



HAL
open science

Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “El Lucero – Ciudad Bolívar” (Bogotá)

Laura Penagos

► To cite this version:

Laura Penagos. Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “El Lucero – Ciudad Bolívar” (Bogotá). Projet ANR Modural. 2021. hal-03981617

HAL Id: hal-03981617

<https://hal.science/hal-03981617v1>

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 Lucero – Ciudad Bolívar” (Bogotá)

Autora: Laura PENAGOS

Supervisión: Jérémy ROBERT, José Ricardo VILLAR-URIBE & 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:

PENAGOS L., 2021, Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “El Lucero – Ciudad Bolívar” (Bogotá), Informe del programa Modural ANR-19-CE22-0016, 67 p., <https://hal.science/hal-03981617>

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>

CONTENIDO	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
1. INTRODUCCIÓN	7
2. METODOLOGÍA	7
2.1 ENTREVISTAS	7
2.2 GRUPO FOCAL	12
2.3 OBSERVACIÓN DE CAMPO Y MAPEO	13
2.4 REVISIÓN DOCUMENTAL	13
3. ZONA DE ENCUESTA	14
3.1 CARACTERIZACIÓN HISTÓRICA	14
3.2 CARACTERÍSTICAS URBANAS Y DIFERENCIAS INTERNAS	15
3.3 CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA	17
3.4 PROS Y CONTRAS	18
4. LUGARES CLAVE PARA LA MOVILIDAD	19
4.1 LUGARES CLAVES DE INTERMODALIDAD	19
4.2 VÍAS PRINCIPALES Y SECUNDARIAS	21
4.3 OTROS LUGARES CLAVES	22
5. OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD	24
5.1 GENERALIDADES	24
5.2 SUBSECTOR 1	28
5.3 SUBSECTOR 2	30
5.4 SUBSECTOR 3	32
5.5 SUBSECTOR 4	34
6. RUTINAS DE MOVILIDAD	38
6.1 VIAJES POR MOTIVOS DE ESTUDIO Y DE TRABAJO	38
6.2 DIFERENCIACIÓN ENTRE VIAJES LARGOS Y CORTOS	41
6.3 RUTINAS DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE	45
6.4 GENERALIDADES	45
7. LOS IMPACTOS DE LA PANDEMIA Y DEL PARO NACIONAL SOBRE LAS RUTINAS DE MOVILIDAD COTIDIANA	48
7.1 CAMBIOS EN LAS RUTINAS DE MOVILIDAD	48
7.2 CAMBIOS EN LA OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE	50
7.3 CAMBIOS RELACIONADOS CON EL PARO NACIONAL	52
8. PRINCIPALES PROBLEMAS Y CONFLICTOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD	54
8.1 MOVILIDAD – INSEGURIDAD	54
8.2 CONGESTIÓN Y DETERIORO DE LA MALLA VIAL EN LAS PRINCIPALES AVENIDAS	56
8.3 DEMORAS EN LAS RUTAS Y BAJA COBERTURA	60
9. ENFOQUE DIFERENCIAL	62
9.1 MOVILIDAD EN RELACIÓN CON LA DISCAPACIDAD	62
9.2 MOVILIDAD DE LAS MUJERES	63

10. OTROS	65
11. COMENTARIOS FINALES	66
BIBLIOGRAFÍA	67

LISTA DE GRÁFICOS.

Gráfico 1: Cantidad de entrevistas recogidas	8
Gráfico 2: Pirámide poblacional Upz Lucero. Gráfico 3: Personas promedio por hogar	16
Gráfico 5: Ingreso mensual promedio por hogar.....	17
Gráfico 6: Tasa de desempleo.	17
Gráfico 4: Forma de tenencia vivienda.....	18
Gráfico 7: Modo principal de transporte para el trabajo.....	46
Gráfico 8: Modo principal de transporte para el estudio.	46
Gráfico 9: Motivos y tiempo de viaje en Transmicable.	47

LISTA DE ILUSTRACIONES.

Ilustración 1: Grupo focal	12
Ilustración 2: Línea de tiempo Ciudad Bolívar.	15
Ilustración 3: Transporte formal, informal y uso de la bicicleta.	21
Ilustración 4: Curva “El Paletero”	23
Ilustración 5: Rutas informales en el barrio Paraíso.	31
Ilustración 6: Calles del subsector 3.	33
Ilustración 7: Colegio León de Greiff.	35
Ilustración 8: Invasión del espacio público.	58

LISTA DE TABLAS.

Tabla 1: Cantidad de entrevistas por barrio.	8
Tabla 2: Perfil de los entrevistados.	9
Tabla 3: Características de todos los entrevistados.....	10
Tabla 4: Puntos de intermodalidad y cambios modales.	20
Tabla 5: Tipo de transporte en relación con costo y subsector	26
Tabla 6: Características generales de las rutinas de los entrevistados.	42
Tabla 7: Cambios en la oferta de transporte debido a la pandemia.	52
Tabla 8: Ubicación de carpetas en sharedocs.....	Erreur ! Signet non défini.

LISTA DE MAPAS.

Mapa 1: ubicación de los entrevistados	8
Mapa 2: Mapa por Subsectores.	9
Mapa 3: Lugares clave para la movilidad.	19
Mapa 4: Lugares de intermodalidad	20
Mapa 5: Lugares de referencia.....	23

Mapa 6: Distancias hacia el Transmicable.....	24
Mapa 7: Distancias hacia ciclorrutas	25
Mapa 8 Subsector 1.....	28
Mapa 9: Subsector 2	30
Mapa 10: Subsector 3.	32
Mapa 11: Subsector 4.	34
Mapa 12: Destinos estudio y trabajo.....	38
Mapa 13: zonas de movilidad problemáticas dentro de la Upz.....	54
Mapa 14: Focos de inseguridad.....	55
Mapa 15: Movilidad de personas en condición de discapacidad visual.	63

1. Introducción

La presente monografía se realiza en el marco del proyecto Modural que tiene como objetivo estudiar las prácticas de movilidad cotidiana en sectores marginados de Bogotá y Lima y los factores limitantes o favorables a un cambio hacia formas de movilidad más sostenibles. Teniendo en cuenta esto, la Upz El Lucero ubicada en la localidad de Ciudad Bolívar fue elegida debido a las particulares condiciones de movilidad que allí se presentan y además porque se encuentra entre las zonas más marginadas de la ciudad.

En este sentido, el presente documento es un trabajo meramente exploratorio basado en métodos cualitativos y es previo a un trabajo mucho más grande (encuestas y entrevistas a profundidad) que pretende caracterizar las formas y modos en los que se movilizan los habitantes del sector.

Objetivos:

- Caracterizar la zona de estudio: características sociodemográficas, identificar lugares clave, entender cómo funciona la zona y las condiciones de movilidad
- Aportar elementos para el cuestionario de encuesta Modural a realizar en 2022
- Aportar elementos para las guías de entrevistas a profundidad a realizar justo después de la encuesta por cuestionario Modural.

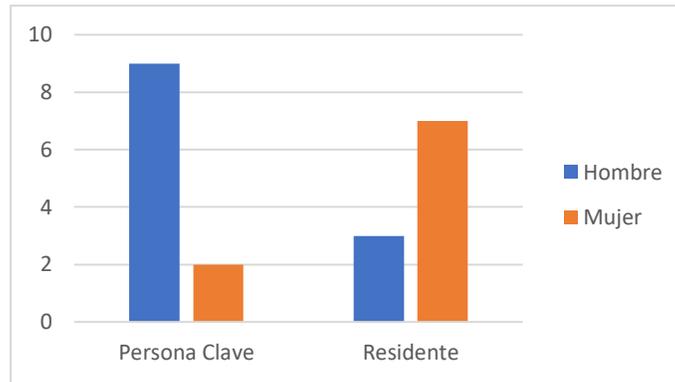
2. Metodología

2.1 Entrevistas

Se llevo a cabo una serie de entrevistas en toda la Upz tanto a personas clave³ como a residentes del sector. Las entrevistas tenían el objetivo de recoger información cualitativa sobre: el entrevistado, su hogar y su barrio, los lugares claves de la movilidad de la zona de estudio, las condiciones de movilidad cotidiana con motivo profesional o estudio, los impactos del covid-19 y el paro nacional sobre las rutinas de movilidad cotidiana y los principales problemas y conflictos relacionados con la movilidad en el sector. A continuación, se muestra una breve descripción de las entrevistas recogidas:

³ Para la presente investigación entiéndase como “persona clave” a una persona que esté involucrada en temas comunitarios o que tenga algún trabajo ligado a temas de movilidad.

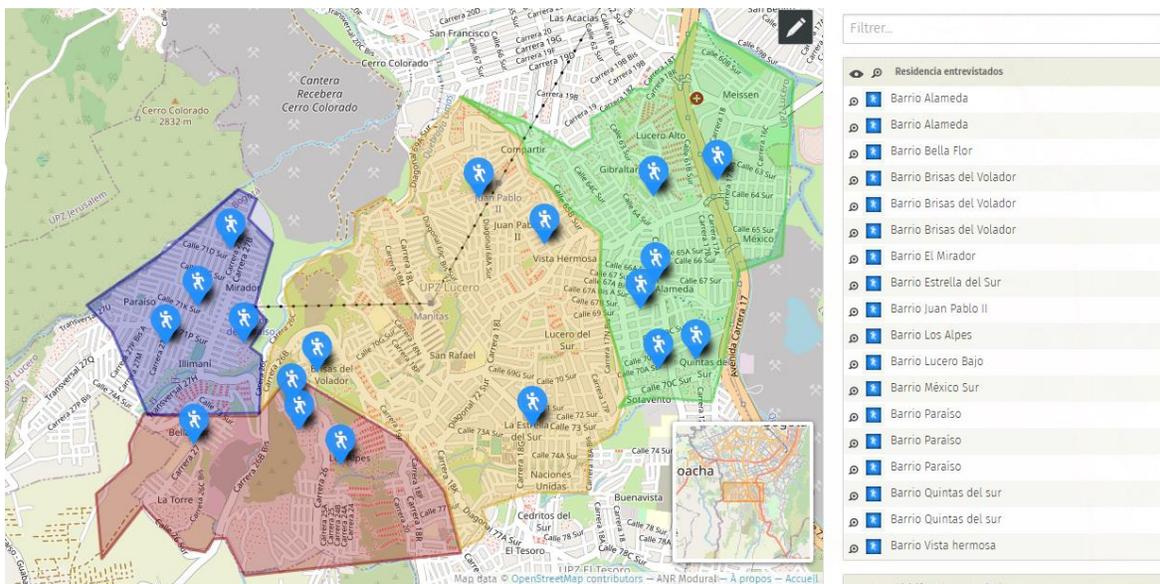
Gráfico 1: Cantidad de entrevistas recogidas



Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas.

Asimismo, se intentó recoger información cualitativa de los diferentes barrios que componen la Upz Lucero:

Mapa 1: ubicación de los entrevistados



Mapa elaborado en Umap con base en las entrevistas recogidas.

Tabla 1: Cantidad de entrevistas por barrio.

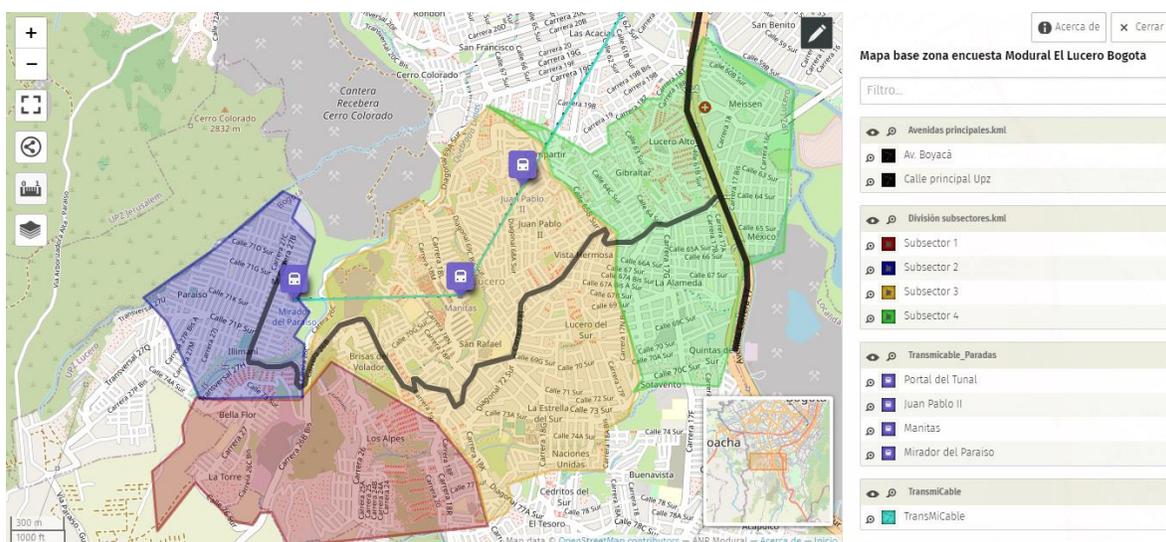
Barrio	Nº de entrevistados
Alameda	2
Alpes	1
Bella Flor	1
Brisas del Volador	3
El Mirador	1
El Paraíso	3
Juan Pablo II	1
La estrella del Sur	1

Lucero Bajo	1
México.	1
No vive en la Upz	3
Quintas del sur	2
Vista Hermosa	1
Total general	21

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas.

Aunque no se lograron abarcar todos los barrios debido a lo amplia que es la Upz y debido a la cantidad de entrevistas que se esperaba recoger (en un inicio eran 20 pero se lograron 21), si se trató de abarcar todos los sectores que contaban con diferentes condiciones de movilidad: los barrios que estaban cubiertos por el Transmicable, los barrios que quedaban cerca a la Av. Boyacá y los barrios de las zonas altas alejados de las vías principales y del Transmicable (Ver mapa 1) Cabe aclarar que los entrevistados que no viven en la Upz son personas que trabajan en temas de movilidad dentro de la localidad y por esta razón se tomaron como personas claves.

Mapa 2: Mapa por Subsectores.



Mapa elaborado en Umap con base en la información recogida.

Por último, se logró abarcar diversos perfiles que evidenciaron formas particulares de movilidad cotidiana:

Tabla 2: Perfil de los entrevistados.

Barrio	N° entrevistados
Ama de casa	2
Ama de casa cuidadora de una persona en condición de discapacidad	2
Conductor transporte formal	2
Conductor transporte informal	1
Director fundación	2
Estudia y trabaja	1
Estudiante	1

Gestor local de movilidad en Ciudad Bolívar.	1
Lider comunitario(a)	3
Madre cabeza de hogar	2
Taxista	1
Trabajador	2
Trabajador transporte formal	1
Total general	21

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas.

A continuación, se muestra las características de cada una de las entrevistas realizadas:

Tabla 3: Características de todos los entrevistados.

