solo las cuatro rutas y es muy complicado ¿Por qué? porque solo hay una ruta que nos lleva hasta la décima llegando a la Clínica... Y la otra es la que va por la 68 que es la que nos lleva por el lado del Salitre y la P44 que es la que nos saca hacia el sur, entonces solo tenemos esa ruta y ya, si nos toca coger un transporte para otras partes, nos toca subirnos hasta la Libertad, hasta la Avenida Tintal, o sea, todo eso tenemos nosotros que caminarnos para poder coger una ruta, ya muchas veces han venido hacer algo de movilidad acá, pero hasta el momento no se ha visto ninguna

¹⁴ Avenida Cali, Avenida Villavicencio, Avenida Abasto y Autopista Sur.

gestión". (E3: líder social, vicepresidenta *Mesa de Trabajo UPZ 86*. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

Por otro lado, el tema de la inseguridad sigue siendo constante en esta modalidad de transporte, bien sea al interior del vehículo o en los paraderos, el espacio público se percibe como inseguro, sobre todo en horas de la noche o en sitios solitarios,

"¡Uy sí! Claro, obviamente sí, es que la verdad el transporte sí es re pésimo, horrible, porque al igual las compañeras que yo tengo, al igual que se tienen que transportar en el SITP o coger un Transmilenio, para ellas no hay una que no diga que es complicado por lo mismo, o porque mandan al principio dos o tres y a la media hora o 40 minutos otro. (...) [esto] no pasaba antes, cuando estaba el bus urbano, que uno lo cogía y lo dejaba donde uno quería que lo dejara, y aparte de eso si no servía ese, servía otro y otro, pero ahora es la ruta que es y si no se fregó, porque no. Y imagínese, uno se arriesga por ahí esperando". (E7: residente; operaria de aseo. Edad: 54 años. 15 de julio de 2021)

Por último, desde la percepción de un integrante del gremio de conductores, el sistema SITP está dirigido a la población que se transporta hacia y desde puntos de la ciudad en los que Transmilenio no tiene una cobertura directa, e incluso para descongestionar algunos puntos críticos del sistema, como ejemplo, se puede tomar la modificación que se hizo para la ruta T38, cuyo paradero final se designó en la estación de Transmilenio Modelia, y si bien no inicia su recorrido directamente en la ZE, si transita por ella. Por otro lado, este es un servicio que se logró incorporar de manera "precaria" dentro del proyecto Ciudadela El Porvenir, pues en las zonas de autoconstrucción no se evidencia el tránsito de estas rutas y los paraderos se encuentran principalmente sobre la Avenida Tintal y, en su mayoría, son rutas que parten desde la UPZ Tintal Sur.

- **Taxi VS UBER**

Dadas las condiciones de movilidad, los conductores de taxis presentan evasivas para transportar a las personas desde lugares lejanos, hasta la ZE y sus alrededores, ante esta situación los usuarios señalan su preferencia por hacer uso de aplicaciones como UBER, ya que estos conductores están dispuestos a transportarlos, incluso, con una tarifa mucho menor que, sin importar el tráfico, es neta. Esta situación se evidenció en 14 entrevistas de las 16 en las que se hizo alusión al uso de taxi como medio de transporte, cabe señalar que las 2 personas restantes son adultos mayores que si bien mencionaron que no hacen uso de aplicaciones, manifestaron su interés por aprender a manejarlas. Por otro, en su mayoría, los taxistas con quienes se generó alguna conversación durante el trayecto hacia la ZE, expresaron su desanimo por trabajar en el sector, incluso viviendo allí, pues aluden que la congestión vehicular que se da en las vías principales de acceso y salida al sector, les hace perder mucho tiempo a lo largo del día, por ello buscan otros sectores para trabajar y admiten que recogen pasajeros que se dirijan desde y hacia el sector, siempre que el trayecto sea corto y de salida o regreso a casa, por supuesto esta situación no es generalizada, pues hubo algunos que manifestaron que debido a este tipo de colegas el gremio ha ganado bastante impopularidad, por ello se ha intensificado el uso de transporte a través de aplicaciones. En este aspecto, cabe mencionar uno de los comentarios de un residente entrevistado, el cual logra sintetizar lo mencionado anteriormente:

"No, muy poco utilizo el taxi... También es un servicio que es bastante regular, porque [a] los taxistas casi no les gusta venir por acá, por estos lados del Porvenir, uno coge un taxi y [le dicen:]

—Yo por allá no voy

Que, porque hay mucho embotellamiento, que no sé qué, entonces siempre le salen con disculpas a uno. Sí, es difícil uno coger un taxi de otro lado que lo vengán a dejar acá, ellos no, muy poco, es mejor pedir un Uber o algo así, que esos si lo traen, pero los taxistas muy poco". (E21: residente; guarda de seguridad. Edad: 44 años. 14 de julio de 2021)

Sumado a lo anterior, en las zonas de autoconstrucción (situadas en la segunda y tercera etapa), esta modalidad de transporte no es frecuente, ya que poco transitan por estas áreas, tal como lo señala una de las residentes,

"Acá el taxi pasa muy poco porque es un sector que es muy abajo y los taxi bajan muy poco, entonces para uno coger un taxi le toca hasta la Avenida Tintal, más o menos 20 minutos de aquí hasta arriba, para poder coger un taxi". (E3: líder social, vicepresidenta Mesa de Trabajo UPZ 86. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

3.1.3 Transporte informal

De acuerdo con la información obtenida de las entrevistas, el transporte informal ha sido una constante en el sector debido a la falta de uno público, eficiente,

"Sí, acá ha habido mucho pirata, mucho tiempo, pero también tiene que ver mucho con los problemas del transporte, como con la negligencia también de la administración de no implementar buenos sistemas de transporte y más en un sector que no tiene tantas salidas. Ahorita que están haciendo estas avenidas de Bosa, que están ampliando la Tintal y eso; pero durante mucho tiempo eso era un calvario salir, todavía lo es, porque no han terminado esas avenidas". (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

Actualmente, en la ZE funcionan dos modalidades de transporte informal, los *Colectivo Blancos* y el bici y mototaxismo.

- **Colectivos Blancos**

Figura 8. Parquedero de los Colectivos Blancos en el sector de Bosa Santa Fe



Fuente. Elaboración propia, 10 de julio de 2021.

Las primeras rutas aparecen en el sector poco después de la inauguración del Portal de las Américas, en diciembre de 2003. Para ese momento estaba iniciando la construcción del proyecto *Ciudadela El Porvenir* y las rutas de buses y colectivos tradicionales eran escasas y se requería recorrer largas distancias para acceder a ellas, por otro lado, aún no había rutas alimentadoras que transitaran por el sector. Sin embargo, aun en la actualidad, con las opciones de transporte anteriormente mencionadas, continúan teniendo gran incidencia en la movilidad no solo de la UPZ, sino también en esta y otras localidades del Sur de la ciudad.

Sus rutas son de trayectos cortos, en el caso de El Porvenir los puntos principales de destino son el *Portal de las Américas* y la estación de Transmilenio *Estación Bosa*, ubicada sobre la Autopista Sur. Su horario de funcionamiento comienza desde las 5:00 de la mañana hasta las once o doce de la noche, dependiendo de la demanda de personas,

“La jornada, hay personas que... es una frecuencia como Transmilenio, digámoslo así... El primer carro sale a las 5:00 de la mañana, entonces a las 5 empieza hacer el recorrido, muchas veces hasta las 11 o 12 de la noche; viernes, sábados y domingos, trabajan más, hasta la una de la mañana, entonces, es algo que se le puede garantizar al usuario”. (E15: líder sindical -SINTRAL-. Edad: 33 años. 10 de julio del 2021)

Sus rutas pueden resumirse de la siguiente manera (tabla 7 y figura 8):

Tabla 7. Rutas de los Colectivos Blancos que operan en la ZE

	Punto de parqueo dentro de la ZE ¹⁵	Punto de parqueo fuera de la ZE	Destino referenciando por los entrevistados	Valor promedio para el año 2021	Horario	Frecuencia
Ruta 1	Bosa Santa Fe: Calle 56 f con Carrera 103 ^a	Bosa II La Estación: kr 77 ^B No.63-17 Sur	Bosa Estación	2.000 pesos colombianos	Desde las 5:00AM hasta las 12:00AM	Constante
Ruta 2	El Porvenir: Av. Primera de Mayo con kr 100	Calle 42 ^B Sur con Av. Cali (kr 86 Sur)	Portal de las Américas	1.700 pesos colombianos		
Ruta 3 ¹⁶	Carrera 93 con Calle 73 SUR	Carrera 70 B con Avenida 1 de Mayo	Centro comercial Plaza de Las Américas	2.000 pesos colombianos	No es constante, funciona en horas pico y ocasionalmente a lo largo del día.	

Fuente. Elaboración propia.

En la actualidad, estas rutas se encuentran organizadas bajo las directrices del Sindicato Nacional del Transporte Alternativo (SINTRAL). Según relata uno de los representantes sindicales, en el caso de Bogotá, son los conductores de los buses tradicionales, que fueron desplazados por la incorporación del SITP, quienes integran este sistema de transporte (información abstraída de grupo focal, 3 de agosto de 2021).

Si bien, a comienzos de su fundación, entre los años 2008 y 2009, fueron aceptados por la comunidad y rechazados por las instituciones que tenían incidencia en la movilidad de la ciudad, esta percepción ha cambiado de acuerdo con el programa de gobierno que se presente en cada administración Distrital, pues en algunos casos han sido fuertemente perseguidos, principalmente durante las administraciones de los años 2008-2011 y 2016-2019, en donde se daban redadas para inmovilizar los vehículos y cobrar excesivas multas, sin embargo, en la actualidad, la consolidación de este gremio en una organización sindical permitió entablar acuerdos con las instituciones de movilidad, logrando disminuir en gran medida, los altercados que tenían con la policía y algunas entidades administrativas, sin embargo continúan operando en un margen de “ilegalidad”, por lo que continúan siendo perseguidos, por supuesto no con la misma intensidad de antes, sino, con multas e inmovilizaciones injustificadas, incluso con el atropello ejercido por la policía hacia los conductores y, en algunas ocasiones, pasajeros.

¹⁵ En el caso de la ruta que va hacia el portal de las Américas su punto de partida cambia en relación con la demanda de los pasajeros, en la mañana entre 5:00 AM a 8:30 AM, parten de ciudadela El Porvenir hacia el Portal de las Américas y después de esta hora se ubican sobre la Avenida Cali, desde allí transportan pasajeros que se dirigen al Porvenir. En el caso de la ruta que parte desde el barrio Santa Fe y se dirige a la Autopista Sur, funciona todo el día.

¹⁶ Si bien, esta ruta no inicia su recorrido dentro de la ZE, si la atraviesa y tiene una demanda media por parte de los usuarios.

Recientemente, se han establecido acuerdos con las secretarías de Movilidad e Integración social, para buscar los mecanismos que permitan la regulación de este sistema, capacitando a sus operarios, definiendo rutas y sectores de funcionamiento, sin embargo, este proceso no ha tenido ningún avance significativo (información abstraída de E15: líder sindical -SINTRAL-. Edad: 33 años. 10 de julio del 2021).

En cuanto a la comunidad, no hay un consenso de aceptación o rechazo, pues para algunas personas estos vehículos no cuentan con las condiciones necesarias para transportar personas, sus conductores son imprudentes y constantemente ponen en riesgo la vida, no solo de los pasajeros que llevan, sino, la de otros medios de transporte como los del SITP, con quienes tienen accidentes ocasionalmente; por otro lado, quienes hacen uso de este sistema señalan que en el sector, cubre la demanda de personas que se dirigen a algún punto dentro de la localidad, pues al ser un vehículo de tamaño medio y al no tener una ruta estrictamente establecida, puede transitar entre vías angostas y desviarse entre calles para evadir los puntos de mayor tráfico vehicular, reduciendo de esta manera los tiempos de transporte, añadido a esto, logra dar acceso al sistema masivo de Transmilenio o en su defecto, dejarlos o recogerlos en los dos puntos principales de entrada y salida de la localidad de Bosa¹⁷. Al respecto el líder del SINTRAL señala lo siguiente:

“Nosotros, en cuanto a Bosa... Ustedes saben que es un embotellamiento de la zona, pero ¿Qué pasa? (...) nuestro vehículo no es de 40 o 50 pasajeros, sino que es un vehículo de pocos usuarios, entonces tiene la facilidad de maniobrar por calles más angostas y lo que te digo, un recorrido de una hora o de hora y media, el vehículo lo está haciendo en 20 minutos o 30 minutos (...) ¡No, vea! Nosotros, (...) O sea, no se ve una amenaza más, sino que se ve como un fuerte. Mientras que el alimentador hace un recorrido en hora y media, nosotros lo hacemos en 15 o 20 minutos. Ahora, la administración Distrital de Transmilenio dice que los están desfalcando, en ningún momento se está desfalcando porque... Antes lo contrario, se le entrega al Portal de las Américas, ahí están los usuarios”. (E15: líder sindical -SINTRAL-. Edad: 33 años. 10 de julio del 2021)

Añadido a lo anterior, su valor agregado radica en la posibilidad de viajar más cómodo en comparación con otros medios de transporte, además de esto, si bien implica un gasto extra, muchos de los residentes definen su presupuesto incluyendo este gasto dentro de lo requerido para el transporte,

“¿Qué opino? [respecto a los Colectivos Blancos] Pues la verdad que esos si los cojo, esos también parecen locos, pero lo llevan a uno rápido, tienen el control de la gente, si son 10 personas, son 10 personas y no meten a nadie más, (...) lo llevan a uno rápido; aparte de que ellos no tienen ruta, entonces ellos mismos buscan la ruta fácil, no se meten por los semáforos, (...) lo acercan a uno por lo menos hasta el Portal, entonces ya cero Alimentadores, (...) entonces yo creo que de por sí eso a la gente nos agrada mucho (...) es que en la mañana uno ve mucho carrito blanco transportando gente allá, para el Transmilenio. (...) Cobran 1500, 1700. Empezaron con 1000 pesos, ahora ya 1500, hay otros que cobran 2000, depende la distancia que recorre y todo, pero la verdad que es muy bueno, o sea, es muchísima la gente que lo hacemos porque en medio de todo al transporte público no les conviene, pero no ve que uno busca la comodidad de uno y que a uno le sirva”. (E7: residente; operaria de aseo. Edad: 54 años. 15 de julio de 2021)

¹⁷ Autopista Sur e intersección de la Avenida Villavicencio y Avenida Cali.