Código	Categoría (residente o persona clave)	Sexo	Edad	Fecha entrevista	Duración entrevista	Perfil (ocupación)	Dirección	Subsector
E1	Persona Clave	Hombre	36 años	19/06/2021	11 minutos con 42 segundos	Director Nugesí21, coordinador Museo de la autoconstrucción	El Paraíso	Subsector 2
E2	Residente	Hombre	23 años	22/06/2021	49 minutos, 59 segundos	Estudiante, trabaja arreglando equipos tecnológicos	Quintas del sur	Subsector 4
E3	Residente	Mujer	26 años	25/06/2021	39 minutos, 51 segundos	Trabaja en Pet shop y como impulsadora. Madre cabeza de hogar	Vista Hermosa	Subsector 3
E4	Residente	Hombre	41 años	27/06/2021	35 minutos	Taller de motos, oficios varios	Lucero Bajo	Subsector 4
E5	Residente	Mujer	24 años	3/07/2021	13 minutos con 40 segundos	Ama de casa	Alameda	Subsector 4
E6	Residente	Hombre	45 años	3/07/2021	13 minutos con 41 segundos	Acarreos, trabaja con chatarra	Alameda	Subsector 4
E7	Persona Clave	Hombre	43 años	3/07/2021	19 minutos con 17 segundos	Taxista	Vista Hermosa	Subsector 3
E8	Residente	Mujer	20 años	6/07/2021	16 minutos	Estudiante artes plásticas	Quintas del Sur	Subsector 4
E9	Persona Clave	Mujer	31 años	8/07/2021	31 minutos con 29 segundos	Lider comunitaria, madre cabeza de hogar.	El Mirador	Subsector 2
E10	Persona Clave	Hombre	54 años	9/07/2021	31 minutos con 44 segundos	Presidente JAC México, metal mecánico	México. cra 17 a bis 63 - 35 sur	Subsector 4

E11	Persona Clave	Hombre	57 años	9/07/2021	31 minutos con 27 segundos	Director Fundación Alti Alpes. Analista Químico	Brisas del Volador	Subsector 1
E12	Persona Clave	Hombre	81 años	9/07/2021	25 minutos con 41 segundos.	Presidente JAC Juan Pablo II	Juan Pablo II	Subsector 3
E13	Persona Clave	Hombre	43 años	9/07/2021	20 minutos con 48 segundos	Gestor local de movilidad en Ciudad Bolívar.	Vive en Bosa El Recreo.	No aplica
E14	Residente	Mujer	30 años	17/07/2021	25 minutos con 5 segundos	Asesora comercial en un CDA	Alpes	Subsector 1
E15	Residente	Mujer	45 años	17/07/2021	19 minutos con 48 segundos	Ama de casa, cuida de un niño en condición de discapacidad	Brisas del Volador	Subsector 1
E16	Residente	Mujer	51 años	17/07/2021	21 minutos con 20 segundos	Ama de casa y tendera	Brisas del Volador	Subsector 1
E17	Persona Clave	Hombre	24 años	20/07/2021	32 minutos con 49 segundos	Conductor de sistema integrado de transporte público (SITP)	El Paraíso	Subsector 2
E18	Persona Clave	Mujer	38 años	27/07/2021	37 minutos con 46 segundos	Profesional de gestión social y cultural de Transmilenio (Transmicable)	No vive en la localidad	No aplica
E19	Persona Clave	Hombre	24 años	24/07/2021	27 minutos con 25 segundos	Operador de vía de sistema integrado de transporte público (SITP)	Arborizadora Alta	No aplica
E20. Grupo focal	Persona Clave	Mujer	25 - 28 aprox.	21/07/2021	2 horas, 05 minutos con 53 segundos	Gestora de cablemóvil	No vive en la localidad	No aplica
E20. Grupo focal	Persona Clave	Hombre	26 - 28 aprox.	21/07/2021	2 horas, 05 minutos con 53 segundos	Gestor de cablemóvil	No vive en la localidad	No aplica
E20. Grupo focal	Persona Clave	Mujer	27 - 28 aprox.	21/07/2021	2 horas, 05 minutos con 53 segundos	Gestora de Transmilenio	No vive en la localidad	No aplica
E20. Grupo focal	Persona Clave	Mujer	40 - 45 aprox.	21/07/2021	2 horas, 05 minutos con 53 segundos	Lider comunitario(a). JAC Arabia	Arabia	No aplica
E20. Grupo focal	Persona Clave	Mujer	41 - 45 aprox.	21/07/2021	2 horas, 05 minutos con 53 segundos	Lider comunitario(a). Jac Limonares	Limonares	No aplica

E21	Residente	Mujer	33 años	5/08/2021	18 minutos con 38 segundos	Ama de casa. Estuvo en la JAC hace 4 años	La estrella del Sur	Subsector 3
E22	Persona Clave	Hombre	43 años	10/08/2021	18 minutos con 53 segundos	Conductor y fundador del transporte informal cercano al Transmicable	El Paraíso	Subsector 2

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas.

2.2 Grupo focal.

Además de las entrevistas, fue posible realizar un grupo focal en la casa de juventud del barrio El Lucero el día 21 de julio. En este espacio participaron 5 personas: 2 trabajadoras y 1 trabajador de Transmilenio y Transmicable y dos líderes comunitarias de los barrios El Limonar y Arabia.

Ilustración 1: Grupo focal



Tomada por: Laura Penagos Ávila.

Lugar: Casa de Juventud Lucero Bajo.

Fecha: 21 de julio de 2021

Las preguntas que se realizaron eran similares a las que se encontraban en la guía de entrevista y adicional a esto se llevó a cabo un ejercicio de cartografía en donde se fueron especificando los lugares claves de movilidad, los principales problemas y las rutas de transporte que circulaban en la Upz.

2.3 Observación de campo y mapeo

Se realizaron un total de 5 visitas a campo en donde se establecieron diferentes rutas: al barrio El Paraíso y Bella Flor, a los barrios Lucero Bajo, Medio y Alto, al barrio México, Capri, Vista Hermosa y Juan Pablo II, al barrio Alpes y Brisas del Volador y una última visita por el Transmicable y luego hacía las zonas veredales de Quiba, Verbenal y Guabal.

De todas estas visitas se tiene un registro fotográfico en Sharedocs (Ver anexos), además, se generó un diario de campo en donde se especificó lo más llamativo en cada recorrido sobre el tema de movilidad. Dicha información se puede ver reflejada en los mapas que se presentan a lo largo de los resultados.

Estos mapas que se trabajaron inicialmente en Google maps y luego en Umap, son la mezcla entre la información encontrada en las entrevistas, en el grupo focal, en las observaciones de campo y también en la revisión documental que paralelamente se iba haciendo.

2.4 Revisión documental

A medida que se iba desarrollando el trabajo en campo, se realizó una revisión documental de la Upz en donde se encontró primeramente el Decreto 440 de 2004 “Por el cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No.67, LUCERO, ubicada en la Localidad de CIUDAD BOLÍVAR”. Adicional a esto se revisó información de la base de datos en Zotero que resultó de gran utilidad para este caso en específico y se revisó información adicional sobre la historia y conformación de este territorio.

A lo largo del documento también se encontrará una relación entre esta información bibliográfica y una serie de indicadores sobre movilidad que se analizaron.

3. Zona De Encuesta

3.1 Caracterización histórica

Para entender el poblamiento de esta Upz es preciso destacar algunas características generales del proceso de urbanización en la localidad de Ciudad Bolívar. En primer lugar, esta localidad se empezó a poblar hacia los años 40 y 50 sobre los corredores principales como lo eran la Autopista Sur, la Av. Villavicencio y la Av. Boyacá. Este proceso se empezó a dar a partir de la parcelación de diferentes fincas al sur de la ciudad como lo eran: Casablanca, La María, La Marichuela, Santa Rita, La Carbonera y El Cortijo. Asimismo, los primeros asentamientos que hicieron esa transición de lo rural a lo urbano dentro de la localidad fueron Meissen, San Francisco, Lucero Bajo e Ismael Perdomo (Secretaría Distrital de Planeación (SDP), 2020).

Cabe destacar que la ocupación de estas parcelas se dio mediante la venta de lotes sin servicios públicos que eran vendidos sin mayor papeleo a personas provenientes de las regiones más golpeadas por la violencia bipartidista de esa época. Otro factor clave por el cual se dio el poblamiento de esta zona fue por la búsqueda de empleo y en especial, de empleo en actividades mineras que para la década de los 60 eran bastante conocidas alrededor del río Tunjuelito. La Secretaría Distrital de Planeación (2020) realiza una buena caracterización sobre este primer proceso de poblamiento en la localidad, y a continuación menciona la forma en la que se fueron constituyendo algunos de los barrios que se encuentran en la Upz Lucero:

“una de las propiedades de mayor extensión, la hacienda La María, fue parcelada ilegalmente y negociada por comisionistas pagados por los dueños del lote, que utilizaban las emisoras radiales para publicitar y difundir las ventas; algún dirigente urbanizó Gibraltar; otro organizó una cooperativa de vivienda para el barrio Domingo Laín; Alberto Chaparro, artesano que fabrica espejos y repara automóviles para revenderlos, se ocupó del sector Chaparral en el barrio Naciones Unidas; Pedro Gómez Barrero, un magnate de la construcción privada, organizó la fundación Compartir para los desalojados por inundación en otro sector” (SDP,2020, Pág. 7).

En la siguiente línea de tiempo se puede resumir lo anterior y además se muestra que para el año 1983 se establece el Plan Ciudad Bolívar con el cual se espera controlar el crecimiento de la localidad y además se generan varios proyectos de inversión tanto en infraestructura como en servicios para el mejoramiento integral de la localidad.

Ilustración 2: Línea de tiempo Ciudad Bolívar.



(Secretaría Distrital de Planeación, 2020)

3.2 Características urbanas y diferencias internas

Dejando a un lado la caracterización histórica general de la localidad, pasemos entonces a ver las características que tiene en particular esta Upz.

Primero que todo es necesario destacar la verticalidad del territorio, pues esto nos da pistas tanto de su forma de construcción (o más bien autoconstrucción) como de las principales problemáticas en cuanto al transporte. Como se había mencionado en el anterior apartado, las primeras zonas en poblarse fueron Meissen y Lucero Bajo, estas dos zonas están ubicadas en la parte más plana, sin embargo, al no ser una construcción planeada desde el inicio, las calles se fueron consolidando de forma estrecha y el acceso a servicios públicos fue bastante complejo. Un líder comunitario de Juan Pablo II menciona al respecto:

"Pues el barrio se fue poblando muy lentamente. Se inició con... Ranchitos hechos en tabla, guadua, esterillas, lata, tela asfáltica y Paroi(¿) [...] En el 84 ya se fueron formando las comunidades en orden, fueron elaborando para hacer los medios de búsqueda de los servicios públicos como el agua, la luz y el teléfono, y luego los alcantarillados y servicios de aguas comunitarias fueron elaboradas a nivel de comités y de la misma comunidad" (E12, hombre, 81 años, presidente JAC Juan Pablo II, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

Tal y como se muestra ahí, los servicios fueron suministrados por la misma comunidad desde un inicio y el acceso a ellos ha sido una lucha constante por parte de los habitantes, entre estos servicios se incluye el transporte.

Ahora bien, algunas características actuales de esta Upz es que para el año 2017 su población era de 196.259 habitantes y era la Upz más poblada dentro de la localidad con un

total del 26,7% de la población en Ciudad Bolívar. Asimismo, es la tercera Upz con mayor densidad poblacional (335 personas/ha.) pero lo que se ha evidenciado en los últimos años es que ha bajado el ritmo de crecimiento (la población ha crecido con 4000 habitantes cada año en los últimos 3 años) y curiosamente ha aumentado la cantidad de hogares (SDP, 2020). Por otra parte, la Veeduría Distrital (2017) muestra algunos datos poblacionales que son de suma importancia:

Gráfico 2: Pirámide poblacional Upz Lucero.

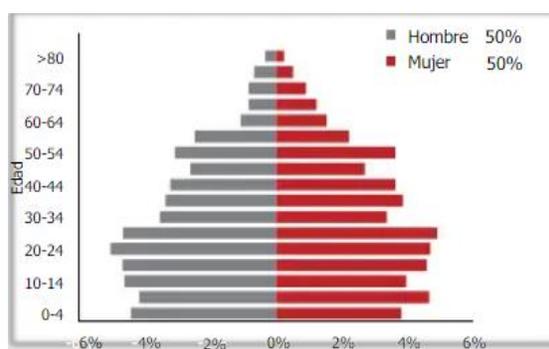
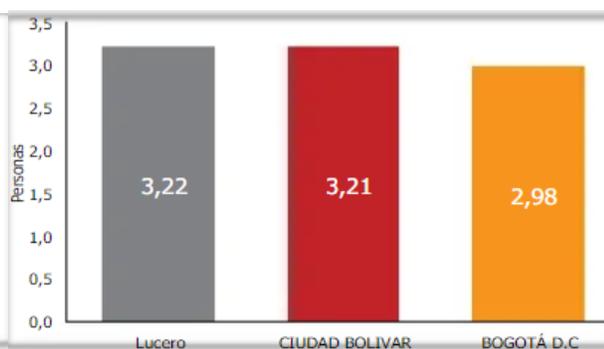


Gráfico 3: Personas promedio por hogar.



(Veeduría Distrital, 2017, gráficas con base en la Encuesta Multipropósito de Bogotá 2017)

Aunque la Upz no esté creciendo de la misma forma en la que lo hacía antes, aún son evidentes algunas lógicas de expansión urbana hacia las zonas veredales aledañas como Quiba, Verbenal o Guabal. En relación con esto, desde el año 2004 se estableció el decreto 440 “Por el cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No.67, LUCERO” en donde se mencionaron ciertos proyectos y planes a desarrollar dentro de la Upz para contribuir a la mejora de la calidad de vida de los habitantes y a la dinamización económica del sector. Entre esta serie de proyectos se menciona la mejora de las vías principales, los reasentamientos de poblaciones, mejoras en el río Tunjuelito y en la Quebrada Limas y la ampliación de los servicios públicos para los barrios más marginados.

Años más adelante, y con base en este primer decreto, se consolidan una serie de programas dentro del PMIB - Plan de Mejoramiento Integral de Barrios en el sector como lo son las Áreas Prioritarias de Intervención que se fundamentan en “las acciones de complementación, reordenamiento o adecuación requeridas tanto en el espacio urbano como en las unidades de vivienda que conforman los asentamientos de origen ilegal ubicados en la periferia de la ciudad” (Guerrero, 2019, pág. 74)

Las áreas que fueron definidas como prioritarias son las que tienen mayores condiciones de vulnerabilidad dentro de cada Upz y para este caso en específico se seleccionaron las áreas delimitadas por los siguientes bordes: por el Norte: Calle 74C Sur y Calle 75 Sur – Quebrada El Zanjón de la Estrella, por el Sur: Calle 78BISA Sur, por el Oriente: Carrera 18K - Corredor de Movilidad Local, por el Occidente: Carrera 20 (Guerrero,2019). Estas direcciones nos ubican principalmente en los barrios Estrella del Sur, Naciones Unidas, Villas del Progreso, Lucero Alto y Nutibara.

Allí se realizaron intervenciones por parte de la secretaría distrital del hábitat (SDHT) y Caja de la Vivienda Popular (CVP) para mejorar los andenes, las escaleras y las vías. Por parte de

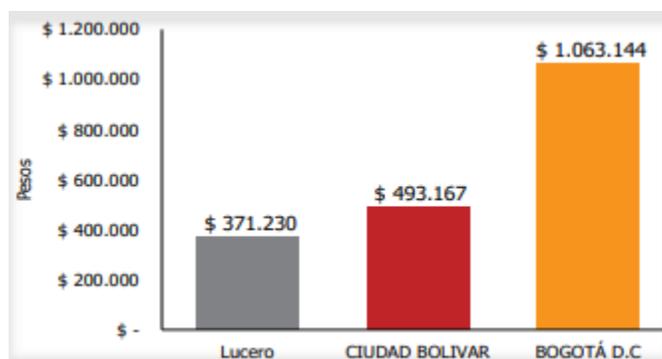
ETB se amplió la cobertura de internet, se han hecho mejoramientos en colegios como el IED José Jaime Rojas y IED El Tesoro, se mejoraron cerca de 200 fachadas y la secretaria Distrital de Integración Social (SDIS) amplió los programas para adultos mayores y para niños (Guerrero, 2019).

Algo que cabe destacar no solo de este programa, sino en general de los programas que se han ido implementando en los últimos años, es que cuentan con una amplia participación ciudadana y todos los proyectos que se establecen tienen un carácter social y cultural muy fuerte. Mediante estos programas no se busca solo mejorar la calidad de vida de los habitantes sino también generar una apropiación por los espacios y bienes públicos, algo parecido se ha dado con la implementación del Transmicable en el sector, lo cual veremos más adelante.

3.3 Caracterización económica

La principal característica económica para destacar es que los estratos que mayormente prevalecen dentro de la localidad son los estratos 1 y 2 (99% de toda la Upz), lo que significa que los habitantes cuentan con ingresos cercanos a la pobreza:

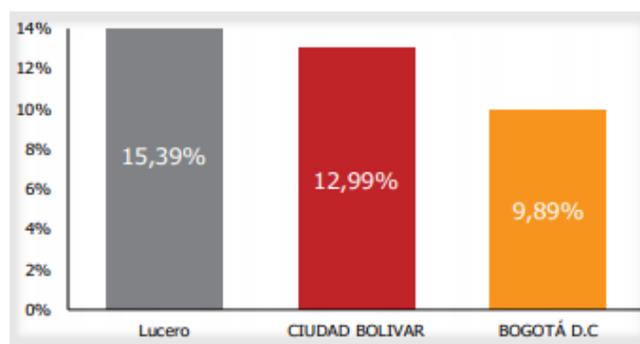
Gráfico 4: Ingreso mensual promedio por hogar.



(Veeduría Distrital, 2017, gráficas con base en la Encuesta Multipropósito de Bogotá 2017)

En este cuadro se evidencia que los ingresos de los habitantes de este sector son muchísimo más bajos en comparación al promedio de ingresos en Ciudad Bolívar y a los de Bogotá en general. Asimismo, la tasa de desempleo es muchísimo más alta que el promedio de Bogotá:

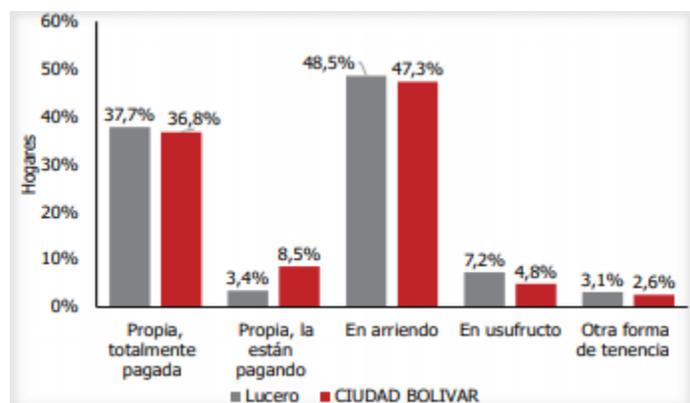
Gráfico 5: Tasa de desempleo.



(Veeduría Distrital, 2017, gráficas con base en la Encuesta Multipropósito de Bogotá 2017)

Y el poder adquisitivo es por tanto muy bajo, algo que también se puede evidenciar en la forma de tenencia de vivienda:

Gráfico 6: Forma de tenencia vivienda



(Veeduría Distrital, 2017, gráficas con base en la Encuesta Multipropósito de Bogotá 2017)

La mayoría de los habitantes viven en arriendo y es interesante ver que hay un porcentaje de habitantes que viven en usufructo o que tiene otra forma de tenencia sobre la vivienda.

3.4 Pros y contras

Algo que se podría destacar como bueno dentro de la Upz es que en los últimos años se han llevado a cabo una serie de programas que han mejorado la infraestructura, además, se han creado programas culturales y de turismo que han dinamizado las visitas al sector.

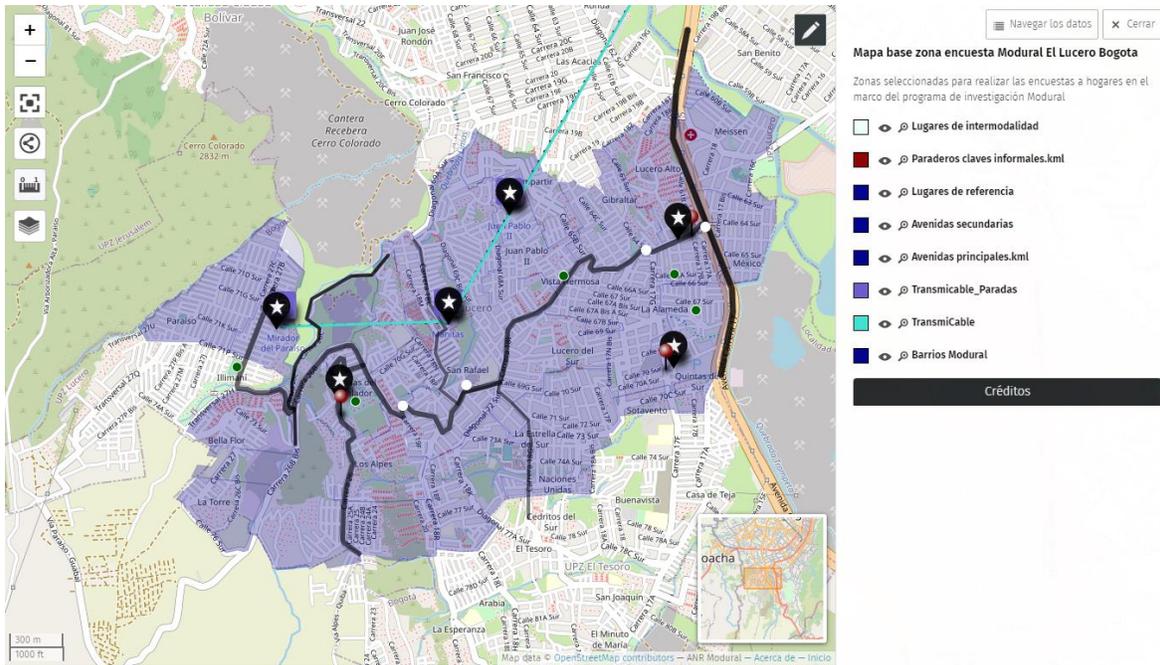
Por otra parte, la percepción que suelen tener los entrevistados es mayormente negativa, sin embargo, cabe destacar que quienes hacían comentarios positivos sobre su barrio eran en su mayoría personas que vivían en las zonas bajas cercanas a la Av. Boyacá y entre los aspectos positivos destacaban la pavimentación de las vías. En cuanto a los aspectos negativos las personas solían enfocarse en temas de inseguridad por robos o en lo estrechas y empinadas que eran las vías principales.

En el próximo apartado se abordarán estos y otros temas relacionados con la movilidad en mayor profundidad.

4. Lugares clave para la movilidad

Como lugares clave de movilidad se mencionaba el Portal del Tunal que a su vez tenía como extensión el Transmicable el cual cuenta con tres estaciones (Juan Pablo II, Manitas y El mirador) como se muestra en el Mapa 1. De estas estaciones cabe resaltar que son lugares clave de intermodalidad ya que las personas que viven en un radio aproximado de 1 km a cada estación suelen caminar para tomar el Transmicable.

Mapa 3: Lugares clave para la movilidad.

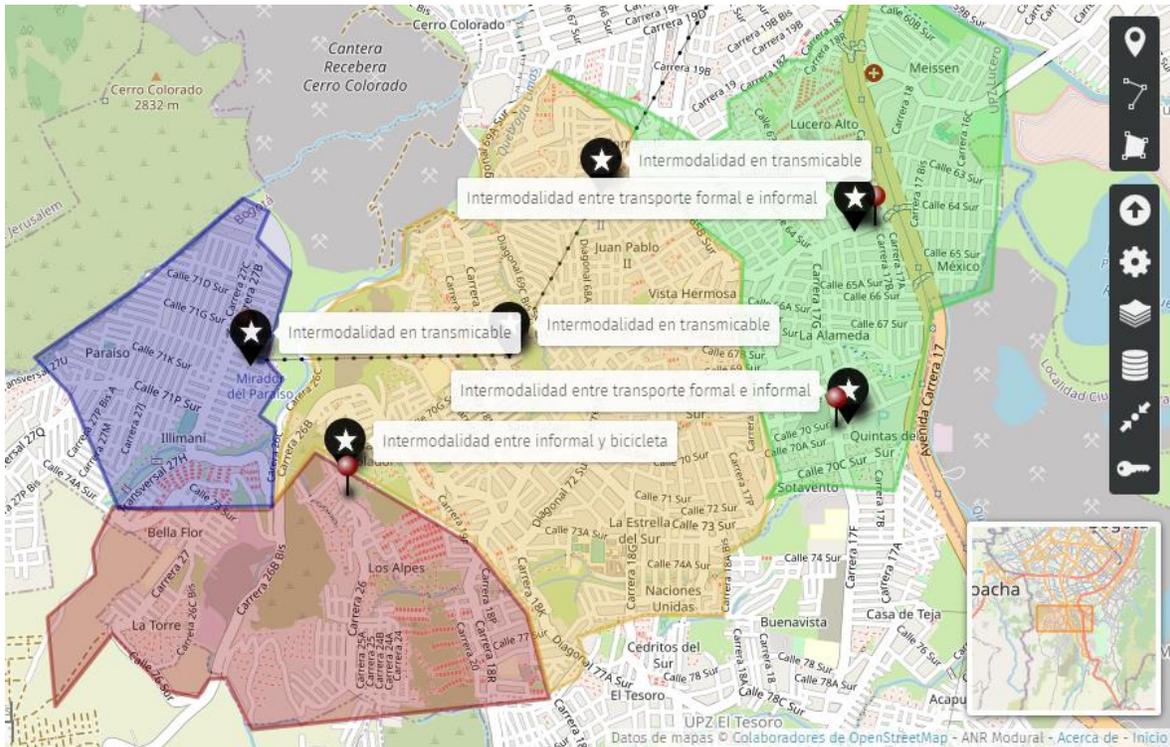


Mapa elaborado en Umap con base en la información recogida.

4.1 Lugares claves de intermodalidad

Asimismo, cerca de la estación del Mirador se estacionan carros informales que llevan a las personas hacia las zonas veredales. Otros sitios que se caracterizan por ser puntos de intermodalidad son: la entrada del barrio Lucero Bajo, la zona cerca al patio del SITP de Quintas del Sur y en el barrio los Alpes, el punto cercano al parque la Concepción donde muchas personas suelen tomar transporte informal.

Mapa 4: Lugares de intermodalidad



Mapa elaborado en Umap con base en la información recogida.

Cabe resaltar que en estos lugares (señalados con estrellas), la intermodalidad se da principalmente de dos formas: del paso de transporte informal a formal o de paso de movilidad peatonal al uso del Transmicable. A continuación, se muestra un resumen de los cambios que se dan en estos puntos de intermodalidad:

Tabla 4: Puntos de intermodalidad y cambios modales.

Punto de intermodalidad	Cambios entre tipos de transporte
Entrada al barrio Lucero Bajo	Cambio de transporte informal (rutas desde los Alpes y el Paraíso) a transporte formal SITP
	Cambio de la bicicleta a transporte informal (rutas hacia Alpes y Paraíso)
	Cambio de alimentador o SITP a pie.
Parada Transmicable Juan Pablo II	Cambio de Transmicable a pie (radio de 1km)
	Cambio de transporte informal (ruta hacia San Francisco) a pie.
Parada Transmicable Manitas	Cambio de Transmicable a pie (radio de 1km)
Parada Transmicable El Mirador	Cambio de Transmicable a pie (radio de 1km)
	Cambio de Transmicable a transporte informal (rutas hacia las zonas veredales: Quiba, Verbenal y Guabal)
	Cambio de transporte informal (ruta hacia Alpes, Brisas del Volador) a uso de la bicicleta

Entrada al barrio Alpes	Cambio de transporte informal (ruta hacia Alpes, Brisas del Volador) a pie (caminata hacia el barrio Recuerdo)
	Cambio de SITP y alimentador a pie.
Cercanía al parqueadero del SITP en Quintas del Sur	Cambio de Transporte informal (rutas hacia Arabia) a transporte formal SITP y alimentador.

En el caso del barrio Los Alpes, se encontró que la intermodalidad también se daba del uso del transporte informal al uso de la bicicleta ya que muchas de estas personas solían tomar carros informales para subir sus bicicletas hacia los barrios ubicados en las zonas altas. En la siguiente fotografía se puede apreciar esa mezcla entre transporte formal, informal y el uso de la bicicleta en este subsector:

Ilustración 3: Transporte formal, informal y uso de la bicicleta.



Tomada por: Laura Penagos Ávila.

Lugar: Tv 23 a #70i sur (Brisas del Volador parte alta). Fecha: 17 de julio de 2021.

4.2 Vías principales y secundarias

En cuanto a las vías principales, se pudo evidenciar mediante las visitas a campo y las entrevistas recogidas, que hay dos vías principales en toda la Upz: la Av. Boyacá y una vía que va desde la entrada de Lucero Bajo hasta la calle principal del barrio El Paraíso (ver Mapa 2) Asimismo, muchas de las vías no están pavimentadas y hay algunas vías secundarias que atraviesan horizontalmente la Upz y que sirven principalmente para vehículos pequeños:

“la única salida es la Boyacá o entre calles, sale uno a la parte de San Francisco igual a tomar la Villavicencio o nuevamente la Boyacá. Pero eso ya es entre calles y eso casi nadie lo conoce, es más, lo hace uno como en moto, pero en carro casi no” (E4, hombre, 41 años, trabajador taller de motos, comunicación personal, 27 de junio de 2021)

En el **subsector 2** (parte alta ubicada hacia el barrio El Paraíso) sucede lo mismo, hay vías como la que está cerca a la quebrada Limas en donde suelen pasar vehículos pequeños o incluso el transporte informal que va hacia la Upz de San Francisco. Al respecto de esta vía, un líder comunitario menciona lo siguiente:

“está el barrio Los Alpes, como cuatro sectores, Barrio Bella Flor. Y entonces nos llegó una cantidad de gente y no hay vías para transportarlos a sus diferentes trabajos, por ejemplo, en el caso de Quiba. Ahí iba la avenida Quiba, que va hasta la capilla y en un año vendieron hasta la... Hasta la vía, se la vendieron, y entonces un carrito que pasa le toca, mejor dicho, de escasamente cabe para transporte” (E10, hombre, 54 años, presidente JAC México, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

Ella considera que esta es una vía a la cual se le puede invertir en infraestructura para así mejorar el acceso al barrio, sin embargo, por lo que se evidencio en algunas charlas con actores institucionales y en lo que respecta al PMIB, es una zona de alto riesgo y construir una vía en esta zona es bastante peligroso.

En cuanto a la Av. Boyacá, muchas personas (12 entrevistados) sino es que la mayoría de entrevistados hacían referencia a la gran cantidad de semáforos que hay sobre esta vía. Cabe resaltar que, si bien son puntos clave de referencia, también se han convertido en un inconveniente para que la movilidad de esta avenida fluya. En el siguiente párrafo se puede recoger la visión que tienen la gran parte de los entrevistados sobre los semáforos:

“El problema en la Boyacá es que pusieron un juego de semáforos en la entrada a San Francisco que ocasiona un trancón impresionante, tanto de ida como de venida. A veces uno se puede demorar del portal acá hasta abajo hora y media porque esos semáforos tienen colisionado ese pedacito del portal a la entrada de San Francisco. Pero es una cosa terrible, o sea son semáforos dobles; o sea hay semáforo para entrada, para salida y tras del hecho hay un puente peatonal ahí, entonces no entendemos porque tanto semáforo si también hay puente” (E21, mujer, 33 años, ama de casa barrio Estrella del Sur, comunicación personal, 5 de agosto de 2021)

4.3 Otros lugares claves

Otros lugares claves que se solían mencionar bastante eran los CAI en especial el del Lucero y el de Vista Hermosa (la gente los usa como puntos de referencia en cuanto a movilidad), también se mencionaron algunos colegios y puntos de abasto que no se encontraban dentro de la Upz pero que eran recurrentemente visitados por los habitantes del Lucero.

Algo interesante que se encontró es que sobre la vía principal que atraviesa la Upz muchas personas hacen referencia a un punto llamado "el paletero" el cual es una curva bastante cerrada y peligrosa por su misma forma. Sobre esta curva mencionan algunos entrevistados

(5 entrevistados) que son recurrentes los accidentes y que incluso, hay personas que se dedican exclusivamente a ayudar a los carros a girar para evitar choques.

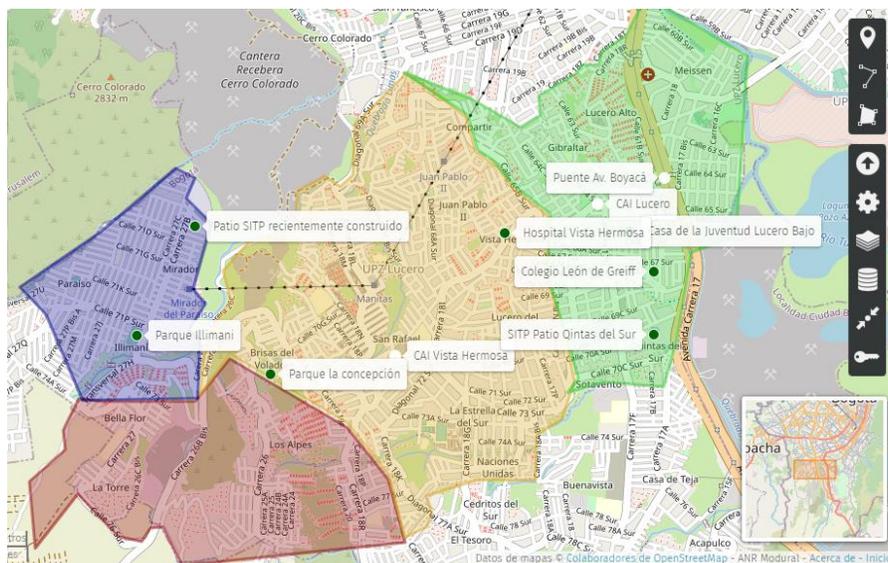
Ilustración 4: Curva “El Paletero”



Fuente: Google Maps, agosto de 2018

Algunos paraderos claves de movilidad que se mencionaban bastante son el parque Illimani porque está cercano a la vía principal de El Paraíso y también el parqueadero del SITP que recientemente se construyó allí. El otro parqueadero del SITP que se suele mencionar es el que queda ubicado en el barrio Quintas del Sur. Estos parqueaderos o patios solían mencionarse a la vez que se mencionaban las diferentes paradas de los SITP y las rutas que cada uno tomaba. En el siguiente mapa se detallan algunos de los puntos mencionados durante el apartado:

Mapa 5: Lugares de referencia.