Por otro lado, aun cuando las personas tienen presente que esta modalidad es informal y presenta riesgos para la integridad de los pasajeros, ante la precariedad del transporte, ven en esta otra alternativa más eficiente para movilizarse, pues añadido a lo anterior, su frecuencia es mayor,

“(…) Es cierto, son piratas, pero son ellos los que nos prestan el servicio para podernos movilizar más fácilmente y a las partes para donde vamos, o sea, yo contra ellos digo: listo, son ilegales pero al mismo tiempo le prestan a uno un servicio; el único problema más grande que le miro es que ellos no tienen un seguro, (…) si hay un accidente ellos no responden por absolutamente nada, pero del resto, son ellos los que están dando la mano al sector, (…)”. (E3: líder social, vicepresidenta Mesa de Trabajo UPZ 86. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

“Si la comunidad los paga, pero en cierta manera mientras que ellos salen cada 5 minutos, el SITP se demora media hora, entonces la persona dice que vale menos el transporte, sale más rápido y lleva puestos”. (E6: Presidenta de junta de acción comunal del barrio El Regalo. Edad: 50 años. 8 de agosto de 2021)

Ligado a lo anterior, la idea generalizada, aun desde los líderes sindicales, es que sus conductores son bastante imprudentes por ello se requiere su regularización por parte del Estado,

“Lo negativo. Lo negativo que ellos pueden mirar hacia nosotros [el SITP]; uno, es porque hay mucho conductor imprudente que no respeta las señales de tránsito (…)”. (E15: líder sindical -SINTRAL-. Edad: 33 años. 10 de julio del 2021).

También, cabe señalar que la percepción que hay frente a esta modalidad depende en gran medida del sector desde donde se evalué, y las condiciones de movilidad que allí haya, pues los residentes que viven cerca de las paradas de las rutas alimentadoras, o se movilizan en bicicleta, señalaron que ven en este medio un aspecto negativo para la movilidad sector, contrario a esto, quienes se benefician de este medio de transporte ven en ellos una mejor alternativa,

“No, pues que todo bello todo bonito (risas). No, frente a estos como que no hay mucho problema, es gente tratando de ganarse la vida, también... Como, que chimba porque proporcionan un servicio que es mucho más rápido que el Alimentador y que llegan al Portal en un momentico”. (E11: residente; biciusuario y estudiante universitario. Edad: 26 años. 2 de julio de 2021)

- **Bici y mototaxi**

Figura 9. Paradero de bici y mototaxis ubicado frente al Centro Comercial Trebolis



Fuente. Elaboración propia 8 de julio de 2021

Inicialmente este era un medio de transporte ecológico impulsado por pedal, con una capacidad máxima de dos pasajeros y altamente demandado en la zona, principalmente para lograr llegar a puntos con mayor accesibilidad al transporte público y para transitar por zonas inseguras¹⁸.

Dentro de la ZE, los bici y mototaxi son regulados por asociaciones consolidadas por los propietarios del vehículo que conducen o arriendan, cobrando cuotas diarias de entre 7.000 mil y 30.000mil pesos (*información obtenida de E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021*). Añadido a esto, hay asociaciones que cobran “cupos” de hasta 600.000 pesos, para permitir su tránsito por las vías y espacio público que hace parte de su área de cobertura (El Espectador, 2016).

Por otro lado, tienen paraderos específicos desde donde pueden recoger a los usuarios¹⁹; dentro de la ZE se identificaron 8 (figura 8). Esta modalidad de transporte es empleada para trayectos cortos, principalmente para acercarse a los paraderos de las rutas alimentadoras, paraderos del SITP, y parqueaderos de los Colectivos Blancos y en menor medida, para llevar a estudiantes a sus instituciones educativas²⁰; el cobro mínimo es de 1.500 pesos y varía de acuerdo con el trayecto que requieran los pasajeros.

“Algunos los cogen, dicen – Por favor , lléveme a la parada del SITP, lléveme a la parada del Alimentador, lléveme hasta las Chanas que van hasta el Portal, o sea, nosotros prestamos el servicio, como te digo, el bicitaxi es un servicio para acercamientos a puntos cercanos, no tan lejos, porque aunque uno también es capaz de llevar una persona, digamos hasta el Centro (...), pero uno cobra mucho más que un taxi, (...) digamos que cobre un taxi 20 mil pesos, uno está cobrando por ahí 40 o 50 mil pesos”. (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

¹⁸ En las entrevistas señalaron que debido a los riesgos que implica caminar por algunas zonas, antes usaban este medio de transporte para evitar exponerse.

¹⁹ Uno de los conductores de bicitaxi, menciona que solo en estos puntos se pueden recoger usuarios, esto, para evitar riñas con otras asociaciones.

²⁰ Respecto a esto, el conductor de bicitaxi entrevistado comenta que se perdieron a estos usuarios; en otras entrevistas se evidenció que programas como *Al colegio en bici* y *Ciempies*, la inauguración de nuevos colegios y principalmente la percepción negativa que hay frente a estos vehículos, ha incidido en este tema.

Su mayor acogida se ha ubicado y se ubica en sectores con precariedad en el transporte y de difícil acceso,

“los bicitaxis se aparecen allá en el Carrefour [actualmente Metro] para bajar a la gente, porque como ya habían hecho ese canal y ya era como planito, entonces podían bajar a la gente desde allá arriba y hasta abajo el Santa Fe y la gente se metía a la cuadra que necesitaba, entonces ahí aparecen esos esos bicitaxistas. (...) Entonces la gente iba y se queda allá en el Carrefour, si vivía al fondo, o al lado del Tintal o del Caño del Tintal. Si vivía más cerca se bajaba en el Carrefour, en la parada del Alimentador y cogía el bicitaxi”. (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

“Los bicitaxi llegaron en cierto momento por la cuestión del SITP, es muy demorado, las rutas son muy demoradas, también porque no tiene como acceso a barrios internos, porque por decir algo, usted por aquí, por la calle 59 no encuentra acceso al barrio Santa Bárbara, no encuentra el barrio el Anhelito, porque quedó en cierta manera de la 56 a las 59, pues para ellos es que camine, por eso es que la gente coge esos bicitaxis (...)”. (E3: líder social, vicepresidenta Mesa de Trabajo UPZ 86. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

Sin embargo, para muchas otras personas este medio de transporte representa un riesgo, incluso para sus mismos conductores,

“(...) la gente piensa en su afán diario y en el transporte de un lugar a otro, pero sí es un riesgo mucho más grande, si uno se detuviera a pensar uno arriesga más la vida en un bicitaxi por la forma como conducen estas personas y porque las vías no están diseñadas para ese estilo de transporte (...)”. (E14: bicisuario, psicólogo y orientador escolar. Edad: 37 años. 15 de julio del 2021)

“Yo tuve una vez un accidente con un bicitaxi, fui imprudente, iba por mi vía normal e iba detrás de un bus y a lo que frenó en seco, mi reacción no fue frenar sino irme para el lado izquierdo, hacia la contravía, cuando venía un bus de freno y me estrellé de frente contra el bus, a mí me salvó fue el techo del bicitaxi, que pegó contra el parabrisas, pero yo me raspeé solo el codo y la rodilla, más si había llevado una señora y un niño y el niño si se rompió la cabeza y la señora también se golpeó feo, porque como te digo, ahí yo no tuve ni cómo responder, me demandaron y todo, más nunca tuve cómo darle una solución”. (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

Finalmente, cabe mencionar que en el 2016 (El Espectador, 2016) y el 2019 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019), se propusieron dos proyectos por los cuales se buscaba formalizar este medio de transporte e integrarlo al SITP sin embargo, esto no tuvo continuidad y por el contrario, actualmente se está buscando desmontar la parte de esta modalidad que funciona a motor, ante esta situación los bici y mototaxistas, se han manifestado desde el pasado mes de octubre del 2021, exigiendo la formalización y regularización de su trabajo (Redacción Nación, 2021). Es importante señalar esto último, ya que el bici y mototaxismo en los últimos años tuvo cambios significativos en el tipo de vehículo conducido, el perfil de los conductores y como ya se ha mencionado, su demanda, así, un conductor de bicitaxi relata lo siguiente,

“Después de un tiempo fue que comenzó a llegar los bicitaxi a motor, primero de moto, le estaban poniendo primero los motores de moto hechizo, como un mecanismo raro que le armaba porque en sí, no era muy seguro y se armaba solamente soldando unas partes y eso, y ahí que arrancara porque un motor de moto tiene mucha más fuerza que una motobomba, coge mucha más velocidad, dependiendo en cilindraje de la moto y

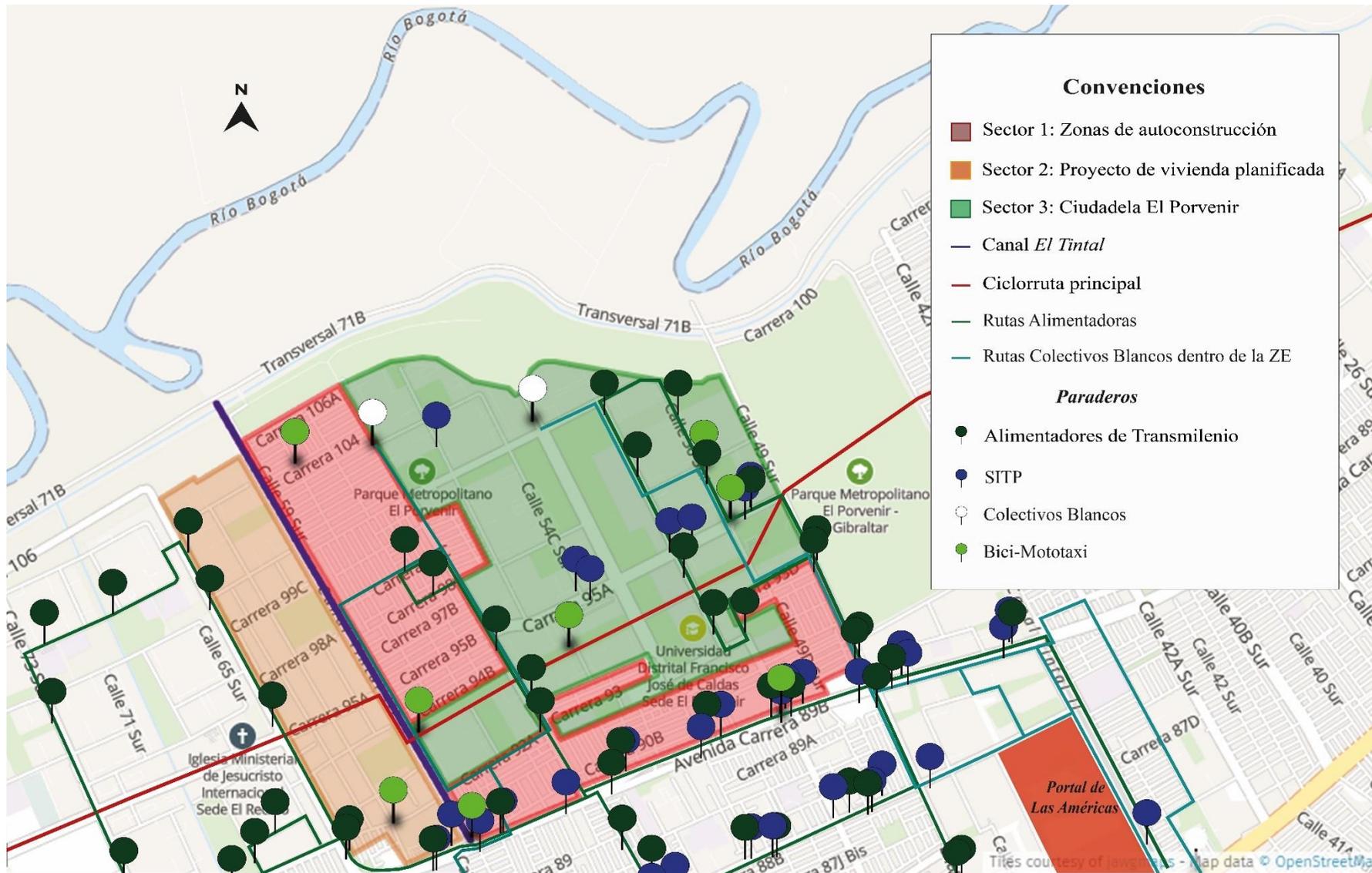
son mucho más barato, normalmente muchas de las infraestructura de lo que son los motores, los frentes de los bicitaxis que se sacan de las motos normalmente son robados, se consiguen en deshuesaderos (...) normalmente, los bicitaxi desde que empezaron se supone que era ecológico y solamente para dos personas máximo (...) pero desde que salieron los de motor se le aumento el tamaño del bicitaxi a ser un cuatro tiempos, más peso en sí, para una infraestructura que es hechizo, es creada y no muy firme y como tiene más fuerza sirve para más gente, normalmente se le ha podido echar entre 8 o 7 personas en uno de motor". (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

Añadido a esto, en la medida que pasa el tiempo, continúa profundizándose su rechazo,

"No, le tengo terror a los bicitaxis, ahí está, que de por sí la mayoría le tenemos miedo, porque las personas que lo manejan, o sea, no es porque uno discrimine, pero son muchachos que uno ve metiendo vicio, que son muy mal presentados, que le inspiran a uno desconfianza, entonces para mí un bicitaxi... Prefiero caminar realmente, porque no me siento segura y si es alguien que uno diga—Bueno, ese como que es y no esto (...)Igual, andan como locos en esos bicitaxis, eso parece transportando quien sabe qué, porque uno ve que eso no respetan ni los semáforos, ni nada, entonces eso es meterse por donde sea, me imagino que, para lograr hacer muchas carreras, porque entre más hagan, más platica les llega, pero el bicitaxi no lo uso, de por sí no escucho compañeras que digan que cogen bicitaxi. (...) Por las mismas, por mucha inseguridad, por ejemplo, allá en la esquina, por el semáforo hay paradero de bicitaxi [Calle 51 SUR con 89 B], pero no es por discriminar, pero uno va y los mira y prácticamente no le inspiran nada de confianza, por el vocabulario que usan, por la forman en que hablan, por la forma en la que uno los ve, que uno conoce que ya están metiendo vicio o no, entonces realmente no le da a uno seguridad". (E7: residente; operaria de aseo. Edad: 54 años. 15 de julio de 2021)

"Los bicitaxis son una forma... Lo bueno: para las personas que realmente lo necesitan como un método fácil de salir al sitio a donde se quiere llegar. Lo malo: que se tienen estudios acá en el barrio, que los bicitaxis son utilizados para robar los predios." (E6: Presidenta de junta de acción comunal del barrio El Regalo. Edad: 50 años. 8 de agosto de 2021)

Figura 10. Paraderos y rutas de las modalidades de transporte formal e informal



Fuente. Elaboración propia a partir de mapa base suministrado por el equipo Modural.

3.2 Modos individuales activos (bicicleta)

De acuerdo con las cifras suministradas por la EOD, en la ZE el uso de la bicicleta, como medio de transporte, se ubica en segundo lugar, con un 21% en el caso de las personas que trabajan, y un 14,7% para quienes estudian. Sumado a esto, 9 de los residentes entrevistados señalaron que hacen uso de la bicicleta como medio de transporte, de estos, 4 son biciusuarios permanentes y los restantes, lo hacen de forma intermitente. Los principales motivos están relacionados con la reducción de tiempo, el cual se disminuye casi a la mitad, o un poco más, en comparación con las modalidades colectivas, sumado a esto, en fue reiterativo la posibilidad de evitar el nivel de estrés que ocasiona el transporte público, y finalmente, el equipamiento urbano del sector (en términos de ciclorrutas y cicloparqueaderos), que conecta con el de la ciudad, hace más atractivo el uso de esta modalidad. Por otro lado, para los biciusuarios las deficiencias en el transporte público los obligó a buscar otras alternativas para transportarse,

“(…) Porque eso se demora mucho, esos hij SITP dan mucha vuelta, porque cuando uno comienza a usar bicicleta, uno se da cuenta que llega a todo lado muy rápido y no se gasta las tres o cuatro horas que uno se gastaba antes pa’ llegar a los lugares, entonces es mucho más sencillo en bicicleta que en SITP, pero en SITP ya ni siquiera lo de la inseguridad, diría (...) pues ahorita se suben a robar a los buses, igual sigue siendo igual de inseguro que antes, (...) entonces uno en la bicicleta no se enfrenta tanto a eso, sino más bien que le roben a uno la bicicleta pero no es siempre (...)”.* (E11: residente; biciusuario y estudiante universitario. Edad: 26 años. 2 de julio de 2021)

Por otro lado, la necesidad de evitar el uso de varias modalidades de transporte que implique el gasto de más dinero y tiempo perdido en el tráfico vehicular incide en la decisión de elegirlo,

“Pues, primero que todo la economía, por la economía, porque me tocaba coger dos transportes en la mañana y dos en la tarde y por los trancones de la Ciudad de Cali me tomaba como dos horas llegar al trabajo y en la tarde también regresar a casa, entonces veía que mis compañeros me decían que ellos en media hora estaban en la casa, entonces eso me animó y que gracias a Dios existe la ciclorruta”. (E1: residente; biciusuaría y operaria técnica. Edad: 51 años. 29 de junio del 2021)

“Bueno, lo primero porque le rendía a uno, o sea el rendimiento; lo segundo, la comodidad que lleva uno de ir relajado, aunque uno va pedaleando, pero va uno más cómodo; lo segundo, llegaba uno más rápido al lugar de destino, porque desde que uno sale de su residencia comienza uno... Ya a los 10 minutos lo va acercando al Portal Américas, mientras que sale uno a esperar transporte público y puede demorar hasta 15 o media hora esperando el transporte público para poderse subir a una buseta y lo otro, cómodo, porque se presentaban trancones y uno ahí por un ladito iba pasando y buscaba su lado para seguir su destino y poder pasar... Muchas veces me encontré con accidentes que había personas fallecidas, tenían cerradas totalmente las vías, entonces uno ya en la bicicleta por un ladito, ya uno se pasa y puede seguir su camino... Hay cosas que le benefician a uno para movilizarse”. (E13: residente; guarda de seguridad. Edad: 47 años. 18 de julio de 2021)

Sumado a lo anterior, programas como *Al Colegio en Bici* incentiva el uso de bicicleta en una población más joven que vive lejos de los establecimientos educativos, de esta forma buscan brindarles una mejor opción de transporte (Consejo de Bogotá, 2020); aun cuando la pandemia detuvo la continuidad del programa, actualmente se está reactivando en algunos de los colegios de la ZE,

Acá está el programa *Al Colegio en Bici*, entonces el colegio tiene, y hay unos niños que están en el programa, van y vienen al colegio, hay otros que no están en el programa, pero los estudiantes traen sus bicicletas. Incluso hay profesores que traen la bicicleta... (E5: residente; docente de educación media. Edad: 44 años. 15 de julio de 2021)

Y finalmente, dentro de las condiciones de movilidad, principalmente en lo relacionado con los embotellamientos del sector y las pocas opciones de transporte, el uso de este medio beneficia en gran medida la salud mental,

“El estrés es menor, porque ir en un trancón uno se estresa, el sentir que no vas a llegar, que no se mueve, eso genera una desmejora en la calidad de vida en las personas, además los docentes particularmente tienen unos riesgos de salud mental muy altos, porque manejan mucho estrés y muchas cuestiones, entonces realmente es un elemento más que puede llegar a estresar y a enfermarlos y mi caso, como cojo cicla y todo, respiro un poco del aire puro (...)”. (E14: biciusuario, psicólogo y orientador escolar. Edad: 37 años. 15 de julio del 2021)

Sin embargo, se presentan otro tipo de dificultades en el equipamiento urbano implementado para este tipo de transporte,

“Por acá, por donde yo vivo, la mayoría son sobre los andenes, eso que hizo Peñalosa todo horrible. Digo eso porque uno va por el andén y bajan suben, lleno de huecos, dejando las ciclorrhutas muy peligrosas. La de los andenes, esta que le digo, también es peligrosa, por ejemplo, a las 2:00 de la tarde, porque está solo, a esa hora no hay ni gente que esté yendo al colegio, ni trabajadores, nada, está muy solo”. (E11: residente; biciusuario y estudiante universitario. Edad: 26 años. 2 de julio de 2021)

3.3 Condiciones generales que inciden en la movilidad

Si bien, la zona de estudio cuenta con el equipamiento necesario para mejorar las condiciones de movilidad en su interior, las zonas aledañas no tienen estas mismas condiciones y se presentan embotellamientos en las vías principales que dan acceso y salida al sector, como la Avenida Cali, Villavicencio, Primera de Mayo y la autopista sur, sumado a esto, Bosa, dentro de Bogotá, se ha convertido en una ciudad dormitorio en donde sus habitantes dependen en gran medida del centro y norte de la ciudad (Fernández, 2013), principalmente como sitios de empleo y estudio. Por esta razón y dada la precariedad en el transporte público, han optado por adquirir vehículos particulares que incrementa aún más la congestión vehicular,

“(...) acá la movilidad de Bosa, yo digo a nivel Bosa, porque Bosa es toda un embotellamiento que no tenemos salida, ni buenas vías, en este momento están construyendo vías pero, más que todo, es por lo de la ruta del Metro, pero esperamos de que eso sea un desembotellamiento para nosotros acá en el sector, porque los patios del Metro van a quedar acá en la parte de debajo de nuestro barrio, aquí a cuatro cuadras, entonces esperamos de que la movilidad sea mejor”. (E3: líder social, vicepresidenta Mesa de Trabajo UPZ 86. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

“este pedazo es re complicado para salir, sobre todo los fines de semana, para uno andar en carro o en taxi, un fin de semana es re duro, porque esta localidad de Bosa es como de las localidades vivienda de la ciudad. La mayoría de gente que vivía acá vive, pero no trabaja en Bosa. Entonces por eso el tema del transporte acá es re duro para salir en horas pico, y los sábados y los domingos que no hay pico y placa es re complejo, porque con todos los conjuntos, mucha gente empezó a comprar carro”. (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

Por otro lado, no es de desconocer que la alta densidad y crecimiento poblacional de la localidad, incide directamente en el colapso del sistema de transporte público y la congestión vehicular. Para el año 2012 Bosa registro la más alta densidad poblacional con 302 personas por hectárea (Secretaría Distrital de Planeación, 2012) y para el año 2017 este número aumento hasta 378 personas por hectárea (Veduría Distrital, 2017), añadido a esto, es la localidad con mayor aumento en la cantidad de habitantes, esto lo evidencia el Observatorio de Desarrollo económico cuando señala que entre el 2014 y 2017 el crecimiento poblacional fue de 16,6% (Mosquera, 2019). En el caso de Bogotá, la densidad poblacional disminuyo de 185 personas por hectárea en el 2012 a 175 personas por hectárea en el 2017, y el aumento poblacional entre los años 2014 y 2017 fue del 2% (Secretaria Distrital de Planeación, 2021), lo que indica que la densidad y crecimiento poblacional se está concentrando en puntos específicos de la ciudad, principalmente en la zonas de periferia. A lo anterior, cabe añadir que después del 2017 se intensifico la construcción de proyectos residenciales en la localidad, ejemplo de ello es el proyecto Parques de Bogotá, y hacia futuro se espera la consolidación de la conurbación con Ciudad Verde en Soacha, por supuesto, esto incidirá directamente en la demanda de transporte público, que si bien, se está buscando mecanismos para mitigar esta situación con la construcción de avenidas como Bosa y Tintal, estas conectaran con vías aún más críticas en términos de congestión vehicular, como lo es la Autopista Sur y Avenida Boyacá, al respecto, desde ahora se menciona que la congestión vehicular de la Avenida Ciudad de Cali se trasladara a la Avenida Alsacia-El Tintal. Frente al tema mencionado anteriormente, algunos entrevistados relatan:

“No sé si las avenidas que están haciendo solucionen realmente el problema de transporte, porque tiene que ver también con una cuestión de capacidad del sistema, siento que el sistema de transporte está diseñado para estar colapsado siempre, por la cantidad de buses, por la frecuencia de los buses, por el diseño de las rutas etc. Por ejemplo, en el SITP, digamos que es muy complicado a veces uno poder ubicar una ruta que le sirva hacia dónde quiere ir. Y normalmente la mejor alternativa termina siendo Transmilenio, entonces eso colapsa. El tema del transporte sigue siendo bastante costoso y eso afecta mucho a las personas, es ese costo del transporte”. (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

“¡Ay! Que es mucha gente, yo pienso que debería haber más transporte, que de pronto, si hubiera más rutas (...) Yo sé que habemos mucha gente, pero ¿cómo anteriormente los buses alcanzaban y todo el mundo iba contento? pero ahora... Imagínese en un Transmilenio, creo que ustedes han montado, es más la gente que va de pie, que la que va sentada, no es que uno quiera irse sentado todo el tiempo, pero por lo menos cómodo (...) Pero en Transmilenio uno se siente apeñuscado.” (E7: residente; operaria de aseo. Edad: 54 años. 15 de julio de 2021)

“Sí, aquí funciona eso y hay mucha población, aquí en el sector los hogares son de muchos hijos o vive mucha gente en un apartamento o en una casa, entonces eso hace que se congestione a veces más el transporte porque toca... Todo el mundo sale a trabajar, sale a buscar cosas, entonces hace difícil eso también”. (E5: residente; docente de educación media. Edad: 44 años. 15 de julio de 2021)

4. Rutinas de movilidad

De las entrevistas se logró abstraer que los viajes con propósito de empleo y educación superior se dirigen hacia puntos distantes de la UPZ, principalmente hacia el norte de la ciudad y, por el trayecto de la ciclorruta principal, hacia zona franca (figura 9). De los 21 entrevistados 3

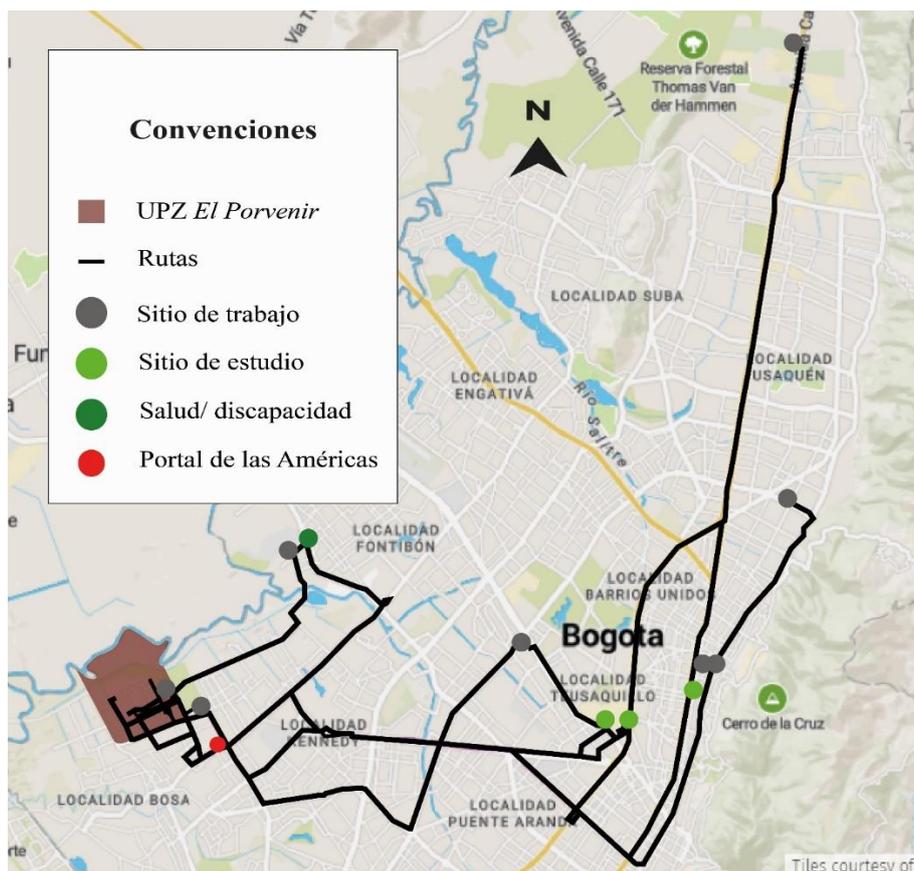
manifestaron trabajar cerca de su vivienda, sin embargo, uno decidió cambiar de lugar de residencia tan pronto asumió su cargo como docente de planta en el colegio El Porvenir, señalando que llegar hasta el sector es difícil (información abstraída de E5: residente; docente de educación media. Edad: 44 años. 15 de julio de 2021). Ligado a esto, las condiciones de movilidad que hay en la zona, conlleva a medir la cercanía o lejanía del sitio en donde se desarrollan las actividades profesionales no únicamente desde la distancia, sino desde el tiempo que se invierte y el medio de transporte que se usa; bajo esta idea una de las biciusuaria entrevistada, por ejemplo, señala lo siguiente,

“Las otras opciones fuera de la bicicleta, pues, es el transporte público, Transmilenio, SITP, pero como ya le decía la mayoría de personas que trabajamos en Zona Franca preferimos la bicicleta porque es más rápido, porque la única vía, así con transporte público, hacia Fontibón y hacia esos lados es por la Ciudad de Cali, pero la Ciudad de Cali es muy congestionada en horas pico y se demora uno dos horas, realmente el trayecto no es largo pero por los trancones y eso, entonces se nos va dos horas (...) [y] por la ciclorruta son entre 30 y 40 minutos”. (E1: residente; biciusuaria y operaria técnica. Edad: 51 años. 29 de junio del 2021)

Sumado a esto, para quienes a causa de la actual pandemia cambiaron de lugar de empleo, este aspecto es más notorio,

“Cuando trabajaba en Kennedy, era un ahorro que uno hace para el hogar, para otras cosas. Ya ahora que estoy trabajando lejos, he comenzado a tomar el transporte y lo que más me ha afectado es como el tema del tiempo, desde que salgo de mi casa son dos horas y media, que realmente se desgasta uno, a parte que el estrés que genera subirse a ese transporte es complicado”. (E17: residente; operario administrativo. Edad: 34 años. 24 de junio de 2021)

Figura 11. Rutinas de movilidad



Fuente. Elaboración propia a partir de mapa base suministrado por el equipo Modural.