Mapa elaborado en Umap con base en la información recogida.

5. Oferta de transporte y condiciones de movilidad

En primer lugar, la oferta de transporte y las condiciones de movilidad en la Upz están determinadas en buena parte por la misma topografía del sector. En ese sentido, vale la pena retomar el mapa 1 ya que en cada uno de los subsectores la oferta y condiciones son muy diferentes.

Antes de analizar en mayor detalle las dinámicas propias de cada uno de los subsectores, es interesante ver algunos datos generales de la Upz.

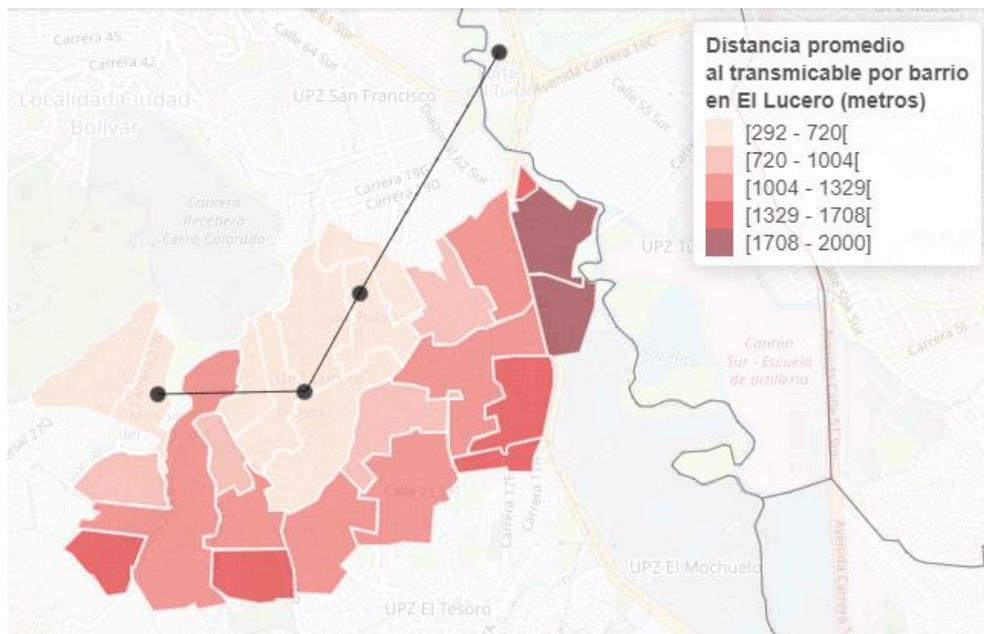
5.1 Generalidades

Hay unas condiciones de movilidad generales que se presentan en el sector. Para este punto, resulta interesante ver algunos datos que muestran los indicadores de la Encuesta de Movilidad Uniandina (EMU) 2019.

Según esta encuesta, la tasa de motorización en la zona, es decir, el número de vehículos motorizados particulares (vehículos particulares + motocicletas) por cada mil habitantes, es del 16%, una tasa muy baja que nos muestra la falta de poder adquisitivo de los habitantes. Por otra parte, la tasa de equipamiento en motocicletas es del 47%, al relacionar este número con la información cualitativa que se logró levantar se evidencia que hay un amplio uso de la motocicleta. La tasa de equipamiento en bicicletas es del 83% lo cual es un porcentaje bastante alto, pero no tiene una relación directa con el uso de la bicicleta en la zona, pues su uso suele ser más bajo.

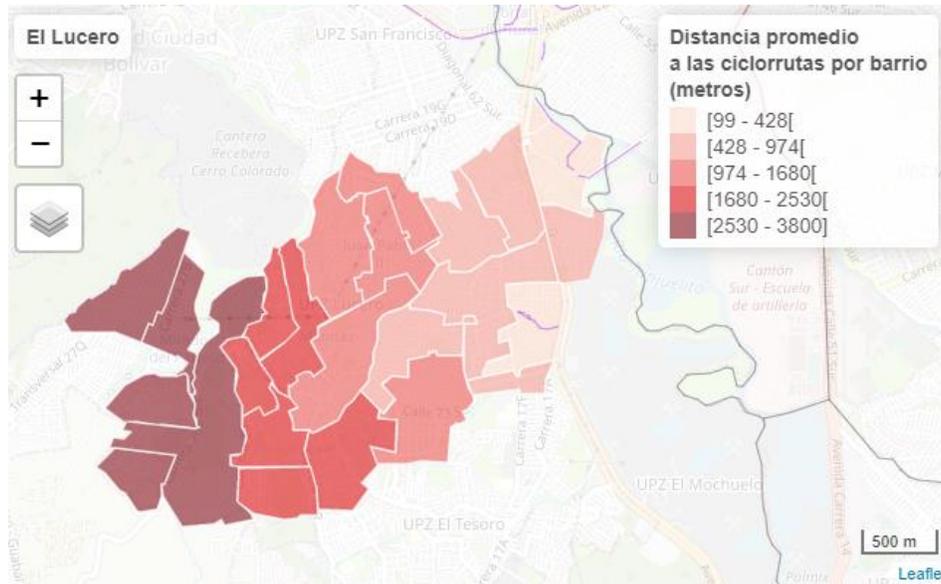
A continuación, se muestra una serie de mapas que evidencian las distancias de cada barrio hacia el Transmicable y hacia las ciclorrutas:

Mapa 6: Distancias hacia el Transmicable.



Fuente: [https://rpubs.com/ANR Modural/Bogota Indicadores Dist Transmicable](https://rpubs.com/ANR_Modural/Bogota_Indicadores_Dist_Transmicable)

Mapa 7: Distancias hacia ciclorrutas



Fuente: https://rpubs.com/ANR_Modural/Bogota-Indicador_Dist_Ciclorruta

Con base en estos mapas se puede decir que los barrios como Alpes, Brisas del Volador, Recuerdo Sur, La Torre y Bella Flor son los que más afectados se ven en cuanto al uso de la bicicleta o al uso del Transmicable. Lo anterior da indicios no solo de la lejanía con respecto a estos medios de transporte sino en general de unas condiciones de movilidad excesivamente precarias para esta zona que afectan directamente la calidad de vida de las personas.

En la siguiente tabla se puede observar los tipos de transporte que existen en cada subsector y también se incluyen las rutas de cada uno:

Tabla 5: Tipo de transporte en relación con costo y subsector

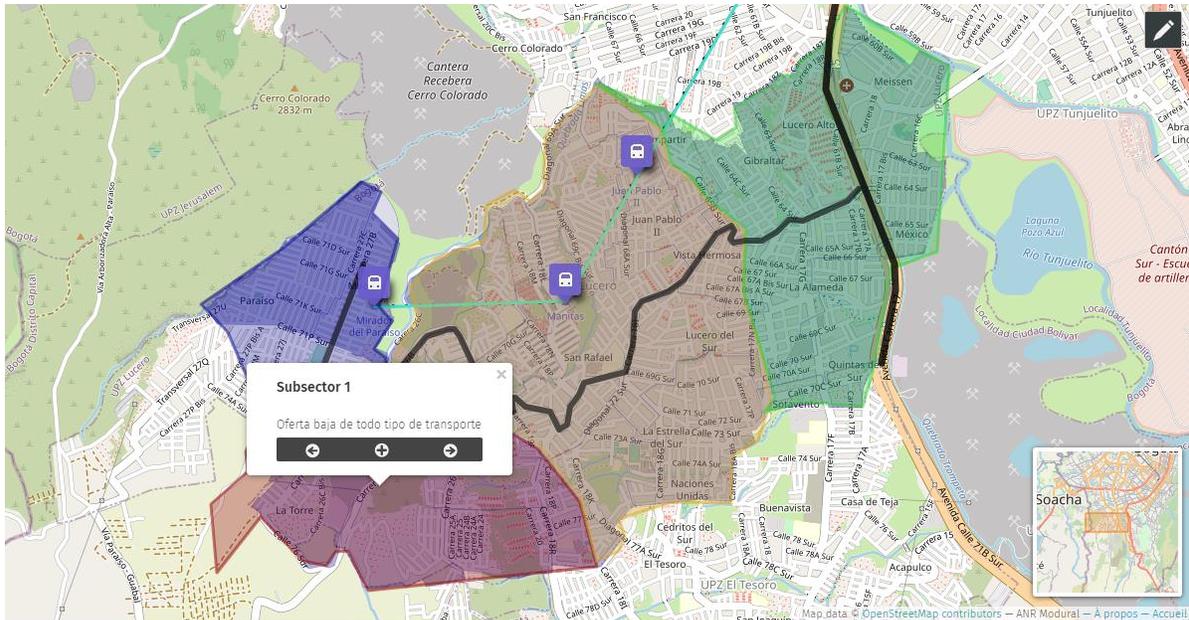
Tipo de transporte	Costo	Subsector 1	Subsector 2	Subsector 3	Subsector 4
Transporte informal	\$2.000 (precio negociable, se puede pagar hasta \$1.000 dependiendo lo largo del trayecto)	Alta oferta. Rutas de carritos Bans modelos antiguos hacia el Lucero Bajo, Capri y Vista Hermosa.	Alta oferta. Rutas de carritos Jeep hacia San Francisco, carritos Bans modelos antiguos hacia Lucero Bajo y vehículos particulares y bans modelos nuevos hacia las zonas veredales.	Alta oferta. Por aquí atraviesan las rutas que vienen de los subsectores en las partes altas.	Alta oferta. Aquí llegan las diferentes rutas que bajan desde el Paraíso y desde Alpes.
	Para zona veredal: \$8.000 cobran los vehículos particulares.				
SITP	Tarjeta Tu llave precio estándar: \$2.300	Oferta baja. Solo pasa la ruta T11 hacia calle 222	Oferta media. Pasan varias rutas: - 736: hacia calle 222. - C201: hacia Patio Bonito. - 742: calle 222 - 624: 20 de julio. -10-12: Ruta hacia Quiba y Mochuelo Bajo. - Otras recientes.	Oferta alta. Además de las rutas que vienen desde la parte alta pasan las siguientes rutas: -P39: hacia Fontibón. - 266: hacia San Joaquín. - 921: hacia Puente Grande. - Otras recientes.	Oferta alta: a parte de las rutas que vienen de arriba pasan las siguientes: - A606 y A610: hacia Chicó Norte. - B608: hacia Calle 132. - C612: hacia Corpas. - 742A: hacia Bulevar Niza - 260: hacia Unicentro.
	Para adultos mayores: \$1.980				
	Para las personas que están registradas entre los 0 a 30.56 puntos del Sisbén, y son mayores de 16 años: \$1.650				
Alimentador	Gratuito dentro de la zona. Se paga \$2.500 en el portal Tunal.	Oferta nula. No existe un alimentador hacia esta zona, anteriormente existía una ruta que los conectaba con el portal Tunal pero la quitaron.	Oferta baja, existe una única ruta: - 6-4 Paraíso.	Oferta alta: - 6-5 Tesoro. - 6-4 Paraíso. - 6-7 San Joaquín.	Oferta Alta: Pasan todas las rutas que están en los anteriores subsectores.

Transmicable y troncal de Transmilenio	Precio estándar: \$2.500	Oferta baja. Algunos barrios como Bella Flor o La Torre tienen mayor cercanía al Transmicable.	Oferta Alta. Cercanía a la estación del Mirador.	Oferta media. La zona occidental tiene acceso a las estaciones Juan Pablo II y Manitas.	Oferta Nula. No hay Transmicable en este subsector pero hay más cercanía al portal mediante las rutas alimentadoras.
	Para adultos mayores: \$2.160				
	Para las personas que están registradas entre los 0 a 30.56 puntos del Sisbén, y son mayores de 16 años: \$1.800				
Taxi y plataformas (Uber, Didi, Picap, Beat, Indriver, etc.)	Dependiendo del trayecto	Oferta nula de transporte por medio de aplicativos, pero en cuanto al taxi hay un grupo de taxistas que trabaja en la zona.	Oferta baja. Funciona más el Taxi que los aplicativos.	Oferta media. Funciona más el Taxi que los aplicativos, las personas lo usan para hacer viajes cortos.	Oferta media. Funcionan tanto el taxi como los aplicativos.
Bicicleta	Para subirla mediante transporte informal se paga \$2.000	Se encontró un uso particular de la bicicleta en esta zona.	Poco uso de la bicicleta.	Poco uso de la bicicleta.	Uso medio de la bicicleta.
A pie	No aplica.	Alta movilidad peatonal. Debido a las carencias en otros tipos de transporte las personas suelen caminar bastante.	Baja movilidad peatonal ya que hay otros medios para transportarse como el alimentador.	Alta movilidad peatonal. La gente suele caminar bastante hacia las paradas de Transmicable.	Baja movilidad peatonal. Suelen utilizar otros tipos de transporte como el alimentador.
Vehículo particular (moto o carro)	No aplica	Muy poca presencia	Mayor presencia de motos que de carros.	Mayor presencia de motos que de carros.	Alta presencia de ambos tipos de vehículos.

A continuación, veremos en detalle las condiciones de movilidad que presenta cada uno:

5.2 Subsector 1

Mapa 8 Subsector 1



Mapa elaborado en Umap con base en la información recogida.

En el subsector 1 (color rojo) solo se encuentra una ruta del SITP que es la ruta T11, y es mucho más visible la oferta de transporte informal, como se observa en la Fotografía 2. En este sector hay muy poca presencia de alimentadores, la única ruta alimentadora que pasa cerca es la 6-4 El Paraíso y ni si quiera pasa entre los barrios sino por la avenida principal, lo que genera una movilidad peatonal considerable entre los habitantes del sector. Lo anterior muestra que en este subsector hay una gran dificultad para conectarse directamente con el portal El Tunal. Algunas entrevistadas mencionaban que anteriormente existía la ruta 20-19 que los llevaba directamente al portal pero esto cambio el año pasado:

"No eso ya lo había, como ya venía eso en proyecto, ya venía eso en proyecto que lo iban a quitar y hubo protesta y todo para que no nos la quitaran... nada la quitamos y punto, y ya, eso es... Acá somos, como todo ciudadano de costumbre, acá al principio nos hace falta, pero después uno tiene que acostumbrarse al tema" (E16, mujer, 51 años, tendera, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

Cuando se preguntó en el grupo focal a trabajadores de Transmilenio la razón por la cual habían quitado esta ruta, varios mencionaron que había muy poca demanda por parte de los usuarios y además de esto en esa zona en específico había una problemática de colados constante lo cual disminuía esa demanda. Al respecto uno de los entrevistados menciona:

"aparentemente siguió igual, como no se movilizaba mucha gente, las rutas del SITP, optan por eliminar unas frecuencias, entonces ya no era tan seguido el transporte y de hecho la gran cantidad de gente que hay allá, sobrepasa la capacidad de transporte. Entonces, en ese caso, Se unía lo de la pandemia, falta de frecuencia y la

costumbre que está tomando mucha gente de no pagar el transporte, entonces se colaban y eso generaba conflictos con las empresas, y pues la cantidad de gente que requiere el servicio no se veía reflejado en lo que aparentemente registraba el sistema. Entonces eso se ha convertido como en un círculo vicioso, aquí necesitamos el servicio, pero no nos lo prestan, y entonces la gente en represalia se cuele" (E11, hombre, 57 años, Representante Fundación A. T. & Alpes, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

Tal y como lo menciona el entrevistado, este problema se ha vuelto un círculo vicioso para los habitantes del sector y no hay una mayor intervención sobre dicha problemática. Otro tipo de movilidad que se observa en el sector es el uso de la bicicleta, que si bien tiene dinámicas diferentes a las que se presentan en zonas planas, aún se puede observar su uso. Uno de los entrevistados menciona esto en el barrio los Alpes y Brisas del Volador:

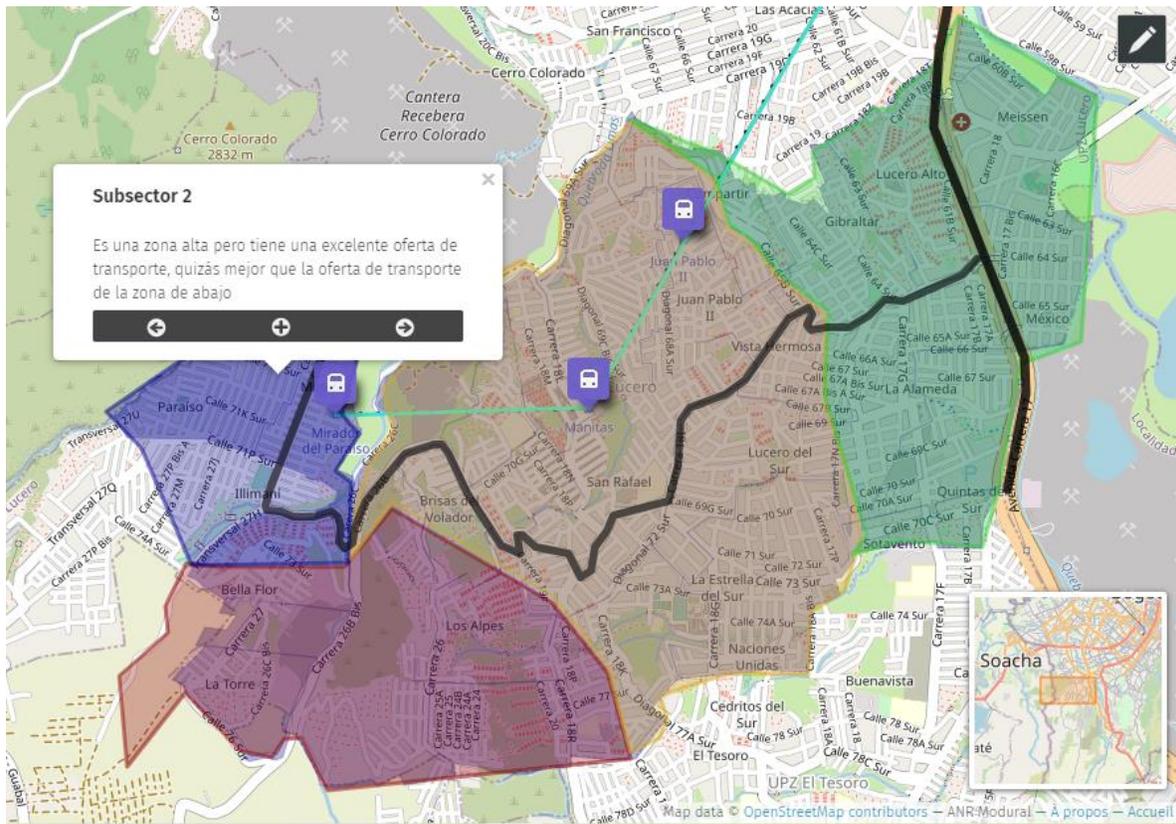
"en el barrio en donde yo vivo no era muy frecuente el uso de la bicicleta, porque pues es una loma bastante empinada y desde aquí el Lucero hasta el barrio donde yo vivo en bicicleta, uno se gasta cuarenta minutos andando. No es que sea lejos, simplemente que por la empinada es muy difícil, eh... Hace dos años, el padre Manolo, el párroco del barrio Alpes, consiguió una donación de bicicletas y donó aproximadamente trecientas un fenómeno que surgió de eso es que ahora uno ve todos los días a los papás de esos niños montados en esa bicicleta, porque les facilita más el transporte que el mismo vehículo. Entonces ellos bajando se van en la bicicleta, pueden llevar la herramienta, pueden llevar cosas más largas y entonces se les facilitó ese transporte, eh, normalmente, por decir algo, uno va hasta la ochenta en bicicleta. De aquí para allá va uno bien de allá para acá, cuando regresa se viene en la bicicleta hasta aquí hasta el barrio Lucero [...] Aquí para arriba, entonces lo llevan en el carro informal, las bicicletas se les hizo canastas arriba donde colgarlas, o en la parte de atrás. Entonces es facilito, uno ve todos los días que cualquier carro que va a llevar los pasajeros hacia arriba lleva seis, siete, hasta diez bicicletas acomodadas, porque ese, eh por ejemplo ese volumen de bicicletas arriba es muy vistoso ver la cantidad de gente. Pero pues así si, ya se le facilita al usuario porque pues ahorrar alquilo más de, en recursos y los del transporte informal le prestan el servicio de llevarle la bicicleta" (E11, hombre, 57 años, Representante Fundación A. T. & Alpes, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

Resulta interesante ver como este tipo de incentivos promueven el uso de la bicicleta y también las particularidades que tiene ese uso en la zona alta pues, a comparación de la parte plana, los bicibusuarios hacen uso del transporte informal de forma constante.

Por último, en relación con el transporte particular, ninguno de los entrevistados que se ubicaba en este subsector mencionó tener vehículo motorizado propio y el uso del taxi es bastante reducido debido a algunos factores como la inseguridad que sienten tanto los taxistas como lo usuarios y la lejanía de los barrios. Sin embargo, algunos entrevistados mencionaban que en Alpes existía un grupo de taxistas a los cuales podían llamar en caso de necesitar un taxi y que operaban exclusivamente en esta Upz.

5.3 Subsector 2

Mapa 9: Subsector 2



Mapa elaborado en Umap con base en la información recogida.

El subsector 2 (color azul) hace referencia a los barrios El Paraíso, el Mirador y alrededores. Esta zona si bien está ubicada en la parte alta, cuenta con acceso al Transmicable, con ruta alimentadora, 3 rutas zonales y dos rutas especiales, aún cuenta con algunas rutas provisionales que van hacia diferentes zonas de la ciudad, esto sin tener en cuenta la diversidad de rutas informales que hay. Como se puede evidenciar es una zona con una amplia oferta de transporte, pero lo que marca realmente la diferencia con las demás zonas es el acceso a Transmicable.

Sobre el Transmicable vale la pena destacar que es un sistema que inicio sus operaciones desde el 2018 y como se mencionaba anteriormente, vino acompañado de cambios de infraestructura enormes para los barrios. Paralelamente se ha llevado a cabo una gestión social que promueve el cuidado y la apropiación del sistema de transporte y una mejora en las fachadas, en las vías y en general en todo el espacio público (Garnica, 2019).

Dejando a un lado el Transmicable, las condiciones de movilidad dentro del subsector han cambiado debido a obras que se están realizando en el acueducto, esto ha generado cambios en los paraderos que antes se encontraban cerca al parque Illimani y también algunas congestiones sobre la vía principal. Asimismo, se consolido un parqueadero del SITP en la zona y esto ha generado una congestión general de las vías.

En cuanto al transporte informal, en la zona hay diferentes tipos de vehículos que se dedican a esto: hay carros estilo Jeeps que van principalmente hacia San Francisco, vehículos Bans que van hacia Lucero Bajo y vehículos particulares y algunas Bans que van hacia Quiba, Verbenal y Guabal. Las dos primeras rutas tienen una antigüedad considerable, mientras que las rutas que van hacia las zonas veredales podrían considerarse como recientes.

Ilustración 5: Rutas informales en el barrio Paraíso.



Tomadas por: Laura Penagos Ávila.

Lugar: Avenida principal barrio Paraíso y Calle 71 h sur.

Fecha: 19 de junio de 2021

Según un conductor de estas rutas llevan en circulación 4 años y desde que se consolidó el Transmicable la demanda de transporte informal hacia las veredas ha aumentado. En cuanto a la forma de funcionamiento se sabe que son aproximadamente 42 carros entre vehículos particulares y Bans, la mayoría de ellos funcionan bajo propietario único y los horarios de operación son desde las 4 a.m. hasta las 10 p.m., el costo por pasajero es de \$2.000 pero los vehículos particulares cobran \$8.000 pesos por el viaje hasta Quiba (la zona rural más alejada) si se requiere de manera personal. Este tipo de transporte se genera a raíz de una insuficiencia del transporte formal hacia las zonas que en los últimos años se han ido urbanizando, lo que se puede observar es que las únicas rutas del SITP llegan hasta Guabal y Tierra Buena y son la ruta 10-12 y la ruta 624.

Tal y como lo menciona Villar (2021) el transporte informal parece adaptarse y ampliarse en vez de desaparecer con la llegada del Transmicable y en general con la modernización del transporte público en esta zona. Este es un transporte que no solo nace de la precariedad del transporte formal, sino que además comprende la dinámica de movilidad que hay en el sector y genera un servicio con esquema de funcionamiento sencillo.

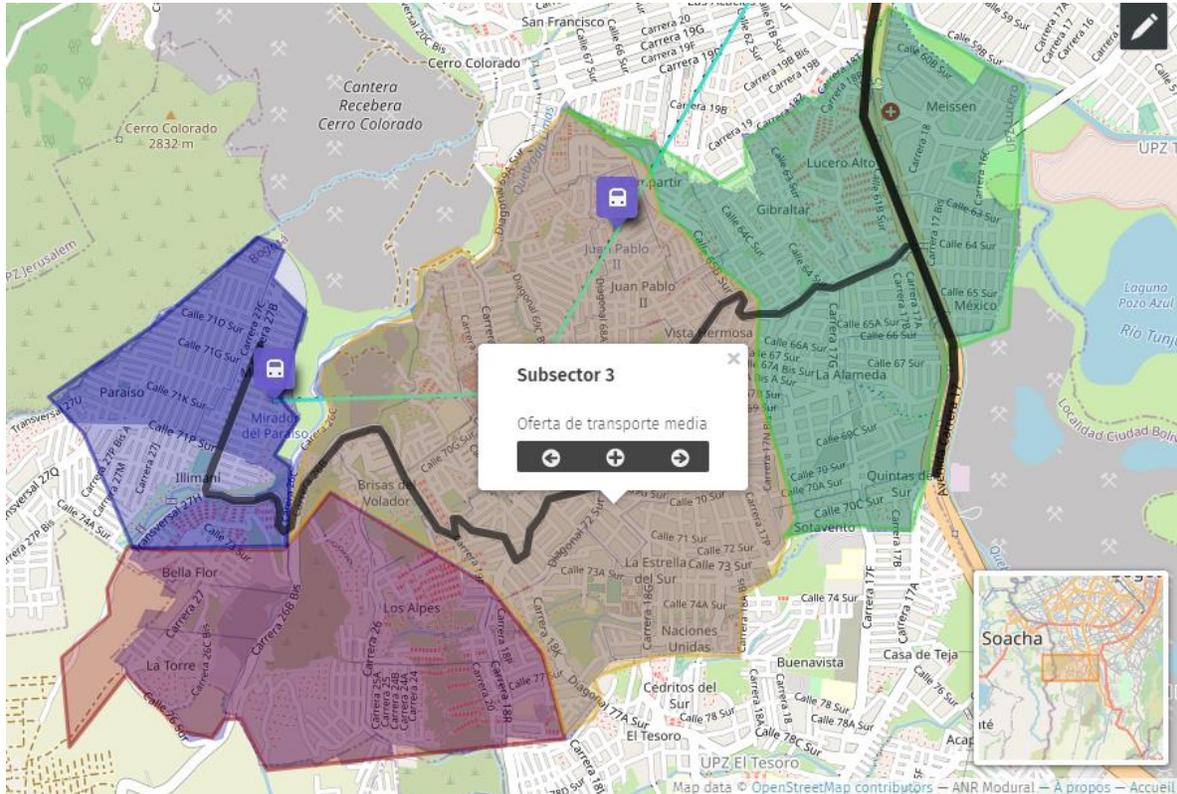
Ahora bien, dejando a un lado la caracterización de los modos colectivos de transporte, pasemos a hablar sobre los modos individuales. A diferencia del subsector 1 aquí no es tan evidente el uso de la bicicleta, pero si se observa una mayor movilidad peatonal, especialmente desde la estación de Transmicable hacia otros barrios como Bella Flor.

En cuanto a los vehículos motorizados, se observa que hay un gran número de vehículos particulares que se dedican al transporte informal o que vienen desde las zonas rurales

hacia El Paraíso. Estos vehículos no solo transportan personas, sino que muchas veces suelen transportar alimentos o mercado.

5.4 Subsector 3

Mapa 10: Subsector 3.



Mapa elaborado en Umap con base en la información recogida.

El subsector 3 (color amarillo) es quizá el subsector que tiene condiciones de movilidad mucho más variadas, pero como generalidad se podría decir que cuenta con una buena oferta de transporte formal. Hacia la parte de la Estrella del Sur encontramos que no hay transporte informal o muy rara vez suele pasar este tipo de transporte por el barrio y por el contrario hay varias rutas del SITP y hay ruta alimentadora:

"Bueno, acá está el 6-5 que es el alimentador, hay ruta por la 68, por la 30 y por la ciudad de Cali y por la Boyacá. No contamos con ruta por la séptima ni por la décima o alguna de las dos, si necesitamos coger ese transporte nos toca ir hasta las Quintas" (E21, mujer, 33 años, ama de casa barrio Estrella del Sur, comunicación personal, 5 de agosto de 2021)

Algunos de los inconvenientes que se han presentado en esta zona es que se han hecho arreglos en las vías que quedaron a medias, además de esto, aún se están realizando obras en el sector que congestionan las vías:

"por aquí suben y bajan volquetas, los carros de la cerveza de la gaseosa, pues el SITP, los alimentadores eeh, grúas grandes, esos carros que cargan postes de la luz."

O sea es que está es la avenida principal, la única entrada y salida de la Estrella y para la parte alta" (E21, mujer, 33 años, ama de casa barrio Estrella del Sur, comunicación personal, 5 de agosto de 2021)

La entrevistada menciona que esta problemática en la vía principal del barrio ha generado grietas en las casas que están cerca y se sienten temblores cuando circulan vehículos de alta carga. Otra particularidad es que es un barrio que tiene andenes muy altos o escaleras y eso impide la movilidad de personas en condición de discapacidad, sobre este tema se hablará más adelante.

El subsector 3 también abarca la zona de Juan Pablo II y otros barrios aledaños. Sobre esta zona se puede decir que, pese a que hay una buena cobertura de rutas del SITP, no hay tantos paraderos y muchas veces las rutas se saltan esos puntos y hay mucha demora en los tiempos de espera. Según un habitante del sector la única salida rápida es mediante la estación de Transmicable que hay allí, pero en general las calles son muy estrechas y los vehículos terminan yendo hacia la calle principal del Lucero o tratan de salir hacia San Francisco.

Ilustración 6: Calles del subsector 3.



Tomada por: Laura Penagos Ávila.

Lugar: Diagonal 68 a sur #18n

Fecha: 9 de julio de 2021.