Bajo estos argumentos, la rutina de movilidad incide directamente en el tiempo que compone la jornada laboral o de estudio, puesto que para gran parte de los entrevistados su rutina inicia a partir de las tres o cuatro de la mañana y finaliza al momento de llegar a sus hogares, que, dependiendo de las condiciones de movilidad del momento, puede ser hasta las 9 de la noche,

“(...) sí claro, porque en el transporte público es muy demorado todo, por ejemplo, le explico: una vez yo trabajé en unos colegios de Usme, para ir allá a trabajar y entrar a las 6 me tocaba levantarme a las 3 de la mañana y mejor dicho, tenía que coger la buseta a las 4 en punto, si me dejaba la buseta de las 4 ya llegaba tarde, y salía de allá a las 6 de la tarde y llegaba acá a las 9 de la noche; porque siempre son dos horas, sino hay trancón (...) pues gracias a Dios llegué acá al colegio y ya me queda cerca, y que le cambia la vida a uno porque en el transporte público, no, la verdad es muy angustiioso, que los buses pasan muy llenos o que no lo recogen a uno, entonces eso siempre lo mantiene a uno como estresado”. (E21: residente; guarda de seguridad. Edad: 44 años. 14 de julio de 2021)

“Claro... Resto, porque, por ejemplo, si yo tenía clase a las 7 ya no me podía levantar a las 5, me tenía que levantar a las 4 y salir a las 5, porque si salía a las 5:30 probablemente ya llegaba tarde a la clase de 7”. (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

“Muchas veces salía a las 4:30 y llegaba acá cuando mi señora y mi hijo estaban acostados (...) llegaba a las 9 de la noche”. (E4: residente; operario administrativo. 48 años. 25 de junio de 2021)

Incluso, esta situación impacta a tal punto en el que se opta por no llegar a sus hogares,

“Por eso yo sufrí mucho tiempo ese alimentador de Metrovivienda, que lo dejaba allá arriba, sufría las chichoneras, muchas veces uno optaba por quedarse más tiempo en la Universidad para no coger la hora pico. A veces era tan paila que uno decidía buscar dónde quedarse, prefería quedarme por allá y al día siguiente llegar, cuando no tocara un horario tan paila. Y era muy curioso porque, por ejemplo, pensaba que a las 11:00 de la noche, o a las 10:00 de la noche uno salía derecho, que supuestamente era el transporte fácil. Pero como en ese sector donde yo estudiaba, Teusaquillo, hay muchas universidades, a esa hora de la noche era re lleno, coger Transmilenio era horrible”. (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

Contrario a lo anterior, la percepción de quienes trabajan cerca se hace evidente en aspectos como la tranquilidad emocional, la forma en que invierten su tiempo e incluso en la posibilidad de hacer uso del equipamiento urbano que ofrece la ZE, ya que constantemente visitan los parques y centros comerciales, de esta manera los entrevistados señalan que estas ventajas radican principalmente en,

“(...) me ahorro económicamente porque no gasto dinero; salud porque no me estreso en el transporte, no me afano que voy a llegar tarde, entonces es algo de tranquilidad a nivel de salud y eso; y la cercanía que me ayuda a nunca llegar tarde, a llegar rápido a compartir con mi familia, de estar en casa, entonces es ventaja.” (E21: residente; guarda de seguridad. Edad: 44 años. 14 de julio de 2021)

“Ventajas muchísimas. La economía en el transporte, porque literalmente a una persona se le puede ir media vida si vive muy lejos, desplazando y regresando, de la casa a su trabajo y del trabajo a la casa, yo sí admiro a las personas que viven lejos, porque se les va todo el medio día, prácticamente, es como si trabajara todo el día, entonces una ventaja es el aprovechamiento del tiempo”. (E7: residente; operaria de aseo. Edad: 54 años. 15 de julio de 2021)

Además del tiempo invertido en transportarse, los entrevistados que no hacen uso de la bicicleta o trabajan cerca, señalaron que requieren de diferentes modalidades para llegar a su respectivo destino, así, quienes residen en las zonas de autoconstrucción (etapa dos y tres) y quienes se encuentran fuera del trayecto de las rutas alimentadoras, relatan que deben caminar largas distancias para llegar hasta los paraderos del alimentador, del SITP y los puntos de parada de los *Colectivos Blancos*²¹, para los dos primeros casos, la Avenida Tintal amplía esta oferta de transporte, en segundo lugar se encuentra la avenida Santa Fe y la calle 56^f, sin embargo son poco mencionadas como un punto de acceso al transporte público. A excepción de uno de estos entrevistados, la primera parada es el Portal de las Américas, desde allí, para quienes trabajan, inicia su recorrido hacia el norte de la ciudad, y para los estudiantes de educación superior, hacia el centro, chapinero y Teusaquillo; además de esto, señalaron que deben hacer trasbordos entre biarticulados o rutas complementarias (para el caso de quienes van por la séptima), puesto que las rutas de Transmilenio que los lleva directamente a su lugar de destino solo funcionan en

²¹ En algunos casos hacen uso de bicitaxi, sin embargo, señalan de forma reiterativa que lo toman en casos excepcionales.

horas pico y, por su alta demanda, se encuentran congestionadas, a esto se suma que, en algunos casos, deben recurrir a una segunda ruta alimentadora o de SITP,

“Me levanto a las 4 de la mañana y salgo de mi casa a las 4-30. Tomo el alimentador 9-9, me queda a dos cuadras, de ahí me lleva hasta el portal, en el portal tomo el B28 y voy hasta el portal del Norte y tomo un alimentador que es el 2-2 que se llama Jardines”. (E17: residente; operario administrativo. Edad: 34 años. 24 de junio de 2021)

El tiempo promedio de estos recorridos es de dos horas,

“Me levanto a las 5... Bueno, antes de la pandemia me levantaba tipo 5:30 para salir a las 6 y llegar al trabajo tipo 8, tenía que llegar al trabajo a las 8 entonces salía dos horas de anticipación, porque podía ocurrir que llegara antes, pero puede ocurrir que hay mucho trancón o el tráfico está malo, no se puede coger transporte, entonces siempre tengo que salir con dos horas de anticipación (...) no importa, así coja bus o Transmilenio igual tengo que salir mucho antes”. (E16: residente; operario técnico. Edad: 26 años. 29 de junio de 2021)

“Sí porque eran 4 horas, dos horas para ir al trabajo y dos horas para llegar a la casa, 4 horas perdidas uno ahí”. (E4: residente; operaria de aseo. Edad: 49 años. 25 de junio de 2021)

“Salgo a las 4:40 de la mañana (...) Si me va muy bien, estoy llegando 6:20, hay veces que he llegado faltando 20 pa’ las 7 de la mañana, en un domingo el horario es muy diferente porque me levanto 4:30 y salgo 5:10 de la mañana y eso sí a las 6:30 estoy en el puesto de trabajo”. (E13: residente; guarda de seguridad. Edad: 47 años. 18 de julio de 2021)

“En Transmilenio, (...) saliendo de la casa me echaba una hora y media, a veces las dos horas en llegar a la Universidad”. (E11: residente; biciusuario y estudiante universitario. Edad: 26 años. 2 de julio de 2021)

Paralelamente, el recorrido de los biciusuarios se da de dos formas, quienes optan por llegar hasta el Portal de las Américas para evitar hacer uso del alimentador y su destino es hacia el norte de la ciudad, o quienes hacen su recorrido completo, señalando que ahorran hasta la mitad del tiempo que invertirían si hicieran uso del transporte público, así, por ejemplo, al preguntarle a dos estudiantes universitarios cuanto tardan en transportarse, respondieron lo siguiente:

“Eso depende, si estaba con energía o estaba sin energía, si estaba con energía llegaba en media hora a la Universidad, si estaba sin energía llegaba en 45 minutos (...) Ajá, en bicicleta.” (E11: residente; biciusuario y estudiante universitario. Edad: 26 años. 2 de julio de 2021)

“Para la universidad, cuando no andaba en bicicleta eran dos horas en llegar hasta allá, de venida era como hora y media, en bicicleta es una hora de ida y una de vuelta, entonces, es un poquito menos, un poquito más”. (E20: residente; biciusuario y estudiante universitario. Edad: 24 años. 23 de junio de 2021)

En cuanto a la movilidad poligonal, principalmente se relaciona con el cuidado de menores o personas en condición de discapacidad y, la posibilidad de realizar este tipo de movilidad, depende en gran medida del tiempo que invierten en transportarse ya que, por ejemplo, en el caso de un entrevistado, el cambio de empleo provocó que tuviera que

trasladarse a un sitio más distante lo cual modificó su rutina diaria, lo cual incluyó el acompañar a su hijo al colegio, puesto que ahora sale de su hogar muy temprano en la mañana y regresa hasta la noche ya no puede realizar esta actividad. Este tipo de condición es general en gran parte de la población que vive en esta zona, por ello recurren a cuidadores externos o familiares cercanos, en su mayoría personas de la tercera edad,

“Le pagamos a una señora que recoja al niño [del colegio], lo lleve a la casa y cuando llego de trabajar, porque mi señora no está, voy y lo reclamo y me vengo con él, le doy la comida, ya miro que tareas tiene (...)”. (E4: residente; operario administrativo. 48 años. 25 de junio de 2021)

Por supuesto, esta situación cambia en relación con el género, puesto que la pareja del anterior entrevistado señala que, en la mañana, antes de ir a trabajar, su rutina consiste en,

“Ir a dejar al niño al colegio cuando él tiene clase presencial o si no, me toca acá en la casa con él”. (E4: residente; operaria de aseo. Edad: 49 años. 25 de junio de 2021)

Dentro de la zona, en la mayoría de los casos, las rutas alimentadoras permiten hacer estos recorridos y trasladarse a lugares cercanos,

“No, yo por eso le dije antes de la pandemia yo utilizaba mucho eso, por ejemplo, cuando me tocaba llevar al niño al colegio, al Pizarro, nosotros hacíamos trasbordos en el Alimentador y también lo cogía de para acá, así fuera de pie, pero me venía en él”. (E12: líder 1 de programa Sabios y Sabias. Edad: 79 años. 7 de agosto de 2021)

“Yo sí para que voy a decir, porque tengo mi nieto estudiando abajo y utilizamos el Alimentador y me bajo con ellos, en cambio por la tarde le digo: —coja el mismo Alimentador y lo deja ahí”. (E12: Líder 2 de programa Sabios y Sabias. Edad: 78 años. 7 de agosto de 2021)

Esto también obedece a problemas de equipamiento urbano, puesto que en algunas entrevistas se señaló que gran parte de los estudiantes de educación básica y media deben trasladarse a UPZs vecinas o incluso a otras partes de la ciudad, por este motivo recurren al uso de las rutas alimentadoras, ya que no les genera un costo extra y en algunos casos, lo usan para acercarse a puntos desde donde puedan acceder a otros medios de transporte o incluso, cuando la distancia no es tan larga, para llegar a su destino, sin embargo, esta práctica es mal vista por los operarios de Transmilenio, al punto en el que se propuso generar un cobro, esto bajaría, según ellos, el flujo de usuarios, aun así para los residentes el problema va más allá de este tipo de pasajeros, al respecto uno de los entrevistados señala que,

“(...) el sistema pretende como acabar esas personas que se transportan en los alimentadores. Pero eso también me parece mal, porque precisamente eso tiene que ver, porque no hay unas alternativas de transporte para las personas o no hay equipamiento urbano, cerca de los colegios donde les toca y por eso cogen alimentador para transportarse. También es una cuestión de desigualdad o despectiva que, si no tiene plata, camine. Es algo que me parece muy horrible porque si hay mucha gente que no tiene plata y el alimentador le sirve, pues que se vaya en alimentador”. (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

Por otro lado, con respecto a la rutina de los operarios de transporte, en el caso de las rutas alimentadoras y SITP, estos inician su jornada laboral a las 3:30 AM y para quienes ingresan en la tarde, a las 11:30 AM, el horario de salida está sujeta a las dinámicas del tráfico vial, puesto que su jornada no depende de un tiempo establecido, sino de cierto número de rutas que deben

cumplir por día y que se programan semanalmente, cuyos viajes pueden ser muy rápidos o tardar más de lo esperado, por eso su jornada puede extenderse por más horas²². Dentro de la estructura organizativa, Centro Control, a través de la Unidad lógica²³, hace seguimiento de estas rutas para que se cumplan y los buses no se desvíen, salvo que ocurra una eventualidad que lo amerite; al respecto, en una de las entrevistas se relató lo siguiente:

“Centro Control sabe quién es él [El conductor] (...) y sabe su ruta (...). Si él llega hacer las cosas de otra forma, de una vez (...) lo va a llamar y lo puede mandar a descargos. (...) Por no avisar que había un trancón y él tomar ese desvío, a él lo pueden sancionar de uno hasta tres días o una semana, depende de la cantidad de paraderos que evita, cada paradero, es como decir... ¿Cómo le digo? Es como un punto, por cada paradero son cinco puntos, si se pasó cinco paraderos va sumando cinco, veinte, así sucesivamente. Entonces, se pasó cinco paraderos, tres días; se pasó veinte ya es como una semana o hasta más y eso nos va saliendo como un costo de 300, 400 mil pesos que le quitan a uno del sueldo”. (E19: conductor de SITP. Edad:44 años. el 8 de julio de 2021)

En el caso del transporte informal, sus operarios inician su jornada en horarios similares, salvo que pueden optar por hacer o no las rutas y organizar el tiempo según sus actividades personales, como llevar y recoger a sus hijos o hacer otro tipo de diligencias. Por supuesto, esta rutina se ancla principalmente a las dinámicas del sector, ya que se acoplan, por un lado, en el caso de los Colectivos Blancos, a las horas pico en donde hay mayor demanda de transporte, y por el otro, en el caso de los bici y mototaxistas, al horario de salida y llegada de las personas que trabajan o estudian, dentro y fuera de la zona. Añadido a lo anterior, no tienen un número mínimo o máximo de rutas, salvo quienes toman el vehículo en arriendo, puesto que deben pagar una cuota diaria a su propietario, esto los obliga a trabajar mínimo lo necesario para cumplirla.