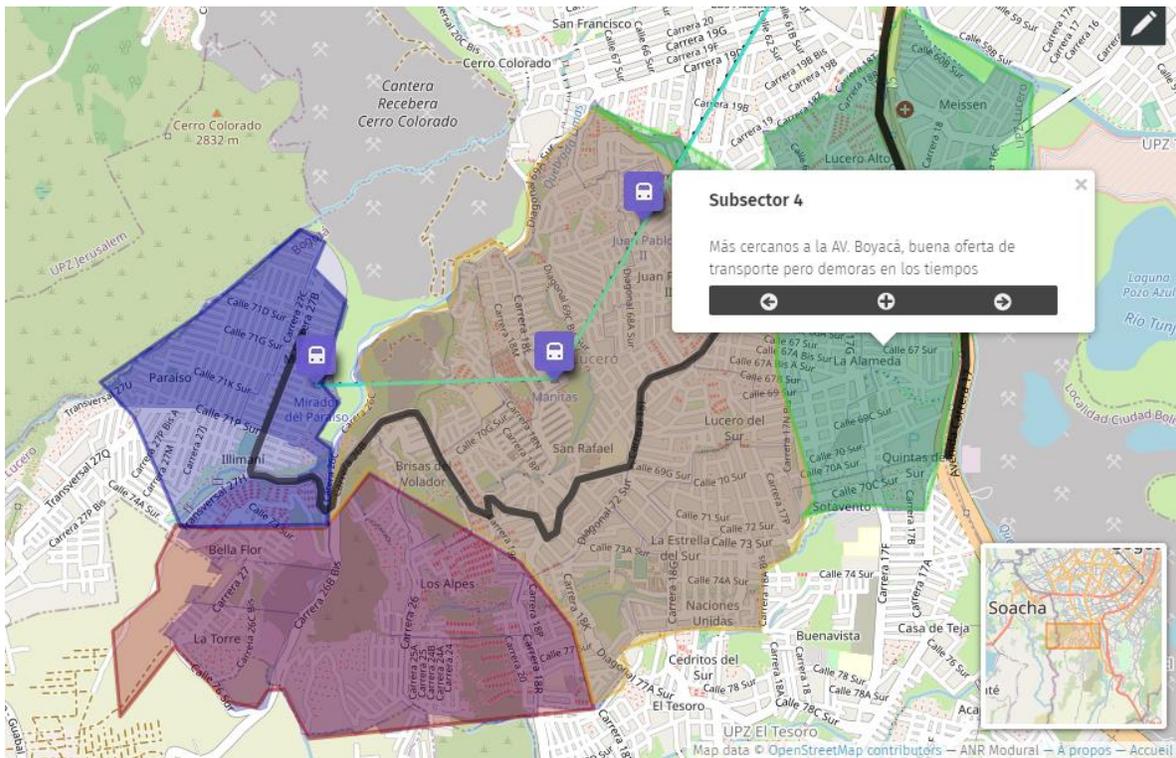
En este sector se evidencia el transporte informal que va desde El Paraíso hacia San Francisco, con respecto a estas rutas y a comparación del Transmicable, es posible negociar el valor del transporte

"aquí hay una rutica que viene de San Francisco hasta aquí, pero son unos camperitos, trabajan después de mediodía en adelante. Y queda uno, como es el dicho, bloqueado, porque si no hay servicio, que ellos si lo traen a uno, ellos le traen a uno con los niños que traigan, no les cobra por los niños. Dese de cuenta que un vehículo ¿y cuánto cobran? Mil pesos. Entonces usted prefiere dar los mil pesos y subir con el niño, que no, que no venirse andando por ahí porque se está exponiendo." (E12, hombre, 81 años, presidente JAC Juan Pablo II, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

Ahora bien, en otros barrios como Vista Hermosa las problemáticas se presentan sobre la vía principal que atraviesa el Lucero y en general hay una amplia oferta de transporte sobre este sector, pero nuevamente se presentan problemáticas en cuanto al tiempo de espera y la estrechez de las calles.

5.5 Subsector 4

Mapa 11: Subsector 4.



Mapa elaborado en Umap con base en la información recogida.

El subsector 4 (color verde) es el que se encuentra mucho más cerca de la Avenida Boyacá, sin embargo, vale la pena diferenciar los barrios que quedan hacia un costado y hacia el otro. Hacia los barrios de Lucero Bajo y Quintas del Sur, lo que se evidencia es que hay una amplia oferta de rutas del SITP y además hay también varias rutas informales que tienen diversos destinos y de las cuales ya se ha hablado en los anteriores subsectores. Hay además rutas alimentadoras y las calles no son tan empinadas como en los demás subsectores.

Ilustración 7: Colegio León de Greiff.



Tomada por: Laura Penagos Ávila.

Lugar: Calle 67 sur #17b. Colegio León de Greiff.

Fecha: 3 de julio de 2021.

En este sentido, las condiciones de movilidad no son tan complicadas como lo son en otros subsectores y hay una mayor conectividad entre el Portal Tunal y estos barrios. Algunas rutas de SITP que pasan por allí son: A606, A610, B608, T11, C612, P44, 742A, C201, 260 entre otras. Y en cuanto a las rutas alimentadoras, hay cerca de 4 rutas que pasan por esta zona.

Uno de los principales inconvenientes que allí se presenta es el comercio informal y está se ha convertido en una problemática tanto de invasión del espacio público como de movilidad ya que esto impide el paso de carros por las vías principales. Otro tema que tocaban bastante los entrevistados era el de los “colados” o como popularmente se les denomina “paseadores” a las personas que toman el alimentador en la zona baja y lo usan para llegar a los barrios de arriba.

En cuanto a la movilidad peatonal, en este subsector no se suele dar tanto como en otras zonas, pero algunos entrevistados mencionaban que resulta más práctico caminar hasta el Portal Tunal que esperar un alimentador. En cuanto al uso de la bicicleta, se evidencia que hay un mayor uso, pero principalmente para realizar actividades de recreación.

En lo que respecta al uso de vehículos motorizados propios, resulta curioso que varios de los entrevistados en esta zona tenían moto y hacían uso de ella no solo como transporte

particular sino para trabajar en aplicaciones como Picap, en relación con el trabajo en este tipo de aplicaciones y el uso de la moto en el sector mencionan:

"mi padre tiene una moto entonces, y fue la principal razón por la moto, como sabrás, fue el tráfico de la Boyacá porque agiliza muchísimo en la moto. Entonces una gran parte de las rutas me iba con él y me dejaba fuera del trancón a otras estaciones cercanas 40 Sur, Santa Lucía o Quiroga" (E2, hombre, 23 años, estudiante ingeniería y trabajador en redes de telecomunicaciones, comunicación personal, 22 de junio de 2021)

"por cuestión del transporte, Pues cuando yo estaba trabajando al otro lado me tocó comprar una moto precisamente por eso, porque el transporte es... Era demasiado pésimo, pues más que todo en la mañana para salir a trabajar" (E4, hombre, 41 años, trabajador taller de motos, comunicación personal, 27 de junio de 2021)

"Cuando empezó el boom del Picap lo baje para mirar cómo era que era el tema. Sí, digamos, uno puede tener su ingreso o puede tener su, puede vivir de eso digámoslo de esa manera. Pero desafortunadamente la educación del pasajero, o la persona que toma la moto, ya sea conductor de moto sobre todos los nuevos o ya sea pasajero de moto, mototaxi, creen que por el hecho de que si yo salgo de la casa al centro me gasto media hora en el autobús urbano creen que ese mismo trayecto lo hago en 10 minutos en la moto" (E2, padre del entrevistado, 50 años aprox., comunicación personal, 22 de junio de 2021)

"Entonces cuando estaba haciendo algunas cosas y me salía un Picap, pues iba y lo hacía y así me la rebuscaba [...] Si ósea pues igual, lo que te digo, no era todo el día en eso, sino que pues estaba digamos, arreglando alguna moto y salió un Picap, pues iba" (E4, hombre, 41 años, trabajador taller de motos, comunicación personal, 27 de junio de 2021)

"Si un amigo que tiene una motocicleta, si vive acá cerca, vive en el lucero bajo, él es el que me recoge a mí [...] O sea, igual me toca pagarle a él para digamos para la gasolina" (E3, mujer, 26 años, impulsadora de ventas, comunicación personal, 25 de junio de 2021)

Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia un mayor uso de la moto, pero no solo con fines de transporte personal sino también como un medio de trabajo que permite cierta flexibilidad sobre los horarios laborales. Igualmente, las personas optan por viajar con conocidos en moto hasta ciertos puntos y de ahí tomar otro tipo de transporte.

En cuanto al uso de taxis o plataformas que presten un servicio similar, se evidencia que no hay un mayor uso, pero las razones por las cuales hay poca oferta de este transporte en el subsector 4 son diferentes a las de los demás sectores:

"Es complicado porque los conductores tienen pánico de estar en el trancón de la Boyacá, ósea el Uber y Beat no se ve mucho, el taxi porque en esos barrios viven bastante taxistas y se ven en mi parqueadero, una gran parte de los vecinos eran taxistas, entonces, eh. Se podría decir que por ser vecinos tenían la confianza y nos podían recoger, nos podían hacer descuento y demás" (E2, hombre, 23 años,

estudiante ingeniería y trabajador en redes de telecomunicaciones, comunicación personal, 22 de junio de 2021)

En las zonas altas se encuentra que las razones por las cuales no suben los taxistas son por temas de inseguridad o por el estado en el que se encuentran las vías, sin embargo, las principales razones por las cuales los taxistas no van hacia esta zona son por los trancones de la avenida Boyacá.

Otro punto importante que se evidencia no solo aquí sino en los demás subsectores, es que hay una especie de exclusividad de los taxistas, es decir, hay taxistas que trabajan exclusivamente en esta zona y se forma una especie de vecindad en torno al taxismo (las personas llaman al conocido que maneja taxi para que los lleve).

En el próximo apartado se verá en mayor detalle cómo son las rutinas de movilidad de los entrevistados y unas características generales de lo que son esas rutinas, dándole mayor importancia a las rutinas de movilidad para el trabajo y el estudio que a su vez presentan patrones de larga y corta distancia.

6. Rutinas de movilidad

Antes de entrar a analizar la información recogida en campo sobre las rutinas de movilidad de los entrevistados, es necesario tener un panorama general a cerca de hacia dónde y de qué formas se suelen mover los habitantes de la Upz. Teniendo en cuenta que los principales viajes se realizan por motivos de estudio y trabajo, a continuación, se presenta un mapa en donde se evidencia los principales destinos:

Mapa 12: Destinos estudio y trabajo.



Fuente: https://rpubs.com/ANR_Modural/Bogota_Indicador_EA-Motivo

Aquí se tuvieron en cuenta 3 variables: los destinos de trabajo y los destinos de estudio en educación básica y en educación superior.

6.1 Viajes por motivos de estudio y de trabajo

Resulta interesante ver que la mayoría de las personas suelen estudiar en colegios dentro o cerca de la misma localidad, esto es algo que también se observó en las entrevistas:

“Pues yo estudiaba en un colegio que es el Popular Bolivariano que queda, eh... En la entrada de Lucero, cerca del puente. Entonces yo tenía compañeras que, ellas vivían en la parte de arriba, en donde ahora está la estación Manitas. Así que ellas lo que hacían eran coger esos carritos de transporte informal donde les cobraban mil o dos mil, no estoy muy segura en la tarifa, pero les cobran esto para poder subirlas, porque el SITP no llegaba hasta allá” (E8, mujer, 20 años, estudiante artes plásticas y visuales, comunicación personal, 6 de julio de 2021)

Asimismo, se observó no solo en las entrevistas sino en las salidas a campo, que muchos de los estudiantes que estudian dentro de la localidad optan por transportarse en rutas informales o en rutas alimentadoras.

Con respecto a los desplazamientos por motivos de estudios superiores, la gran parte de los entrevistados que estudiaron o estaban estudiando se desplazaban hacia la zona central de la ciudad en localidades como Candelaria, Santa fe, Mártires, Teusaquillo o Chapinero para realizar sus actividades ya que en esta zona es donde más se concentra la oferta de universidades. Principalmente se encontraron tres casos de estudiantes: 2 estudiantes de la Universidad Distrital y una estudiante de la Universidad Central. De los estudiantes de la Universidad Distrital vale la pena aclarar que uno de ellos se movilizaba hacia la sede ubicada en Ciudad Bolívar sobre la Av. Villavicencio:

"Estudio en la sede de la Tecnológica de la Universidad Distrital que queda en la Villavicencio. De mi casa a esta sede son 15 minutos en bus si no hay trancones. Entonces pues prácticamente también podía ir a pie y me gastaba mis 30 minutos o la horita ya depende del ritmo del caminar" (E2, hombre, 23 años, estudiante ingeniería y trabajador en redes de telecomunicaciones, comunicación personal, 22 de junio de 2021)

Este recorrido es bastante corto y sería un caso raro teniendo en cuenta el mapa de recorridos que se presentó anteriormente. Con respecto a la otra estudiante de la Universidad Distrital se encontró una diferencia muy marcada en cuanto a los tiempos de transporte y los gastos que esto implicaba:

"mi rutina diaria anterior era pues por el tema del transporte tenía que levantarme tipo tres y cincuenta, cuatro de la mañana para estar llegando a clase de seis en la ASAB [facultad de artes ubicada en Av. Caracas con Av. Jiménez]. Es que el Transmilenio era como lo más rápido, porque en la ruta, la única ruta que me servía era el T12, pero daba muchísimas vueltas, tenía unos desvíos muy largos porque una vez lo intenté y llegué tarde a la clase de seis [...] yo tenía huecos⁴ muy largos, el hueco más largo que tenía era de ocho horas los viernes, pero no quería volver a mi casa, por todo este tema del trancón y luego otras dos horas para salir, así que yo prefería quedarme en ASAB o irme a la biblioteca. Como la Luis Ángel queda muy cerca, entonces yo me la pasaba en esa zona, o en la parte de los museos de arte" (E8, mujer, 20 años, estudiante artes plásticas y visuales, comunicación personal, 6 de julio de 2021)

Para una persona que estudia en la zona central y vive en la parte baja de la Upz Lucero (Quintas del sur) los tiempos en transporte pueden ser hasta de dos horas. Al ser tan largos estos tiempos, los estudiantes suelen pasar todo el día en la universidad o en la zona cercana a la universidad, lo anterior implica diferencias muy marcadas en la forma en la que ellos viven su experiencia como estudiantes, implica un esfuerzo tanto en tiempo como en dinero para cubrir otros gastos como la comida. Sin embargo, esto cambió con la pandemia, pues según la entrevistada al tener clases virtuales se disminuyeron muchos de esos gastos.

En cuanto a las rutinas de movilidad por motivos de trabajo, se encontró que efectivamente los entrevistados solían desplazarse hacia el norte de la ciudad o hacia la Zona Industrial (Av. Américas con Calle 13). A continuación, se presenta uno de los testimonios de una

⁴ Tiempos de espera entre una clase y otra.

entrevistada que anteriormente trabajaba como cajera en una cafetería cerca al Portal Norte y vive en el barrio Brisas del Volador:

"De aquí a allá me gastaba una hora y media, hora y cuarenta, pero de allá para acá, terrible, de allá para acá, yo salía a las dos de la tarde y llegaba muchas veces desde aquí a mi casa a las siete de la noche. Yo siempre les decía en mi trabajo: "yo permanezco más en el bus que lo que trabajo" [...] Primordialmente por eso, porque yo llegaba a mi casa cansada a las siete de la noche a llegar a hacer todos los quehaceres, acostarse uno diez, once de la noche para el otro día, a las tres de la mañana y estar a las siete y media en el trabajo, o sea agotador. Entonces tomé la decisión de que yo quería montar un negocio y pues mi esposo en eso si me ha apoyado" (E16, mujer, 51 años, tendera, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

Como lo menciona la entrevistada los tiempos en transporte en horas de la mañana suelen ser más cortos que en la tarde debido principalmente a los trancones. Por otra parte, cuando ella dice "yo permanezco más en el bus que lo que trabajo" está describiendo la realidad de muchos habitantes de los barrios ubicados en la parte alta. Otro testimonio similar a este es el de una habitante del barrio Alpes que trabajaba anteriormente en la calle 170:

"es un complique yo salgo a las cinco de la tarde de mi trabajo y hay días en que llego a las nueve de la noche contando con suerte, o hay días que, si llueve y hay un trancón, se baro un bus, llegamos a las diez de la noche. Hay veces que me ha tocado bajarme del bus, caminar, coger otra ruta, o subirme en TransMiCable, caminar un poco hasta el CAI de Vista Hermosa y esperar si pasa el bus, porque la otra es que pasen, pasan muy llenos, no recogen o no pasan [...] Hay días que me he demorado desde las cinco de la tarde y he tenido noches en las que se puede llegar a las diez de la noche, aunque puede llegar a las nueve de la noche" (E14, mujer, 30 años, asesora comercial CDA, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

De este testimonio vale la pena destacar que además de ser tiempos muy largos en transporte, también se hace uso de diferentes modos: desde el SITP, Transmilenio, Transmicable y a pie. Otro de los testimonios interesantes es el de un entrevistados que tenía diferentes puntos de trabajo:

"Yo trabajo asistiendo a clientes, es bastante dinero digamos, por promedio podría gastarme al día, quince mil, dieciséis mil pesos porque llegaba al portal, digamos, tenía un cliente en el centro, me bajo, en la diecinueve y me bajo, listo. Ahora el siguiente cliente en la calle 72, vuelvo a subir al Transmilenio, me bajo en la setenta y dos y así sucesivamente. Ese precio podría reducirlo de pronto hasta ocho mil o diez mil, por lo que cuando implementaron el sistema personalizado de tu llave, los transbordos me aliviaron bastante el tema monetario me cobraban trecientos o cero pesos ya dependiendo de que se utilizaba. Entonces podría decir que, en promedio, antes de la llegada de Tu Llave personalizado me gastaba casi 20 mil pesos. Ahora solo me gasto de ocho a diez mil pesos dependiendo del volumen de la visita a los clientes" (E2, hombre, 23 años, estudiante ingeniería y trabajador en redes de telecomunicaciones, comunicación personal, 22 de junio de 2021)

Todos estos puntos estaban ubicados hacia la zona central o hacia el norte de la ciudad, además, refleja la vivencia en otro tipo de trabajos que implican un traslado continuo y por ende un gasto bastante grande solo en transporte. Esta misma modalidad de trabajo (en diferentes puntos de la ciudad y sus alrededores) se encontró en dos entrevistas más:

"Si yo todos los fines de semana roto, por lo menos este fin de semana, me toca en el Galán. Entonces, ya sé que me tocó coger por la sesenta y ocho. y en Ferias también me toca por la sesenta y ocho [...] Me tocaba ir al Éxito de la Colina, eso queda en la 138. Por allá con séptima, ¿Creo que es?, no, mentiras, con novena. Imagínate ese viajecito que me pegué. Tenía que entrar a las once de la mañana. Uno ya sabe que tiene que salir por mucho con dos o tres horas de anticipación [...] mis otros puntos, siempre son en el norte o en Chapinero, siempre he cogido Transmicable, uno se demora unos diez minutos bajando al portal. La espera si, a veces en el Transmilenio es harta de diez, quince minutos que uno como que ay dios mío" (E3, mujer, 26 años, impulsadora de ventas, comunicación personal, 25 de junio de 2021)

"mi trabajo requiere cuatro sedes hay una en la calle 170 que es super lejos donde vivo, trabaje allá por un tiempo, hay otra en la calle 80 Boyacá. Trabaje allá durante un largo tiempo también, y la que más lejos queda es la de Celta. Una que queda ubicada en Siberia, también trabaje allá desde mi barrio me he ido hasta allá, y ahorita estoy trabajando en una que me queda como más cerca, más al sur, que es la que queda ubicada en Puente Aranda, calle 13 con carrera. 42 en la zona industrial, en esa sede me desempeño ahorita." (E14, mujer, 30 años, asesora comercial CDA, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

Lo anterior nos muestra que las rutinas de transporte hacia el trabajo, en estos casos, no son fijas y están en constante cambio casi que a diario.