Como se puede evidenciar, gran parte de las rutinas de movilidad se enmarcan en el tiempo invertido para realizarlas, puesto que para los entrevistados define su jornada diaria, que para muchos inicia a una hora muy temprana del día y finaliza bien entrada la noche, a su vez limita la posibilidad de hacer otro tipo de actividades que hacen parte de la movilidad poligonal, por ello recurren a terceras personas y continua profundizando el rol del cuidado que asumen las mujeres o personas de la tercera edad. Por otro lado, cabe resaltar el tiempo invertido en los transbordos, puesto que se recalca la necesidad de hacer uso de diferentes modalidades para llegar a su destino, principalmente el tener que caminar largas distancias o hacer uso del transporte informal para acceder al formal, por último, ante las problemáticas que tienen las diferentes modalidades de transporte, el Transmilenio continua siendo el principal medio que hace parte de estas rutinas, por ello la fuerte demanda que tiene incrementa la congestión que hay en las rutas alimentadoras y Portal de las Américas, en las horas pico.

²² Este tiempo es compensado como horas extra.

²³ Dispositivo, similar a un GPS y a través del cual se comunica el conductor con Centro Control.

5. Lugares clave para la movilidad

De acuerdo con las entrevistas, el Transmilenio es el principal medio de transporte que usan los residentes, es por este motivo que el Portal de las Américas juega un papel protagónico como punto de intermodalidad, puesto que allí convergen todos los diferentes medios de transporte que funcionan en el sector, incluso los bici y mototaxis, que si bien, su función dentro de la ZE es acercar a los usuarios a los paraderos del SITP, rutas alimentadoras y parqueadero de los Colectivos Blancos, estos también transportan usuarios hasta el Portal.

Por otro lado, los puntos de referencia en la ZE se definen desde los establecimientos de educación media, la Sede de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, el *Centro de Desarrollo Comunitario El Porvenir*, los tres centros comerciales y los parques *Metropolitano El Porvenir* y *Parque El Porvenir Los Girasoles*, esto debido a que por estos sitios transitan las diferentes modalidades de transporte, incluso, se utilizan como punto de referencia para algunas de las paradas de las rutas alimentadoras (Tabla 5). A esto, cabe añadir los sitios mencionados por los habitantes de las zonas de autoconstrucción, relacionados principalmente con los salones comunales, el puesto de salud *Hospital Pablo VI*, los “Árboles Metálicos” (como común mente llaman a la escultura *Alameda*) y las parroquias en las que se integra la congregación *Misioneros de Mariannahill*. Bajo estos preceptos, este aparte puede resumir de la siguiente manera (tabla 8 y figura 12):

Tabla 8. Lugares clave para la movilidad y sitios de referencia

Vías principales	
Principales	<ul style="list-style-type: none"> •Avenida Alsacia - El Tintal •Avenida Bosa
Segundarias	<ul style="list-style-type: none"> •Avenida Santa Fe •Calle 56 f •Ciclorruta principal (Bosa Alameda)
Lugares intermodalidad	
Presencia de bici y mototaxis, SITP y rutas alimentadoras.	<ul style="list-style-type: none"> •Centro Comercial Trebolis El Porvenir (Kr 95^a - CI 49^c Sur) •Av. Alsacia-El Tintal (Kr 89 b – CI 51 Sur) •Av. Alsacia-El Tintal (Kr 89 b – CI 59 Sur)
Paraderos claves	
De las rutas alimentadoras con mayor afluencia y más mencionados en las entrevistas.	<ul style="list-style-type: none"> •Centro Comercial Trebolis El Porvenir (Kr 95^a - CI 49^c Sur) •Br. Osorio Diez (CI 50 Sur - Kr 97) •Centro Comunitario El Porvenir (CI 52 Sur - Kr 100) •IED Ciudadela Educativa De Bosa (CI 52 Sur - Kr 97^c) •IED El Porvenir (CI 51 Sur - Kr 91) •Br. Bosa Santafé (Kr 98^c - CI 56ⁱ Sur) •Br. La Cabaña (CI 56^f Sur - Kr 93^c)
De los bici y mototaxis con mayor flujo de pasajeros y mencionados en las entrevistas, principalmente porque se encuentran en puntos de entrada para la ZE y son intermodales, y porque se ubican frente a los Centros Comerciales.	<ul style="list-style-type: none"> •Centro Comercial Trebolis El Porvenir (Kr 95^a - CI 49^c Sur) •Centro Comercial Mi Centro (Kr 94 -CI 54^f Sur) •Av. Alsacia-El Tintal (Kr 89 b – CI 51 Sur) •Av. Alsacia-El Tintal (Kr 89 b – CI 59 Sur)
Paradero de los Colectivos Blancos	<ul style="list-style-type: none"> •Br. Bosa Santa Fe (Kr 103^a - CI 56^f) •El Porvenir (Kr 100 - CI 54 Sur ‘Av. Primera de Mayo`) • Sobre la Avenida Cali (Kr 86 – CI 42^g)
Lugares de referencia	

Puntos de referencia reconocidos por todos los entrevistados.	<ul style="list-style-type: none"> •Ciclorruta principal • Parque Metropolitano El Porvenir; •Parque El Porvenir Los Girasoles •Universidad Distrital, Sede El Porvenir; Centros Comerciales Trebolis •Mi Centro y •Metro Recreo; Colegios •IED Ciudadela Educativa de Bosa •El Porvenir (Sede B) •Colegio Fe y Alegría San Ignacio y •Colegio Santiago de las Atalayas²⁴ y el •Centro de Desarrollo Comunitario El Porvenir (CDC).
Puntos de referencia para los entrevistados en el subsector 1, etapa 2 y 3, por su incidencia histórica en la construcción de los barrios.	<ul style="list-style-type: none"> Salones Comunes •La Cabaña •El Regalo •El Corso y •El Recuerdo •Arboles Metálicos (Escultura Alameda) y las •Parroquias Nuestra Señora de la Natividad sede antigua (Kr 98 – Cl 57^b-28 Sur) y nueva (Kr 105^b-1 - Cl 58).

Portal de las Américas

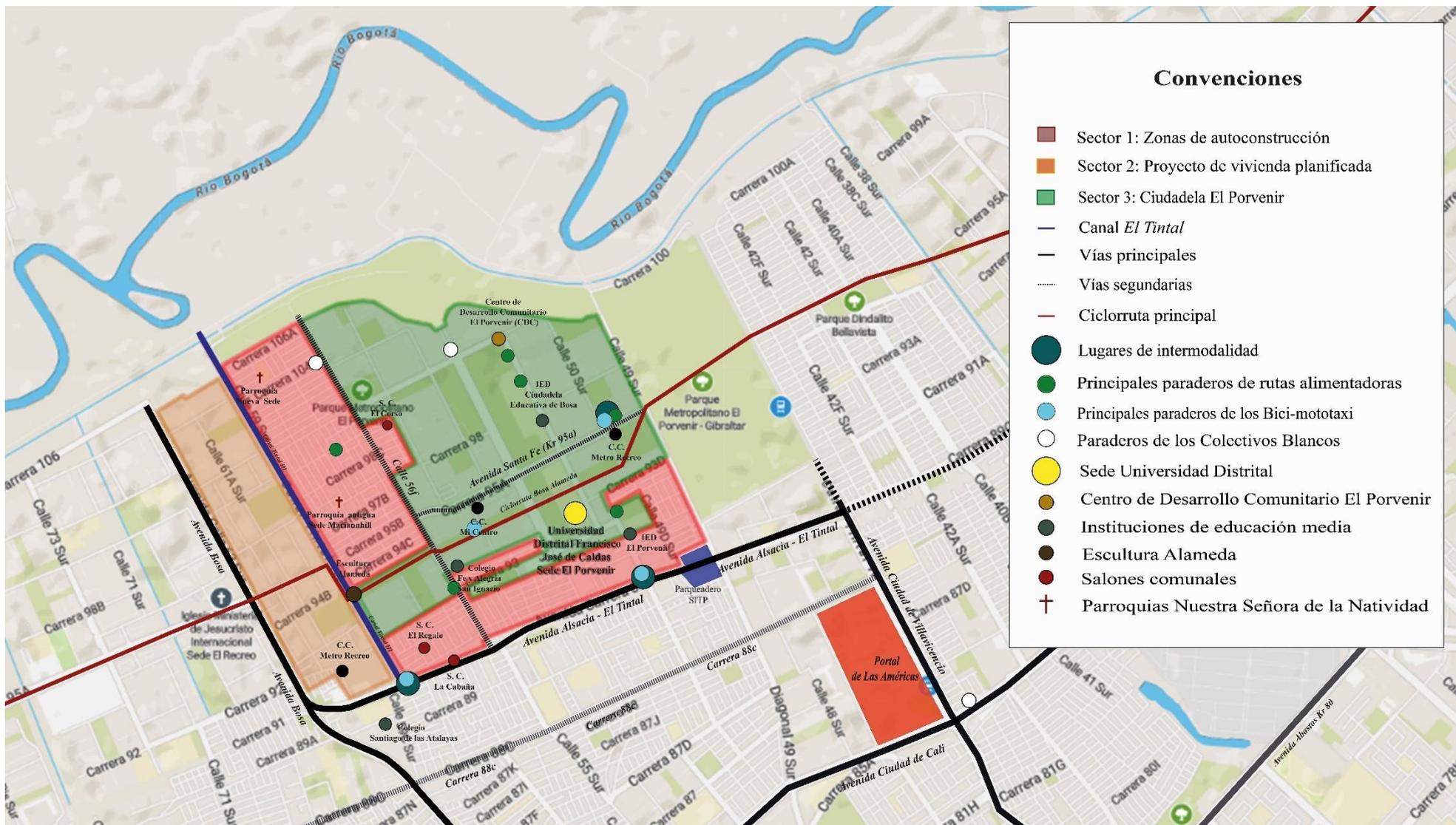
En este punto confluyen todas las modalidades de transporte que operan en la ZE.

Fuente. Elaboración propia

Finalmente, para los bicisuarios su vía principal es la ciclorruta, que si bien, no toman el trayecto completo, si transitan, aunque sea por un tramo de esta, en la actualidad los tramos de las ciclorrutas que se ubican a lo largo de las avenidas Bosa y Alsacia – Tintal, aun sin estar completamente terminadas, empiezan a tomar gran importancia entre los bicisuarios.

²⁴ Es de aclarar que en la ZE hay más establecimientos educativos que no son tan conocidos y recientemente se inauguraron el Colegio Marista Soledad Acosta de Samper e I.E.D. Villas del Progreso, Sede Primera infancia.

Figura 12. Lugares clave para la movilidad



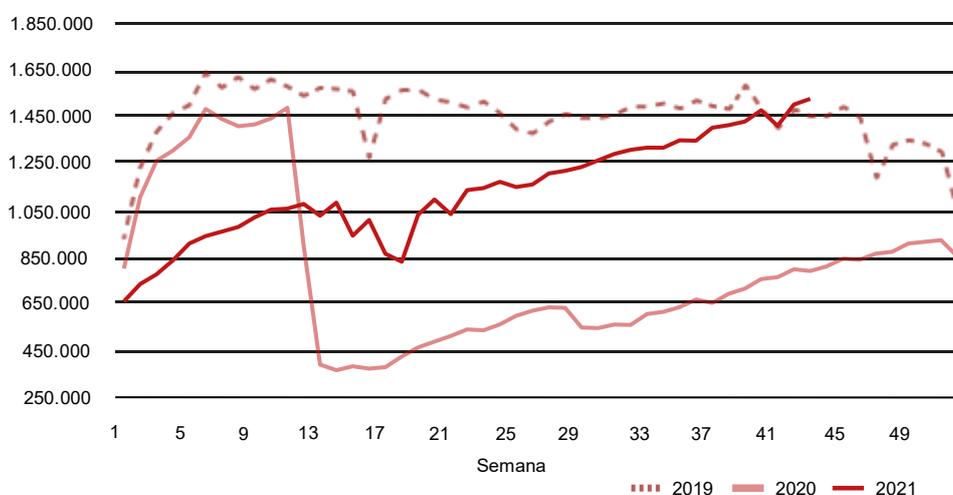
Fuente. Elaboración propia a partir de mapa base suministrado por el equipo Modural.

6. Los impactos del COVID y Paro Nacional sobre las rutinas de movilidad cotidiana

La pandemia produjo cambios significativos en las dinámicas de las personas, principalmente por la pérdida de empleo y cambio o virtualización de este, sin embargo, fue temporal puesto que, a excepción de dos entrevistados, las personas trabajan en actividades que requieren de la presencialidad ya que se relacionan con cargos técnicos, operativos en el área de aseo, vigilancia etc. Contrario a esto, los estudiantes, tanto de educación media como superior, continuaron en virtualidad y más recientemente, en alternancia. Esta situación tuvo un gran impacto en las modalidades de transporte, porque, por un lado, a nivel de Bogotá la demanda del del SITP, en su componente zonal (Urbano, complementario y especial) disminuyó drásticamente en el año 2020, en promedio entre un 50% y 60 % (grafica 5), añadido a esto, la percepción de los entrevistados evidenció el bajo uso del transporte público,

“yo creo que es más porque cuando utilicé el sistema de transporte público fue cuando la gente se tomaba enserio lo de la cuarentena, entonces no salía mucha gente a las calles, se implementó el teletrabajo entonces redujo la demanda de las personas en transportarse, entonces la vía si era más ligera, por así decirlo”. (E10: residente; docente universitario. Edad: 30 años. 4 de julio de 2021)

Gráfica 5. Demanda del SITP en su componente zonal durante los últimos tres años



Fuente. Informe N. 77 (Transmilenio S. A., 2021)

Y por el otro, el transporte informal también se vio afectado y, en el caso de los Colectivo Blancos, la demanda de usuarios bajó casi un 50% (E15: líder sindical -SINTRAL-. Edad: 33 años. 10 de julio del 2021) y generó una reorganización de las rutas, que se han ido reacoplando en la medida que las restricciones sanitarias se los permite,

“Nosotros empezamos, por ejemplo, si trabajaban 30 carros, solamente podían trabajar 15, un grupo en la mañana y un grupo por la tarde, un grupo hoy otro grupo mañana y así. Así hemos ido hasta que se aumentó hasta la totalidad de la flota. (...) Ahora, está trabajando el 85%, no todo el mundo trabaja, porque hay personas adultas, por ejemplo, las personas adultas trabajan un día sí y al otro día van y guardan los carros. Ese es el caso de las personas adultas o que tienen sus papás o abuelos en la casa, vienen hacen lo del diario y al otro día se guardan”. (E15: líder sindical -SINTRAL-. Edad: 33 años. 10 de julio del 2021)

En el caso del bici y mototaxi las pérdidas económicas fueron altas, no solo a causa de la baja demanda, sino también por la persecución policial,

“(…) la policía no los dejaba trabajar ni nada, no podían salir para nada, de todas maneras, todas las personas estaban en confinamiento, entonces no había mucho que hacer. Afectó, yo creo que muchísimo, esa ruta de pasar hacer mínimo 70 mil diarios, llegaban hacer diariamente en un bicitaxi 10 mil y eso que con la policía atrás, porque él mismo me lo decía: todos los que vean por fuera se le están llevando los bicitaxis pa’ los patios (…) pero lo que fue el COVID afectó mucho al bicitaxi, bajó mucho las ganancias”. (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

Añadido a esto, la virtualidad en la educación media incidió en la pérdida de un importante usuario, casi que, de forma permanente, puesto que para el retorno a clases se intensificaron programas como al *Colegio en Bici y Ciempiés*, a esto puede sumarse la percepción negativa que tiene la población frente a este medio de transporte, la cual aumenta con el paso del tiempo,

“Normalmente, cuando estaban los colegios, antes de la pandemia, lo que más salía era en Parques de Bogotá y eso hay que ver que eso es una ruta compuesta solo por conjuntos, la cual tiene la Avenida principal que es donde pasan los buses porque no van hasta allá abajo, hasta los conjuntos, no tienen cómo meterse por cuadras tan pequeñas, entonces por tener tanto conjunto sale muchísima gente, mucho pela’o para el colegio y normalmente, para el colegio más cercano la mínima eran 3000 por persona, pero uno cuando hacia contrata con la persona, uno le bajaba más o menos a 2000, era un ahorro y más que del mismo colegio, uno hacía de más estudiantes, o sea, un viaje de 8.000 diarios, puede ser dos hijos de una misma persona y otro de otro, pero en sí los estudiantes dan mucha plata para el sistema de transporte de bicitaxi, da mucha plata, pero en el momento no se ha notado el cambio, en el momento no”. (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

Paralelo a esto, la pandemia incidió en el cambio de las rutinas de movilidad diría, tanto en el trayecto como en la modalidad de transporte que se implementa y, esto, se vio reflejado en dos aspectos, el primero de ellos, como ya se mencionó, se dio en el descenso de la demanda de transporte tanto formal como informal debido al confinamiento y a la virtualidad del trabajo y estudio, y el segundo, en el aumento del uso de bicicleta y vehículo particular, especialmente de motos²⁵; es importante mencionar esto puesto que del total de entrevistados cuatro señalaron que la pandemia reiteró su decisión de hacer uso de la bicicleta como medio de transporte permanente y tres más, manifestaron su interés en adquirir una próximamente, añadido a esto la percepción de los bicisuarios es que durante este tiempo aumentó el número de ciclistas,

“(…) claro, por acá ahora se ve muchísimas más bicicletas, pero muchas, muchas; antes se veían, pero ahora se ven muchas más bicicletas en comparación con otros, como carros particulares, ya la gente como que no le hace al transporte público tanto como antes”. (E11: residente; bicisuario y estudiante universitario. Edad: 26 años. 2 de julio de 2021)

²⁵ Si bien, para el año 2019 del total de vehículos que circulaban en Bogotá el 50% correspondía a automóviles, el 20% a motocicletas, el 14% a camionetas y solo un 5% al transporte de servicio público y un 2% a taxis amarillos (Bogotá cómo vamos, 2019), para el 2020 la compra de vehículos disminuyó en un 37,7% y la de motocicletas en un 59,8% en comparación al año anterior, sin embargo, para noviembre del 2021 aumentó la adquisición de motocicletas en un 17,8% y un 26,2% en el caso de los carros particulares (ANDEMOS, 2021), esto se atribuye principalmente a la precariedad del transporte público que no logra resolver las necesidades de la población, algo que la administración distrital reconoce como una de las principales problemáticas de la ciudad (Bogotá cómo vamos, 2019), esta situación no es ajena a la localidad de Bosa y más aún a la UPZ El Porvenir.

Aledaño a esto, tres personas planeaban adquirir una moto en un corto tiempo, uno de ellos, durante la pandemia, cambió su modalidad de transporte de la bicicleta al transporte público y más recientemente a la motocicleta, esto debido a que para llegar a su anterior trabajo tardaba veinte minutos en bicicleta, en el momento en el que lo perdió y adquirió uno nuevo, tardaba incluso más de dos horas transportándose, por eso decidió adquirir de nuevo una motocicleta, que era el medio que usaba hace algunos años antes de ver la posibilidad de movilizarse a través de un medio activo.

En otro caso, una de las entrevistadas relató que reubicaron a algunas de sus compañeras, operarias del aseo, en nuevos puestos de trabajo, las cuales se vieron obligadas a no continuar vinculadas con la empresa ya que la dificultad para movilizarse les impedía trasladarse a estos nuevos sitios,

“¿La pandemia? En el trabajo, porque obviamente, siempre [hubo] muchas personas, sacaron a muchas compañeras, muchas compañeras por el medio de transporte les quedaba muy difícil, entonces si cogían transporte ya no lo podía coger normal, entonces ya no se demoraban una hora en llegar, sino una hora y media, ya era mucho más difícil, o ha sido mucho más difícil (...) mucho más complicado la movilidad”. (E7: residente; operaria de aseo. Edad: 54 años. 15 de julio de 2021)

Por otro lado, la pandemia incidió en el estancamiento de diferentes proyectos sociales, como los comedores comunitarios, programas recreativos impulsados por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDR, de convivencia impulsados desde la iglesia en cabeza del misionero de la organización Mariannahill, pero además de esto, se estancaron proyectos de infraestructura vial, como la pavimentación de las calles en zonas de autoconstrucción etapa uno y tres, y la calle 56^f, al respecto una de las líderes de sociales menciona que

“(...) con la pandemia sentimos muchas cosas, como robos de presupuestos, como menos apoyos a los líderes, los líderes prácticamente quedamos desnudos frente a una pandemia, fuimos muy pocos los líderes que logramos resistir, muchos se fueron de la ciudad, otros fallecieron, otros no resistieron; sé que las juntas de acción comunal están abandonadas, entonces es por eso, porque la resistencia no les llegó a tanto, y lo otro, porque las juntas de acción comunal están, no sé si el gobierno las quiere como aburrir o qué sé yo, pero estamos trabajando solos, a pesar de que allá digan una cosa, si usted me pregunta a mí cuánto he hecho la inversión social, la Alcaldía Local o la Alcaldía Mayor durante estos nueve años, yo le tengo que decir que hace 7 años no le hacen inversión a una junta de acción comunal.” (E6: Presidenta de junta de acción comunal del barrio El Regalo. Edad: 50 años. 8 de agosto de 2021)

Finalmente, en relación con el paro, muchos señalaron las dificultades que tuvieron para llegar hasta sus hogares que incluso en la actualidad continúan presentándose, no solo enmarcadas en las posteriores manifestaciones que se han dado el 28 de cada mes, sino también por las organizaciones de bici y mototaxistas a motor que denuncian la persecución policial y el decomiso de sus vehículos, ante esto los entrevistados relataron algunas de sus experiencias,

“La verdad, fue un mes y medio o dos meses muy duro ¿En qué sentido? (...) muchas veces uno llegando de trabajar, llegábamos al portal y ya no hay portal, llegábamos hasta Banderas, a las 3, 4 de la tarde cerraban el portal y también le toca bajarse en Banderas ¿Cuánto hay de acá allá? Una hora bien caminadita. El problema fue tenas, porque todos los días había paro, todos los días acababan con los semáforos, entonces, era una congestión muy grande, entonces, es mucho más tiempo perdido para uno”. (E13: residente; guarda de seguridad. Edad: 47 años. 18 de julio de 2021)

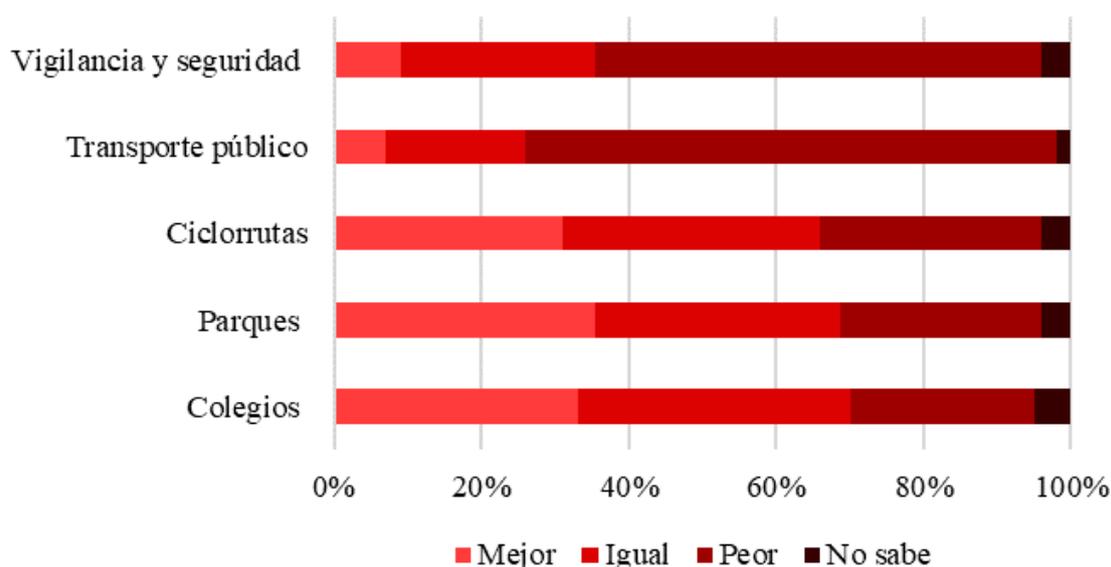
En medio de este panorama, el transporte informal encontró otro campo de acción, puesto que hacían rutas fuera de las ya constituidas, manejando una lógica similar a la habitual en donde los bici y mototaxistas hacen recorridos cortos acercando a las personas a sitios centrales que le permita acceder a otro medio de transporte y, en el caso de los Colectivos Blancos, estos hacían recorridos desde las Avenidas Américas, Villavicencio y Cali, y desde la Autopista Sur hacía los barrios de la localidad de Bosa que quedaban al respaldo del Portal de las Américas, uno de los puntos más críticos en cuanto a manifestaciones. Ante esta situación, muchos usuarios se vieron obligados a hacer uso más frecuente de estas modalidades, aun cuando señalan que en su cotidiano no están de acuerdo con la presencia de estos, sin embargo, no tienen más alternativa,

“Esto lo hago por el tema de las manifestaciones y eso, pero si todo eso estuviese normal, muy poco lo tomaría [refiriéndose a los Colectivos Blancos].” (E17: residente; operario administrativo. Edad: 34 años. 24 de junio de 2021)

7. Principales problemas y conflictos relacionados con la movilidad

En este punto, tiene lugar mencionar los resultados obtenidos de la encuesta multipropósito del 2017, frente a aspectos relacionados con las condiciones de seguridad, movilidad y equipamiento urbano en la ZE. Como se evidencia en la gráfica 6, la percepción de la población frente a la vigilancia y seguridad, y transporte público es negativa, y con el tiempo tiende a empeorar.

Gráfica 6. Percepción frente a la seguridad, transporte público y equipamiento



Fuente. Modificado a partir de veeduría Distrital (2017)

Sumado a lo anterior, en la tabla 9 se relacionan los principales conflictos que giran en torno a al transporte urbano, según la cantidad de entrevistados que lo mencionaron:

Tabla 9: Conflictos relacionados con el transporte urbano

Principales conflictos relacionados con el transporte urbana	% de entrevistados que lo mencionaron
Alta congestión vehicular	100%
Largo tiempo para trasladarse de un sitio a otro	100%

Principales conflictos relacionados con el transporte urbana	% de entrevistados que lo mencionaron
Inseguridad	100%
Precariedad del transporte informal	95%
Poca oferta de transporte formal	85%
Lapso extenso de la frecuencia de las rutas alimentadoras y del SITP	70%
Obligatoriedad de recurrir a la intermodalidad	70%
Poca cobertura del transporte formal en el interior de la ZE (figura 8)	60%
Fragmentación urbana que limita el acceso al transporte	25%
Conflictos que existen entre los operadores del transporte formal e informal	25%
Conflictos entre las modalidades de transporte y los biciusuarios	25%

Fuente: elaboración propia.

7.1 Inseguridad y su incidencia en la movilidad

Teniendo en cuenta que en las zonas de autoconstrucción, las juntas de acción comunal²⁶ representan ‘la célula sociopolítica más cercana a la raíz de la sociedad’²⁷, su incidencia en los diferentes proyectos sociales e infraestructurales es alta, pues es a través de ellos que se gestionó la entrada de la ruta alimentadora Bosa Santa Fe y otras del SITP, la pavimentación de las calles de algunos de los barrios de autoconstrucción, la adecuación de andenes para personas en condición de discapacidad, los reductores de velocidad en zonas escolares o cerca al puesto de salud donde llegan personas de la tercera edad, entre otros ejemplos,

“Dificultades para pasar la calle, sobre todo frente al hospital, en donde llegan muchos de la tercera edad”. (E12: Líder 2 de programa Sabios y Sabias. Edad: 78 años. 7 de agosto de 2021)

“Sí, nosotros nos relacionamos con los de movilidad, o sea, yo lo que haya gestionado es lo de los reductores de velocidad, porque se nos estaban presentando muchos accidentes, nosotros aquí los llamamos los piratas, otros los llaman transporte informal, pero entonces teníamos muchas problemáticas porque a veces no respetan, entonces se hizo la solicitud para colocar los reductores de velocidad”. (E6: Presidenta de junta de acción comunal del barrio El Regalo. Edad: 50 años. 8 de agosto de 2021)

En cuanto a aspectos sociales, han buscado reducir la inseguridad a través de programas deportivos, culturales y educativos que acojan a los jóvenes del sector y los alejen de prácticas delictivas, principalmente en lo relacionado con el microtráfico, añadido a esto, se implementó un circuito de cámaras en el barrio El Regalo para apoyar el trabajo policial, por otro lado, en la actualidad continúan buscando la intervención de la Secretaria Distrital de Movilidad para lograr regular el bici y mototaxismo impulsado por motor, puesto que tanto residentes como algunos de los líderes²⁷ sociales, los señalan como una causa más en el incremento de la inseguridad que aqueja a la UPZ, tanto de robos como homicidios,

²⁶ En específico, la Mesa de Trabajo UPZ 86 apoyada por la congregación Mariannahill.

²⁷ Fragmento tomado de entrevista aplicada a misionero de la organización Mariannahill, entrevistado.