6.2 Diferenciación entre viajes largos y cortos

A continuación, se dividen los tipos de trayectos que hacen los entrevistados en largos y cortos y los motivos de esos trayectos teniendo en cuenta los motivos principales que son para estudio y trabajo. Asimismo, se evidencian las principales características de sus rutinas de movilidad:

Tabla 6: Características generales de las rutinas de los entrevistados.

Código	Categoría (residente o persona clave)	Sexo	Destino	Descripción de ruta	Medios utilizados	Tiempo	Costo	Tipo de trayecto	Frecuencia de viaje
E1	Persona Clave	Hombre	Zona centro. Barrio El	Barrio Bella Flor> Av. Caracas hasta Av. Jiménez.	Taxi, uber o beat	1 hora aprox.	\$ 15.000	Largo	Baja frecuencia: cada 15 días.
			Paraíso.	Entre calles.	Peatonal	20 minutos aprox.	0	Corto	Dentro de los barrios se mueve frecuentemente
E2	Residente	Hombre	Estudio: Universidad Distrital dentro de Ciudad Bolívar.	Estudio: por Av. Boyacá> Av. Villavicencio hasta U Distrital.	Peatonal	30 minutos	0	Corto	Baja frecuencia después de la pandemia
			Trabajo: zona centro, calle 72 y chapinero	Av. Boyacá hasta Portal Tunal	Alimentador, a pie o moto particular hasta Portal Tunal. Transmilenio, trasbordo en diferentes estaciones.	30 minutos hasta portal Tunal. 1 hora hasta el centro. 30 minutos hasta calle 72.	Entre \$8.000 - \$10.000	Largo	Alta todos los días después de la cuarentena.
E3	Residente	Mujer	Estudio: Universidad Central sede carrera séptima con calle 22.	Cable aéreo> Transmilenio por Av. Caracas hasta calle 19.	Transmicable y Transmilenio.	1 y 30 minutos aprox.	\$2.500	Largo	Baja frecuencia después de la pandemia.
			Trabajo: varios puntos: chapinero, Galán, Éxito Colina.	Av. Boyacá> Av. 68 hasta Ferias o Galán.	SITP.	2 horas.	\$2.300	Largo	Alta frecuencia
				Av. Caracas> Autopista Norte> Calle 138	Transmicable y Transmilenio	2 – 3 horas.	\$2.500	Largo	Alta frecuencia.

E4	Residente	Hombre	Taller de motos dentro de la UPZ	Entre calles.	Caminata	10 – 15 minutos	0	Corto	Alta frecuencia: a diario.
E5	Residente	Mujer	Recorridos para tareas de cuidado dentro de la UPZ	Entre calles	Caminata	15 minutos aprox.	0	Corto	Baja frecuencia: casi no sale de su casa.
E6	Residente	Hombre	Pueblos en Cundinamarca.	Av. Boyacá> 170> Autopista Norte.	Vehículo particular.	3 horas aprox.	Gastos en gasolina y otros: \$15.000 aprox.	Largo	Frecuencia media: realiza estos recorridos dos o tres veces a la semana.
E7	Persona Clave	Hombre	Diferentes puntos dentro de la localidad de Ciudad Bolívar.	Av. Boyacá, Av. Villavicencio. Entre calles de la localidad.	Taxi propio.	No aplica	No aplica	Corto	Frecuencia alta: trabaja todos los días en taxismo.
E8	Residente	Mujer	Antes de la pandemia: Universidad Distrital Av. Caracas con Calle 19	Av. Boyacá> Av. Caracas	Alimentador y Transmilenio	1 hora y 30 minutos aprox.	\$2.500	Largo.	Frecuencia alta antes de la pandemia. Retorno a estas actividades después de la cuarentena.
E9	Persona Clave	Mujer	Barrios aledaños a El Paraíso.	Entre calles	Caminata	15 minutos aprox.	0	Corto	Frecuencia alta durante pandemia.
			UPZ San Francisco	Vía Limas	Transporte informal.	25 minutos aprox.	\$2.000 aprox.	Corto	Frecuencia baja.
E10	Persona Clave	Hombre	Dentro del barrio México Sur.	Entre calles.	Caminata.	10 – 15 minutos	0	Corto	Frecuencia baja: no acostumbra a salir de su casa.
E11	Persona Clave	Hombre	Cercanía barrio Alpes o UPZ Lucero	Entre calles> vía principal Lucero	Caminata Bicicleta Transporte informal.	15 – 20 minutos aprox.	\$2.000 aprox.	Corto	Frecuencia media.
E12	Persona Clave	Hombre	Salón comunal Juan Pablo II	Entre calles	Caminta	15 minutos aprox.	0	Corto	Alta frecuencia: casi todos los días.
E13	Persona Clave	Hombre	Alcaldía local Ciudad Bolívar	Desde Bosa Recreo> Av. Ciudad de Cali> Av. Villavicencio	SITP	1 hora y media aprox.	\$2.300	Largo	Alta frecuencia: casi todos los días.

			Barrios en la zona alta de la localidad.	Entre calles.	Vehículo de uso institucional.	30 minutos aprox.	0	Corto	Frecuencia media.
E14	Residente	Mujer	Trabajo: actualmente en Puente Aranda: Calle 13 con carrera 42.	Vía principal UPZ Lucero> Av. Boyacá> Av. NQS> Av. Calle 13.	SITP	2 horas aprox.	\$2.300	Largo	Frecuencia alta: a diario.
E15	Residente	Mujer. Rutina de su esposo.	No realiza ningún viaje pero menciona la rutina de su esposo: Kennedy	Entre calles hasta vía principal Lucero> Av. Boyacá> Av. 68	Caminata. SITP, en ocasiones realiza transbordos.	1 hora y media en la mañana. De vuelta dos horas o más por el tráfico.	\$2.300	Largo	Frecuencia alta: a diario.
E16	Residente	Mujer	Zona Centro para traer mercancía	Av. Caracas hasta Av. Jiménez.	Alimentador Transmilenio. Taxi ocasionalmente	1 hora y media	\$2.500 Transmilenio - \$15.000 aprox. Taxi	Largo	Baja frecuencia: solo va cuando necesita abastecer la tienda.
E17	Persona Clave	Hombre	Parqueadero SITP Quintas del Sur.	Vía principal Lucero> Entre calles hasta Quintas del Sur	Ruta especial para operadores del SITP	20 minutos	0	corto	Alta frecuencia: todos los días en diferentes horarios.
			Algún paradero del SITP sobre Av. Boyacá	Vía principal Lucero> Av. Boyacá	SITP	50 minutos aprox.	0	largo	Baja frecuencia: pocos días a la semana.
E19	Persona Clave	Hombre	Parqueadero de SITP en Arabia, en Arborizadora Alta o en Quintas del Sur	Entre calles	SITP Caminata Moto particular	Arborizadora alta: 3 minutos. Arabia o Quintas del Sur: 20 minutos	0	Corto	Alta frecuencia: a diario.
E21	Residente	Mujer	Recorridos dentro de la localidad para temas de salud y cuidado.	Entre calles> Av. Boyacá	Alimentador Caminata Taxi	20 – 30 minutos aprox.	\$5.000	Corto	Baja frecuencia: solo sale cuando necesita hacer algún trámite o reclamar medicamentos.

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas.

6.3 Rutinas de los operadores de transporte

Ocurre algo similar con los operadores de transporte, sin embargo, para ellos los desplazamientos son mucho más cercanos y cuentan con una ruta de transporte para horas de la madrugada o de la noche:

"Por lo general, pues sí, es todas las rutas, la mayoría son de Ciudad Bolívar, entonces pues uno recibe en esta Zona. Muy rara vez lo mandan a uno de pronto, a recibir allá a UDCA o a Engativá que son dos ruticas largas, entonces, a veces toca ir a recibir medio viaje de allá hacia acá [...] A veces uno recibe en el patio, que queda en quintas del Sur, o a veces uno recibe en las cabeceras en los paraderos de la ruta, que cuando me queda aquí, cuando recibo en Arborizadora, pues me queda cerquita, como a tres minutos. Y cuando me toca recibir en Arabia, pues voy, dejo la moto en el parqueadero y cojo uno que suba hasta Arabia." (E19, hombre, 24 años, conductor SITP, comunicación personal, 24 de julio de 2021)

"toda esa ruta, o sea esas empresas ahorita tienen rutas de acercamiento, que vienen te recogen al lado de tu casa y te llevan al lugar. Cuando es en la mañana, o sea que uno madruga digámoslo así, que tiene que estar en el parqueadero a las tres de la mañana que salir dos y cuarenta de la mañana, o tres y media de la mañana. Entonces uno le dice al señor de la ruta eh "parcero necesito la ruta pa' mañana" y el viene y lo recoge pues no la puerta de su casa, pero si lo más cerca. Por ahí una o dos cuadras, por ejemplo, a mí, que es subiendo del Paraíso, a mí me recogían era en la principal, de aquí a la principal tengo que pasar tres cuadritas" (E17, hombre, 24 años, conductor SITP, comunicación personal, 20 de julio de 2021)

Teniendo en cuenta esto, los operadores de transporte si bien tienen que iniciar sus jornadas laborales desde diferentes puntos y en diferentes horarios, no tienen tantos inconvenientes para movilizarse ya que cuentan con una ruta de transporte y muy pocas veces tienen que recoger el bus en una zona lejana a Ciudad Bolívar.

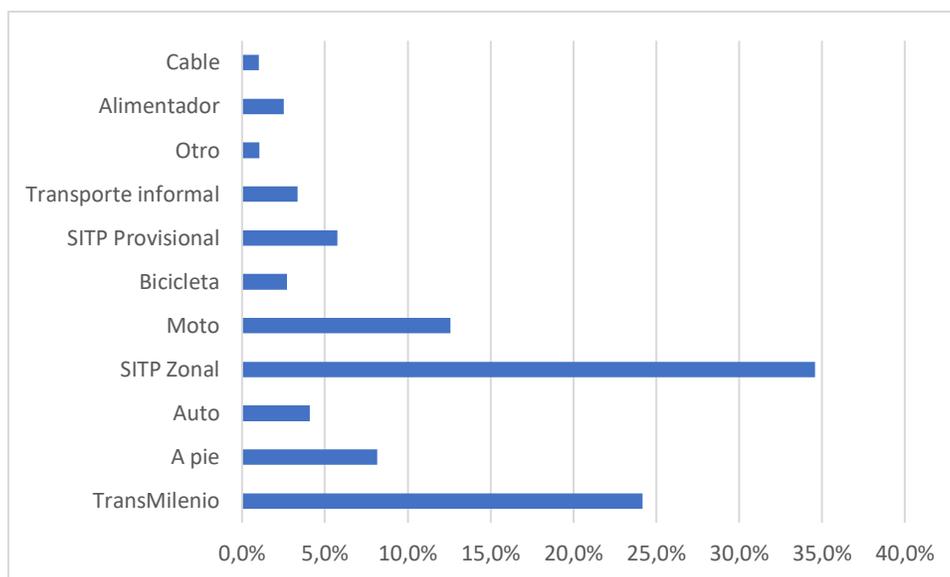
Ahora bien, como se mencionaba anteriormente las personas suelen usar varios medios de transporte a lo largo de sus recorridos, esto sucede porque algunos realizan otro tipo de actividades al salir de trabajar que muchas veces están relacionadas con el tema de salud o el cuidado de los hijos. Esto se evidenció principalmente en mujeres cabeza de hogar que solían ir por medicamentos o que tenían que recoger a sus hijos.

De este tipo de movilidad resulta curioso ver que suelen ser recorridos cortos, muchas veces dentro de la misma Upz y que además suelen ser varios a lo largo del día. Sobre este tema nos extenderemos en el apartado sobre enfoque diferencial.

6.4 Generalidades

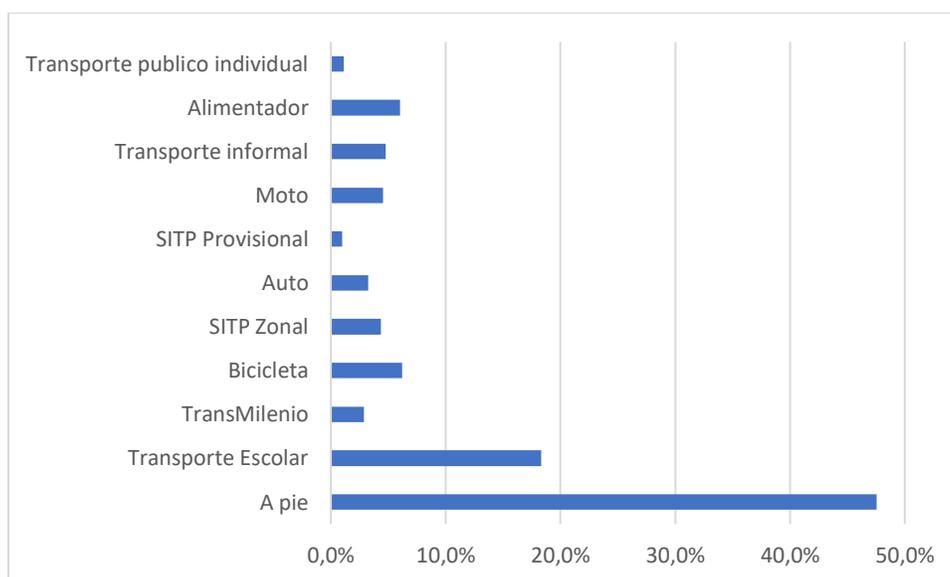
Finalmente, es de gran utilidad retomar algunos datos de la EMU (2019) en donde se muestra el modo principal de transporte que utilizan los habitantes de esta Upz para desplazarse al trabajo y al estudio:

Gráfico 7: Modo principal de transporte para el trabajo.



(Elaboración propia con base en EMU 2019)

Gráfico 8: Modo principal de transporte para el estudio.