“(…) nosotros tenemos un sistema de seguridad, cuando quieran pueden irle a tomar fotos, 6 cámaras monitoreando el barrio, entonces entre la 1 de la mañana a 6:30 de la mañana ¿Qué hace el señor del bicitaxi? Aparentemente lo ve usted que está haciendo su reciclaje, pero lo que hay por cuadras es que hay uno o dos por cuadras midiendo llaves, dónde puede ingresar y sacar el televisor y vuelan al bicitaxi; lo otro, consumo de drogas, entonces se genera mucho eso. Ha habido muchos homicidios, acá en el barrio tenemos tres experiencias de homicidios, de guerra entre ellos mismos por pasajeros, entonces eso es lo feo, porque ya los tenemos evidenciados con nuestras cámaras y el bicitaxi lo que es: es un campanero de los que están por la vía revisando quien dio papaya para poder robar”. (E6: Presidenta de junta de acción comunal del barrio El Regalo. Edad: 50 años. 8 de agosto de 2021)

A esto se suman las disputas territoriales, de las que una de las líderes sociales relata que,

“(…) le están arrendando a población migrante y en cierta manera hasta donde habíamos escuchado, es que se está dando como una pelea entre bandas por dominio de territorio. (...) Entre colombianos y venezolanos”. (E6: Presidenta de junta de acción comunal del barrio El Regalo. Edad: 50 años. 8 de agosto de 2021)

Añadido a esto, un conductor de bicitaxi menciona lo siguiente,

“(…) si tú no pagas la vacuna²⁸ o no te vuelves a parecer por allá, te roban el bicitaxi, en sí, esa es la ley, o sea, al igual que tu pagues la vacuna, si a ti te roban el bicitaxi ellos lo que van a hacer es ir a recuperarte el bicitaxi (...) Es una extorción como lo habíamos hablado la vez pasada (...)”. (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

Bajo este panorama trabajan los líderes sociales, y a esto se suma las amenazas de las que son víctimas, lo que los ha llevado a participar menos en diferentes proyectos o incluso a tener que abandonar la ciudad, dejando inconclusas diferentes gestiones relacionadas con seguridad, movilidad e infraestructura,

“Me encuentro con medida de protección por las amenazas y por todo ese tema, que de pronto uno dice, bueno, por estar desarrollando un proyecto para que quiten muchas cosas en el barrio, entonces por ese motivo inician las amenazas”. (E3: líder social, vicepresidenta Mesa de Trabajo UPZ 86. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

“(…) los líderes sociales son muy reservados, estamos muy... ¿Cómo le digo? Desamparados, nosotros como líderes sociales estamos muy desamparados por el Estado ¿Por qué? Porque a nosotros nos amenazan y tenga una medida de protección, pero ¿Dónde está el ente que está pendiente de uno? Nunca lo han hecho (...)”. (E3: líder social, presidente Mesa de Trabajo UPZ 86. Edad: 52 años. 8 de agosto de 2021)

Paralelo a lo anterior, la percepción frente a la inseguridad continúa en aumentó y se refleja en el robo de motos o bicicletas, incluso en los conjuntos residenciales de la zona,

“Sí y conozco muchos vecinos que le han robado la moto dentro del conjunto y la misma administración no ha podido... Claro que es peligroso, [a] muchos vigilantes les

²⁸ En la ZE, operan grupos delincuenciales que extorsionan a la población civil, cobrando dinero a cambio de ofrecerles seguridad o “permitirles” trabajar en ciertos sectores. Esta práctica afectaba principalmente a comerciantes y vendedores ambulantes, sin embargo, explican algunos de los líderes sociales, es algo que en el sector se ha ido extinguiendo, pero en el caso de los bici y mototaxistas se ha profundizado, dado que en el gremio han ingresado personas con historial delictivo.

tocó salirse de aquí porque los mismos gamines, los mismos ladrones, los amenazaban y les tocó salirse”. (E4: residente; operario administrativo. 48 años. 25 de junio de 2021)

“Pues, a mí no me ha tocado, pero si he visto que hay robos de bicicletas y he sabido que hay mucho robo de bicicleta”. (E1: residente; biciusuaría y operaria técnica. Edad: 51 años. 29 de junio del 2021)

Incluso la inseguridad se extiende a las rutas del SITP, en donde los conductores se han visto afectados no solo por los robos, sino también por altercados con los pasajeros,

“Hay compañeros que les han disparado, hay compañeros que los han apuñalado, hay compañeros que los han golpeado, hay compañeros que los han escupido... y cualquier cosa que se imagine ha pasado. Los han apuñalado también”. (E19: conductor de SITP. Edad:44 años. el 8 de julio de 2021)

“Uno, peleas... Bueno, ofenderlos. Ya uno les dice, pero no les gusta, es cuando se colan, pasan de dos, pasan por debajo. Cuando de pronto hay desvío uno les dice: — Bueno, que pena con ustedes, pero, me toca desviar acá por este lado. — ¡Ah! Pero porque se va a meter por allá, si la ruta es por... —Mire señora, o mi señora, si se da cuenta llevamos dos meses con bloqueo en Portal Américas, no puedo pasar por ahí, si me da por hacerle caso a usted el perjudicado soy yo. Obviamente lo tratan de todas formas, no muy bonito, pero lo tratan mal, por hacer cosas que la empresa le está diciendo: —Hágalo. Entonces, uno cumple con lo que le dice la empresa, sencillo, no se puede hacer más. Eso es todos los días, a uno lo tratan... el día en que no le echen un madrazo usted no trabajó o está descansando, así de sencillo”. (E19: conductor de SITP. Edad:44 años. el 8 de julio de 2021)

7.2 Conflictos entre las diferentes modalidades de transporte

Por otro lado, a largo de las entrevistas se mencionó algunos de los conflictos que hay entre los operarios de las diferentes modalidades de transporte, principalmente la formal e informal. Para comenzar, se destaca los ocasionados por la imprudencia de los conductores de los Colectivos Blancos y los bici y mototaxis, esta percepción se abstraigo de 19 de las 21 entrevistas aplicadas, incluso hace parte de lo relatado por sus mismos representantes. Así, el líder del SINTRAL, relata que algunas de las problemáticas internas que hay entre los conductores se da por la cantidad de pasajeros que recogen y la frecuencia con la que sale cada uno desde los parqueaderos, lo cual ha conllevado a altercados físicos y verbales entre los mismos conductores, además, de los que tienen con otros medios de transporte, principalmente del SITP,

“Pues, la verdad que, si uno no les da permiso, pues la verdad si usted no le da permiso, le pueden dañar el bus. [Refiriéndose a los Colectivos Blancos]”. (E19: conductor de SITP. Edad:44 años. el 8 de julio de 2021)

Esto responde, a la falta de capacitación que tienen,

“(...) lo negativo que ellos [los conductores del SITP] pueden mirar hacia nosotros (...) es porque hay mucho conductor imprudente que no respeta las señales de tránsito”. (E15: líder sindical -SINTRAL-. Edad: 33 años. 10 de julio del 2021)

Esto conlleva a que constantemente haya accidentes en donde se ven implicados estos vehículos, aumentando la percepción negativa por parte de los residentes del sector. Por otro lado, los bici y mototaxistas también se ven implicados en situaciones similares, en donde incluso, en el momento que se ejecutaron las rutas alimentadoras El Porvenir y Bosa Santa Fe, se manifestaron en contra de ellas, ya que posteriormente iban a perder gran parte de sus usuarios y varias de sus rutas,

“(...) hicimos paro para que no se metiera Alimentador en toda esta zona, que hasta me acuerdo que se le rompía los vidrios y todo al mismo Alimentador, no lo niego que yo también lo hice, más como dice uno: pelear con el Estado es perder en sí, qué va a ganar uno sabiendo que el bicitaxi es un medio de transporte ilegal, pero no tiene ningún convenio o algo así, no, es como la chana, también prestan un servicio ilegal, son carros que ellos sí tienen sus seguros y todo eso, pero prestan su servicio ilegal (...)”. (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

Sumando a lo anterior, estos vehículos no tienen ningún tipo de regulación ni garantía ante un accidente, sumado a esto, su estructura y falta de mantenimiento los hace propensos a sufrir accidentes,

“(...) los problemas en sí, que conlleva un bicitaxi ante todo la responsabilidad del conductor recae en saber que lleva pasajeros, es un problema para uno, porque a veces ni uno mismo tiene prudencia cuando uno va solo y aun así cuando uno lleva pasajeros, y es más difícil para un bicitaxi de motor que lleva más pasajeros, no tenemos seguro, no tenemos salud, no tenemos nada de lo que se puede decir: legal, que le da a uno una empresa, no tenemos como responder si nos pasa un accidente o rayamos un carro o algo, en sí nos toca responder, (...) los gastos de un bicitaxi son caros, digamos, si se parte a mí me toca cambiar el tenedor, ya hablé con mi patrón y no ha querido todavía cambiárselo, estoy andando con un tenedor roto, que en sí, en cualquier momento se puede terminar de partir, puedo tener un accidente.” (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

Al respecto, este conductor de bicitaxi relata un accidente en el que se vio implicado y otro que presenció de cerca,

“Yo tuve una vez un accidente con un bicitaxi, fui imprudente, iba por mi vía normal e iba detrás de un bus y a lo que frenó en seco, mi reacción no fue frenar sino irme para el lado izquierdo, hacia la contravía, cuando venía un bus de freno y me estrellé de frente contra el bus, a mí me salvó fue el techo del bicitaxi, que pegó contra el parabrisas, pero yo me raspeé solo el codo y la rodilla, más si había llevado una señora y un niño y el niño si se rompió la cabeza y la señora también se golpeó feo, (...) ahí yo no tuve ni cómo responder, me demandaron y todo, más nunca tuve cómo darle una solución”. (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

“Hubo una vez que un venezolano iba con una muchacha en el bicitaxi y no tuvo la prudencia y se volteó con la muchacha, a ella la mató, porque iba tan rápido que se volteó y en todo eso del accidente la pelada perdió la vida, lo que pasó ahí fue que el venezolano se devolvió para Venezuela, (...) ¿Ahí quién perdió? Ahí no perdió la ruta, perdió la vida una mujer (...) y ahí no respondió nadie”. (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

Ligado a lo anterior, transitan por andenes y ciclorrhutas no adecuadas para este tipo de vehículos, esto ha conllevado a generar accidentes también con los bicisuarios,

“Lo que yo veo es que hay muchísima gente ya, y la ciclorrhuta es muy estrecha y por lo que pasa bicitaxis, entonces, esos bicitaxis... Primero, es un peligro porque hay muchísima gente que nos movilizamos en bicicleta y con los bicitaxis a motor, ni siquiera en bicitaxi sino mototaxi, y ellos van a una movilidad muy rápida, entonces si ha habido accidentes, pues no a mí, pero sí he visto accidentes porque ellos han seguido transitando por la ciclorrhuta”. (E1: residente; bicisuaría y operaria técnica. Edad: 51 años. 29 de junio del 2021)

Ante estas situaciones, las administraciones distritales han buscado mecanismos para regularlos, sin embargo, no han tenido continuidad y por el contrario se han tomado medidas que buscan acabar con esta modalidad de transporte,

“(…) hubo un tiempo que vinieron a recoger con las planchas, con las [grúas equipadas con] camas bajas; hubo un tiempo en el que venían y cualquier bicitaxi que vieran por ahí lo cargaban de una vez. Me acuerdo que hubo un grupo de bicitaxis que se agarraron con los que tenían la camabase y los policías que llegaban, y a una camabase le tiraron, o sea, como tenía su motobomba, le tiraron fuego a la motobomba y todo, porque si se lo iban a llevar que se lo llevaran quemado totalmente (…)”. (E8: conductor de bicitaxi. Edad: 28 años. 8 de julio de 2021)

Aun, en medio de este panorama, ante la deficiencia del transporte público, el transporte informal adquiere legitimidad entre los residentes del sector, que, aunque no estén de acuerdo, ven en ellos una buena opción para movilizarse, pues les ahorra tiempo, facilita la movilidad intermodal y, en el caso de los Colectivos Blancos, reduce las posibilidades de sufrir hurtos o acciones que atenten contra su integridad física.

Sumado a estas problemáticas, cabe destacar las que tienen implicaciones sobre la población en condición de discapacidad y las relacionadas con asuntos de género.

8. Movilidad y enfoque diferencial

8.1 Población en condición de discapacidad o movilidad reducida / no autónoma

A partir de las entrevistas e información recolectada en el grupo focal, puede abstraerse algunos elementos que evidencian las dificultades que atraviesan las personas en condición de discapacidad, principalmente en lo relacionado con equipamiento urbano y el acceso limitado a los medios de transporte. Bajo este argumento Doris, integrante de la Organización Comité Operativo Local de Discapacidad (CONDIS) y quien es invidente, señala que para mejorar la movilidad de esta población se requiere inicialmente capacitar al personal que integra los medios de transporte, pues considera que hay bastantes falencias en este aspecto ya que, por ejemplo, es casi nulo el manejo del lenguaje de señas en los operarios relacionados con el transporte, los conductores son indiferentes a este tipo de condiciones e incluso los evaden. Así, el relato de una de las residentes entrevistadas evidencia como se da este tipo de situaciones,

“Cuando recién empezó el SITP, una vez duramos más de media hora esperándolo, y eso para que me subieran alzada porque para ese entonces no había casi con rampas, y el señor vio a mi hermana y paró, y cuando me vio a mí y vio la silla, salió y se fue. En algunas ocasiones también es así, hay unos señores que son muy buenas personas, como hay otros que... Una vez me bajé de la silla y el señor paró e iba a subir la silla y el señor arrancó... No sé qué pasó, le dio pereza bajarse ayudarme a bajar la rampa, como no hubo alguien en el momento que me ayudara a bajarla, entonces el chofer no quiso bajarla y salió, había trancón en el momento y yo pensé que me iba a subir porque abrió la puerta de la mitad, cuando ya me acerqué el señor vio que se trancó un poquito, se fue rápido y me dejó ahí, eso fue hace poquito, ya me ha pasado varias cosas así”. (E18: residente; persona con movilidad reducida. Edad: 49 años. 15 de agosto de 2021)

Añadido a esto, se encuentra el relato de la vicepresidenta *Mesa de Trabajo UPZ 86*, también madre de una niña en condición de discapacidad cognitiva y movilidad limitada, quien cuenta cuales han sido las dificultades que tiene para movilizar a su hija en el transporte público,

“Sí, esa es la problemática más grande que tenemos, inclusive hay conductores del SITP que lo miran a uno que está esperando con la personita y se hacen los que no, y cualquier cosa inventan: no que está dañada la rampa, o eso para no subirlo a uno, pero

yo me he dado cuenta de eso porque varias veces me ha pasado (...)". (E3: Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

Y no es algo que ocurra solo con esta modalidad,

"Sí, a mí me toca con muchos problemas por la silla, o sea, a mí los taxistas son muy... O sea, son muy pocos los que los recogen a uno, por el simple hecho de ir con una persona con discapacidad. (...) porque los taxistas como le dije... O sea, un servicio y no lo alcanzan, la vez pasado no me le había autorizado el transporte, la orden estaba, pero no la habían subido a plataforma, me tocó irme a pie y fue terrible porque usted sabe que uno en la ciclorruta hay mucha delincuencia en lo que es el sector de Patio Bonito a salir a Fontibón, o sea, ahí es terrible, porque yo me fui sola con mi hija y mi nieto, porque los taxis no me alzan." (E3: líder social, vicepresidenta Mesa de Trabajo UPZ 86. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

Por otro lado, continuando con lo señalado por Doris, se requiere mayor equipamiento urbano, puesto que los paraderos no cuentan con leguaje de braille, los andenes tienen precariedad en cuanto a las baldosas podotáctiles ya que se encuentran deterioradas, y aunque estos espacios son amplios, están ocupados por ventas ambulantes. En cuanto a los buses del sector, en su mayoría no tienen las rampas que se requieren para la población con movilidad limitada, esto a su vez incide en los tiempos y las dificultades que presenta esta población para movilizarse,

"En mi caso me toca esperar que salga uno de ellos o ver cuál cojo, pero realmente es muy complicado, porque yo con esta silla casi no lo recogen a uno, entonces ese es la mayor problemática que tenemos acá sobre la movilidad, porque no hay un transporte adecuado para eso y los que hay, unos tienen y otros no tienen la rampa para eso. "

(...) hay dos cosas que siempre me han afectado bastante, me imagino que a otras personas en mi condición también ¿No? Digamos, cuando es hora pico los alimentadores pasan llenos y hay veces que... Hay uno que otro que no tiene rampa, la mayoría de los alimentadores la tienen, pero me toca esperar porque por el tema de la silla necesito más espacio y no lo hay porque vienen muy llenos, entonces espero y pasa otro también lleno y el siguiente de pronto pasa sin rampa, entonces tengo que seguir esperando...

(...) yo utilizo más que todo el Transmilenio, por la facilidad algunos SITP que tienen rampa, que son algunos, por ahí solo hay dos rutas con rampa, del resto no tiene, entonces me toca a veces estarme transportando, o sea, hacer trayectos largos para poderme movilizar. (...) Porque hay rutas que tienen rampa, pero no me dejan cerca para donde yo voy, entonces ahí me toca coger otro para poder llegar al destino para donde yo voy". (E18: residente; persona con movilidad reducida. Edad: 49 años. 15 de agosto de 2021)

A esto se suma, los recorridos que se deben realizar caminando o tomando varios buses,

"(...) uno pierde mucho tiempo, porque digamos, uno en Transmilenio hay veces me toca hacer vueltas demasiado largas, porque no puedo tomar un transporte normal que me lleve directo, sino que me toca ir a un lado y después devolverme e ir a otro para poder llegar al destino que quiero, digamos, cuando voy hacia el norte, cosas así, pero del resto es eso, sí me afecta muchísimo". (E18: residente; persona con movilidad reducida. Edad: 49 años. 15 de agosto de 2021)

Esta situación también se combinado con aspectos económicos.

“Sí, siempre, porque si hay una ruta que lo lleva directo hasta donde mi hermana, pero en esa ruta no me cabe la silla, entonces mi hijo y mi mamá se van en esa ruta que los lleva directo, pero a mi si me toca coger dos, entonces como mi mamá está viejita, entonces yo prefiero que ellos se vayan adelante y yo los dejé allá, paso la tarjeta y yo me quedo esperando el bus que tiene la rampa y ahí cojo el doble transporte, también por el tema de la plata ¿No? porque si me voy con ellos donde yo me voy también va hacer doble pasaje, entonces no se puede”. (E18: residente; persona con movilidad reducida. Edad: 49 años. 15 de agosto de 2021)

Por otra parte, la falta de mantenimiento del equipamiento urbano trae consigo algunos inconvenientes, así, por ejemplo, algunos andenes se deterioran y se vuelven un riesgo, provocando caídas y obstaculizando el tránsito de las personas en silla de ruedas. Añadido a esto, en el caso del Portal de las Américas, el ascensor constantemente se encuentra averiado, lo que también se suma a esta problemática,

“Ah, otra cosa, en el Portal, me pasó hace un tiempo, ahorita últimamente no me ha vuelto a pasar, que hay un ascensor que siempre se daña, que es el que yo siempre utilizo, entonces ha sido muy complicado porque me toca esperar que el Alimentador me dé una vuelta para poder ir por la otra plataforma o incluso le ha tocado a la gente ayudarme, pero es una silla muy pesada, entonces es muy complicado porque también corro el riesgo que me dejen caer, un accidente”. (E18: residente; persona con movilidad reducida. Edad: 49 años. 15 de agosto de 2021)

8.2 Efecto del género sobre la movilidad cotidiana

Para este aparte, es importante resaltar algunos de los elementos que mencionan las autoras Escalante, Ciocoletto, Fonseca, Casanovas, & Valdivia (2021) frente a la movilidad cotidiana de las mujeres, puesto que indican que esta mediada por su condición socioeconómica, en el caso de quienes tienen ingresos bajos sus actividades se enmarcan en labores del cuidado y cargos operativos, principalmente en actividades de aseo; ligado a esto, mencionan que la movilidad poligonal depende del rol que tienen dentro de la estructura familiar, si son madres, abuelas o esposas, pues a partir de allí su rutina cambia y se integran actividades ajenas a su trabajo remunerado, como labores del hogar y el cuidado de otras personas y es bajo estos elementos que se determina la ruta y el medio de transporte del que se hará uso. Por otro lado, el espacio y los medios de transporte es percibido de manera diferente en relación con el género. A partir de lo mencionado anteriormente y en relación con las entrevistas y el grupo focal, vale la pena resaltar los siguientes puntos:

Hay mayor percepción de inseguridad, lo cual también incide en el tipo de transporte que se usa. De las entrevistas se abstrajo el miedo generalizado a movilizarse en la noche, bien sea cerca o lejos de su hogar, pero no está relacionado solo con el miedo a sufrir algún tipo de robo, sino a pasar por una situación de abuso o acoso sexual. En las entrevistas señalaron que optan por usar algún medio de transporte masivo que no implique exponerse en la noche, por ello optan por desplazarse en Transmilenio, pues las rutas del SITP requieren esperar demasiado tiempo o hacer transbordos en sitios peligrosos, por otro lado, cuando hacen uso de taxis evitan tomarlo en la calle, por cual hacer uso de aplicaciones o contratar a alguien conocido, y por supuesto, quienes hacen uso de la bicicleta también perciben este temor,

“Hasta el momento no lo he visto, no lo he visto que cambie, de pronto en el sentido de la inseguridad, que a veces uno vaya tarde por la ciclorruta, si es más inseguro para uno, pero igual he visto que la inseguridad también es para los muchachos, porque ellos siempre cargan las ciclas de alta gama y eso, entonces, los tienen más en cuenta a ellos para llevarse la bicicleta, en cuanto a otras cosas no veo porque, igual por la

ciclorruta hay muchísimas mujeres, hay como a la par, 50 y 50, de pronto en la noche por el hecho de ser mujer, pero no más". (E1: residente; biciusuaría y operaria técnica. Edad: 51 años. 29 de junio del 2021)

Las labores del hogar inciden en el tiempo y esfuerzo que invierten para desplazarse. Dos de las entrevistas fueron aplicadas a operarias del aseo, las dos coincidieron en que las labores del hogar son un trabajo no remunerado que demanda tiempo y energía, por ello, a pesar de tener una bicicleta no hacen uso de ella, pues al terminar su jornada laboral deben llegar a casa a cumplir con otras labores, y aunque una de ellas se desplaza a su trabajo caminando, manifiesta que si no la hubieran ubicado cerca a su casa, le hubiese tocado renunciar, puesto que el transporte es precario y consume demasiado tiempo, además de esto llegaría agotada a su hogar y no podría cuidar a sus nietos y esposo (E7: residente; operaria de aseo. Edad: 54 años. 15 de julio de 2021). Por otro lado, dos entrevistadas, señalaron que optan por transportarse en los colectivos informales porque las llevan más rápido al portal de Transmilenio, esto les permite tener tiempo para dejar a sus hijos en el colegio o nietos en el jardín, antes de dirigirse al trabajo.

El patrón de movilidad implica caminar. La movilidad poligonal de las mujeres requiere de varias paradas, principalmente para dejar y recoger a sus hijos o nietos en sus respectivos establecimientos educativos o en casa de sus cuidadores, estos recorridos los hacen caminando ya que buscan ahorrar dinero y en la zona de estudio, tiempo, y aunque hay medios de transporte como los mototaxis, estos se perciben como peligrosos y costosos. Por otro lado, las dificultades que tienen las personas en condición de discapacidad para usar los medios de transporte, los obliga a caminar, tal como se relata a continuación,

"A mí me asignaron el transporte por la EPS ahora en el último año, pero antes era un sufrimiento terrible, a mí me tocaba irme a pie por la ciclorruta, por Zona Franca, con ella así, porque nadie nos alzaba, ni siquiera los buses, ni los SITP... Se transporta por la Cali, a veces me toca subirme hasta la Tintal, coger el 111 e irme hasta la 13 y ahí caminar nuevamente hasta zona franca; y hay veces que me voy por aquí por la ciclorruta, desde aquí de mi casa a pie hasta Zona Franca, que son casi dos horas y media caminando de aquí para allá y de allá para acá, pero yo me voy con tal de que a ella la miren el psiquiatra y ortopedia, porque me la atienden allá". (E3: líder social, vicepresidenta Mesa de Trabajo UPZ 86. Edad: 47 años. 8 de agosto de 2021)

Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá D. C. (2014). *Modificación Plan Parcial Ciudadela El Porvenir, localidad de Bosa*. Bogotá: Habitat. Dirección de Operaciones Estratégicas y Proyectos.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D. C. y Empresa Metro de Bogotá. (2018). *Estructuración técnica del tramo 1 de la primera línea del metro de Bogotá (PLMB)*. Bogotá: Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS).
- Alcaldía mayor de Bogotá D.C. (12 de septiembre de 2019). *Secretaría Distrital de Planeación. Estratificación por localidad*. Obtenido de Alcaldía mayor de Bogotá D.C.: <https://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/estratificacion/estratificacion-por-localidad>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2002). *Decreto 395 de 2002. Por el cual se adopta el Plan Parcial denominado Ciudadela El Porvenir, ubicado en la localidad de Bosa*.
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2004). *Decreto 410 de 2004. Por el cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 86, EL PORVENIR, ubicada en la Localidad de BOSA*. 23 de diciembre de 2004.
- ANDEMOS. (2021). *Cifras y estadísticas*. Obtenido de Asociación Nacional de Movilidad Sostenible- ANDEMOS: <https://www.andemos.org/index.php/cifras-y-estadisticas-version-2/#1612363114701-2ac860a3-980f>
- ANDI-FENALCO. (julio de 2020). *Informe de matrículas de motos a junio de 2020*. Obtenido de <https://acortar.link/FrQr4k>
- Barrantes, F. A., & Guevara, J. N. (2020). *Análisis Costo-Beneficio para la Implementación de un Sistema de Bicicletas Públicas entre la Universidad Distrital Sede Bosa Porvenir y el Sistema Integrado de Transporte Público de la UPZ Porvenir*. Bogotá: Tesis. Universidad Distrital Francisco José de Caldas.
- Bogotá cómo vamos. (23 de mayo de 2019). *Preocupa crecimiento de parque automotor en Bogotá*. Obtenido de Bogotá cómo vamos: <https://acortar.link/n0223q>
- Calvo, J. A. (28 de febrero de 2021). *“Aumentó la demanda de servicios de salud mental”: Gerente Subred Sur Occidente*. Obtenido de Bogotá.gov.co: <https://acortar.link/XEZvuk>
- Concejo de Bogotá D.C. (1998). *Acuerdo 15 de 1998. Por la cual se crea una Empresa Industrial y Comercial del Distrito Capital, se le asignan las funciones de Banco de Tierras y de Promoción de la Vivienda de Interés Social y se dictan otras disposiciones*.
- Consejo de Bogotá. (15 de junio de 2016). *El bicitaxismo en Bogotá. ¿Un medio de transporte? ¿un foco de desorden? ¿una forma de vida? o ¿un negocio sin control?* Obtenido de Consejo de Bogotá.gov.co: <https://acortar.link/yQXtML>
- Consejo de Bogotá. (29 de enero de 2020). *¿Qué pasó con el programa Al colegio en bici?* Obtenido de Consejo de Bogotá: <https://acortar.link/IWfDH8>
- El Espectador. (15 de junio de 2016). *Proponen vincular el bicitaxismo al SITP como actividad formal*. Obtenido de El Espectador : <https://acortar.link/1fGEMI>
- Escalante, S. O., Ciocchetto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., & Valdivia, B. (2021). *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*. Buenos Aires: Corporación Andina de Fomento CAF.

- Fernández, M. (2013). *Recuperación y revitalización de los ejes ambientales como sistemas estructurales de la ciudad, caso Bosa*. Bogotá: Tesis, Pontificia Universidad Javeriana.
- Güechá L., D. N. (2013). *Solución de Financiamiento para la Construcción de la Avenida*. Bogotá: Repositorio institucional Uniandes.
- Mosquera, J. L. (20 de Noviembre de 2019). *Bosa es la localidad con mayor crecimiento poblacional de la ciudad 16,6%*. Obtenido de Secretaría de Desarrollo Económico. Observatorio de Desarrollo Económico: <https://acortar.link/ZNAIDg>
- Redacción Nación. (17 de Diciembre de 2021). *Cierran Portal y estación de Transmilenio en Bogotá por vandalismo de bicitaxistas*. Obtenido de Pulzo: <https://acortar.link/Uvr68F>
- Sanchez, S., & Galindo, Y. F. (2015). *Análisis de frecuencia y tiempos de espera del SITP en la Av. Ciudad de Cali localidad de Kennedy, caso de estudio: UPZ 82 Patio Bonito y UPZ 83 las margaritas*. Bogotá: Tesis de grado. Universidad La Gran Colombia.
- Secretaría Distrital de Movilidad. (29 de enero de 2019). *Secretaría Distrital de Movilidad inició el censo de bicitaxistas en Bogotá*. Obtenido de Secretaría de Movilidad: <https://acortar.link/cVmuBu>
- Secretaría Distrital de Planeación. (2012). *El occidente, la zona más poblada de Bogotá*. Bogotá: Boletín de Prensa No. 017.
- Secretaria Distrital de Planeación. (2021). *Visor de Población Bogotá D.C*. Obtenido de Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.: <https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=baabe888c3ab42c6bb3d10d4eaa993c5>
- Transmilenio S. A. (2021). *Transmilenio en cifras. Estadísticas de oferta y demanda del Sistema Integrado de Transporte Público- SITP*. Bogotá: Informa No. 77.
- Veduria Distrital . (2017). *Ficha UPZ: El Porvenir -Bosa*. Encuesta Multipropósito de Bogotá 2017.