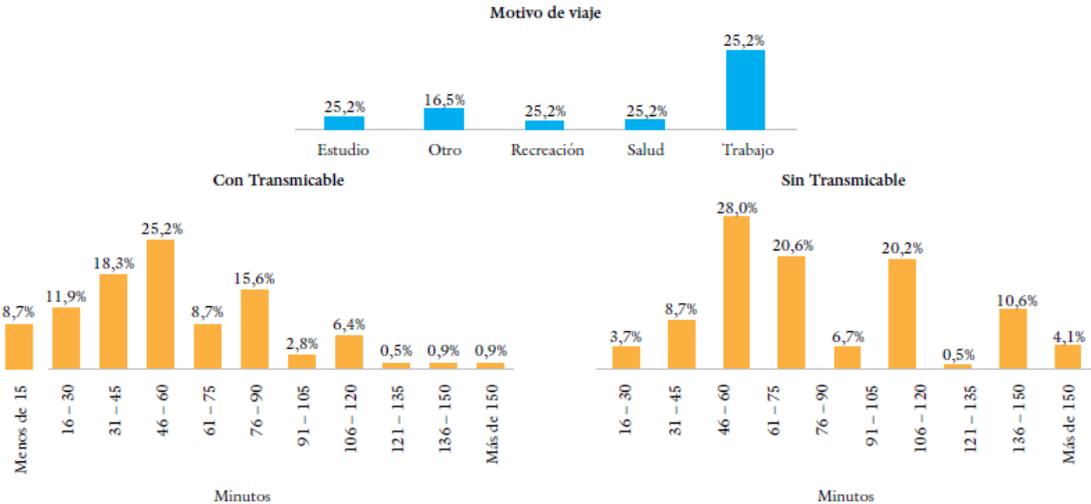


(Elaboración propia con base en EMU 2019)

En el caso del trabajo, el transporte más usado suele ser el SITP (35%) y le sigue el Transmilenio (24%) y en el caso del transporte para estudio el modo más usado es A pie (47%). Para el caso del transporte para estudio quizás estos datos tuvieron principalmente en cuenta a los estudiantes de educación básica, ya que, como se mostraba en el mapa, los estudiantes de educación superior tienen que dirigirse al centro de la ciudad y muy difícilmente la mayoría lo hará a pie. Estos datos también nos podrían indicar que hay una tasa muy baja de habitantes de la Upz que asisten a una educación superior.

Por último, Garnica (2019) muestra la percepción que tienen las personas en el uso del Transmicable y encuentra que para los viajes de regreso las personas no suelen tomar el Transmicable debido a que se agotan los tiempos para hacer transbordo (75 minutos) y en vez de gastar otro pasaje optan por tomar rutas alimentadoras. Lo anterior nos da pistas acerca de por qué los viajes de regreso pueden ser más largos. Asimismo, Garnica muestra los principales motivos de viaje en Transmicable y los tiempos de transporte antes y después del Transmicable:

Gráfico 9: Motivos y tiempo de viaje en Transmicable.



(Garnica, 2019, Pág. 10)

Aquí se evidencia que el Transmicable en el sector ha sido de gran utilidad para quienes necesitan transportarse por motivos de trabajo y ha reducido en buena parte los tiempos que las personas tardan transportándose. Sin embargo, resultaría interesante ahondar en las razones por las cuales este medio de transporte se usa muy poco por motivos de estudio.

7. Los impactos de la pandemia y del paro nacional sobre las rutinas de movilidad cotidiana

Otro de los aspectos que se abarcó a lo largo de las entrevistas fue todo lo relacionado a los efectos que había causado la pandemia y a su vez el paro nacional, sobre las rutinas de movilidad cotidiana. Antes de entrar directamente sobre la información que se encontró, es necesario destacar que la mayoría de entrevistados hacían referencia a las afectaciones económicas que generó la pandemia: desempleo, cierre de comercio, falta de ayudas económicas, etc. Así pues, las rutinas de movilidad también se vieron afectadas por esa misma crisis económica.

7.1 Cambios en las rutinas de movilidad

Para algunas personas residentes de los barrios la pandemia implicó la pérdida de su empleo y por las restricciones de la cuarentena no pudieron acceder si quiera a un trabajo informal:

"Muy duro porque venía de una temporada que no había estado trabajando muy bien aquí y la entrega estaba recogiendo algunas cosas que pasaron, me habían terminado con un grupo en la calle 80 hacía unos meses y estaba mal, eh. Volví conseguí trabajo, me volvieron a llamar de la empresa. Cuando comenzó la pandemia, pues sacaron a todo el grupo, eh, fue muy brusco por que el gobierno dijo: "vamos a ayudarte", que se les iba a llevar mercado, pero como te digo, es un barrio que está muy en el olvido. Una sola vez me dieron un mercado, de la Alcaldía no daban abasto los camiones que mandaban. Una sola vez he recibido mercado de eso. No tuve trabajo, estuve encerrada por mucho tiempo con el tema del miedo, la pandemia, todo eso" (E14, mujer, 30 años, asesora comercial CDA, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

"Pues ahorita, pues el desempleo y... Y pues también, digamos de no haber jardines, colegios, porque pues eso es lo que más que todo a uno... Lo amarra, porque, pues antes había todo abierto, pues uno mandaba a los niños al colegio y los pequeños al jardín. Pero ahorita no, y eso es lo que a uno lo detiene para uno salir a trabajar" (E5, mujer, 24 años, ama de casa barrio Alameda, comunicación personal, 3 de julio de 2021)

En este sentido, si bien se prometieron una serie de ayudas para las personas que vivían en los barrios más marginados, lo que muchos residentes mencionan es que esas ayudas no se dieron en el momento oportuno y fueron muy pocas por parte de la alcaldía. Igualmente, las mujeres tenían otro tipo de razones para estar desempleadas ya que, debido a la cuarentena, el cuidado de los niños dependía enteramente de ellas.

Resulta interesante ver que dependiendo del perfil de la persona esa crisis económica se vivió de formas muy diferentes. Por ejemplo, para los residentes la falta de empleo, el cuidado de los hijos y el miedo a salir fueron dos factores constantes que limitaron en gran parte su movilidad. Sin embargo, para los líderes barriales la principal preocupación era hacer llegar las ayudas de alguna u otra forma a las familias que más lo necesitaban:

"Generalmente, antes de la pandemia, una rutina normal era, pues llegar a los puntos de reunión, o puntos de encuentro con los talleres y demás, pero, pues la llegada de la pandemia, hizo que, ya como líderes empezáramos a buscar quienes nos colaboraran con ayudas alimentarias para las personas, algunas ayudas médicas, porque eran personas que por digamos, por el mismo colapso de los hospitales, pues no reciben atención médica estaban solos no tenían quienes los ayudaran, no hay espacios donde pudieran ir a recibir actividades entonces como que más tensión, algunos depresión. O sea, muchos problemas que generaba el encierro y la falta de ayuda, o de la falta de actividades [...] y pues la economía, porque muchos de los comerciantes que había aquí en el sector tuvieron que cerrar porque no se vendía igual, porque ¿Quién iba a comprar sino No había ingresos?" (E9, mujer, 31 años, líder comunitaria barrio Paraíso, comunicación personal, 8 de julio de 2021)

"Muchísimas cosas, primero, en cuestión económica y... Familiar, porque la mayoría de la gente que vive en estos barrios son, somos desplazados por la violencia. Eh, Gente, por ejemplo, como en el caso mío, que no tiene un empleo fijo y que vivíamos del día a día. En el momento de la pandemia nos encerraron y no, no hubo ayudas del Estado. Entonces eso generaba un detrimento económico, primero y lo otro, la inestabilidad familiar. Muchas familias tuvieron que trasladarse del barrio, eh, muchos hogares se separaron, precisamente por eso de la cuestión económica, y hasta el momento... Eh, si ha habido ayuda de parte del Estado, en algunos casos, que, que un incentivo que dan, pero con ciento veinte mil pesos, ninguna familia se mantiene al mes" (E11, hombre, 57 años, Representante Fundación A. T. & Alpes, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

"Sobre eso, tuvo bastantes afectaciones. Primero, la escasez de dinero de la comunidad, el tercero las necesidades de alimentos.... y en cuarto, los medios de salud y medicina. Muy difícil [...] Han recibido muy poquitas durante este periodo, han recibido unos, no todos. Porque yo comencé, yo aquí, aquí si tengo en cuenta quienes han recibido y quienes no han recibido, y gente que verdaderamente necesita viejitas y abuelitas bien urgidas, v con uno o dos nietos por ahí, y nunca les llegó un apoyo de nada. Tenían un servicio de un bono, que les dicen que les daban. Nunca llegó ese bono, nunca lo recibieron y cuando van a reclamar dijeron que ya no había nada, no se sabe qué rumbo cogió ese dinero. Por una parte, por el otro lado, fuera de eso buscaban los medios de salud, no encontraban apoyo porque todo era por medio de Internet, que no había nada presencial." (E12, hombre, 81 años, presidente JAC Juan Pablo II, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

En este sentido, sus rutinas de movilidad solían ser incluso más ajetreadas ya que estaban constantemente interactuando con la comunidad. Vale la pena destacar que, a diferencia de otros perfiles, los líderes comunitarios no se movilizan hacia zonas lejanas de la localidad e incluso, tienen trabajos (a parte de los comunitarios) que desempeñan dentro de los mismos barrios. Lo anterior para decir que los modos en los que ellos acostumbran a movilizarse antes y durante la pandemia, es a pie o en algunos casos utilizan rutas informales que pasan dentro de la misma Upz.

7.2 Cambios en la oferta y demanda de transporte

Otros cambios importantes que se observaron a raíz de la pandemia, es que la congestión de las vías disminuyó considerablemente:

"cuando comenzó la pandemia. El miedo de esta nueva enfermedad. El barrio en sus primeros meses estuvo prácticamente desolado. Y gracias a eso, la Boyacá se volvió una vía bastante rápida, ya no eran dos horas y media, sino eran hasta cinco minutos del portal al barrio en que yo vivía, Quintas del Sur, porque todo mundo confinado y la Boyacá se aceleró considerablemente" (E2, hombre, 23 años, estudiante ingeniería y trabajador en redes de telecomunicaciones, comunicación personal, 22 de junio de 2021)

Sin embargo, esto se debía en buena parte a una disminución considerable en la oferta de transporte. Algunos trabajadores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) son conscientes de ellos:

"Sinceramente disminuyó, o sea de un cien por ciento disminuyó como un sesenta por ciento, porque ya es que, cada carro, la frecuencia de cada carro es de cada diez minutos y ya no salían cada diez minutos sino salíamos cada veinte minutos. La misma hora se sacaban, diez, quince carros. Entonces ya en esa hora se sacaba nada más, seis, siete carros." (E17, hombre, 24 años, conductor SITP, comunicación personal, 20 de julio de 2021)

"Hubo cambios en los horarios, incluso redujeron lo que se llama las tablas. O sea, si salía normalmente un carro a diez minutos, ya no lo iban a mandar a diez minutos porque no había a quien cargar, entonces, por ahí a 20 minutos, 25 minutos [...] Sí, yo creo que... Pues cuando empezó la pandemia, sí, muchísimo. Yo creo que más del 90 por ciento, o sea recién empezó, porque pues ya después fueron dejando salir y eso, pero recién empezó si habían sido unos días que pa' arriba y pa' abajo, y desocupado porque no había a quien cargar." (E19, hombre, 24 años, conductor SITP, comunicación personal, 24 de julio de 2021)

La reducción en la cantidad de buses que se sacaban se veía reflejado tanto en la descongestión de las vías principales como en las quejas de los usuarios que aún en medio de la pandemia tenían que salir. Asimismo, en Transmicable también se generaron una serie de cambios:

"por lo menos en el TransMiCable, en una parte de la pandemia, si uno no presentaba alguna justificación real de que tenía que salir, entonces no lo dejaban a uno usar el TransMiCable, fue como corto el tiempo, pero si... Personas que de pronto tenían, o se iban a ir a hacer un turno o algo, o a rebuscársela, como dice uno, pues se veían afectados, porque pues no pudieron salir porque no lo dejaban, no tenían una justificación para salir del barrio, entonces esto afectaba, porque mucha gente no podía dejar de rebuscárselas, porque, pues en la casa lo esperan a uno con algo, para, para cubrir los gastos" (E9, mujer, 31 años, líder comunitaria barrio Paraíso, comunicación personal, 8 de julio de 2021)

Lo anterior para evidenciar que la oferta también se redujo en este tipo de transporte que, aunque está en constante movimiento no admitía el ingreso de todas las personas. Por otra parte, y según los trabajadores de Transmilenio, el sistema de transporte tiene un déficit financiero muy grande ya que la demanda de usuarios disminuyó considerablemente y esto atrasó los procesos de implementación de nuevas rutas y nuevos vehículos. Con respecto a la demanda que tenía Transmicable, una trabajadora del sistema menciona lo siguiente:

"Nosotros estábamos movilizándolo, alcanzamos a movilizar hasta casi 25000 usuarios al día en condiciones normales. Cuando la pandemia arranca, pues esta cifra se baja considerablemente, entonces ya no estamos hablando de 25000 usuarios, sino que estábamos hablando de, no sé, 14000, llegamos incluso como hasta 11000 usuarios. Entonces, pues esto también es el principal tema que empieza a repercutir con la pandemia y es la disminución en el uso del sistema, no sólo en el cable, sino pues paso en general en todo el sistema transporte." (E18, mujer, 38 años, profesional de gestión social y cultural de Transmilenio, comunicación personal, 27 de julio de 2021)

Partiendo de lo anterior, estamos ante una crisis económica que no solo golpeó directamente a los hogares más empobrecidos, sino que además, golpeó a las empresas de transporte afectando en todos los sentidos posibles las dinámicas de movilidad.

Por otra parte, no solo este tipo de transporte se vio afectado, uno de los taxistas entrevistados también mencionó los impactos que tuvo la pandemia sobre su empleo:

"Un descuadre ni el hijue julio eso fue, esa cuarentena, esa vaina, eso fue duro, porque uno no hacía nada. Si uno, por ejemplo, se llevaba treinta, cuarenta mil pesos para la casa en la pandemia era mucho. Le bajaron a la cuota del carro, pero lo mismo, no se hacía ni eso [...] No podíamos trabajar ni nada, porque el señor [el propietario de los taxis] decía que era más gasto el combustible que lo que él estaba recibiendo por el carro entonces él lo dejó quieto" (E7, hombre, 43 años, taxista, comunicación personal, 3 de julio de 2021)

Para los taxistas la demanda bajó muchísimo y además de afectarlos directamente a ellos, los dueños de los taxis también se veían afectados, incluso algunos optaron por vender los taxis y buscar otros medios de empleo. Esta baja demanda se puede deber a dos factores: el primero es un factor común a todos los medios de transporte y es que las personas no podían moverse debido a la cuarentena y el segundo es un factor muy particular del taxismo y es que, debido al desempleo, las personas empezaron a optar por medios de transporte mucho más baratos, que a su vez les permitiera protegerse del virus y que además no dependiera de la oferta de transporte formal:

"pues debido a la escasez de buses, mi esposo que él trabaja todos los días se consiguió una bicicleta, porque los buses acá estaban demasiado llenos, no se respeta el uso del tapabocas ni la distancia ni nada. Eso se ha presentado aquí para todo" (E21, mujer, 33 años, ama de casa barrio Estrella del Sur, comunicación personal, 5 de agosto de 2021)

Aunque aún no se tienen cifras exactas del aumento del uso de la bicicleta dentro de esta Upz, si hubo un incremento del 80% de viajes en bicicleta dentro de Bogotá. Para abril del 2020 se registraron 360.000 viajes diarios mientras que para diciembre de ese año, la cifra aumentó a 650.000 (Secretaría de movilidad, 2021)

En la siguiente tabla se resume un poco los cambios en la oferta de transporte:

Tabla 7: Cambios en la oferta de transporte debido a la pandemia.

Tipo de transporte	Cambio en la oferta	Aforo	Precio.
Transporte informal	Aumento: más vehículos especialmente en el subsector 1 y 2.	Se mantuvo igual.	Subió: anteriormente era de \$1.800
SITP	Disminución en cuanto a los tiempos de salida y a la cantidad de vehículos. Ese cambio se dio fuertemente al inicio de la pandemia pero no ha retomado su oferta anterior.	Disminuyó más del 70% en cuarentena pero ha vuelto a la normalidad.	Se mantuvo igual.
Alimentador	Disminución en cuanto a los tiempos de salida y a la cantidad de vehículos. Ese cambio se dio fuertemente al inicio de la pandemia pero no ha retomado su oferta anterior.	Disminuyó más del 50% pero ha vuelto a la normalidad.	Sin costo, se mantuvo igual.
Transmicable y troncal de Transmilenio	Durante un tiempo de cuarentena: (marzo – julio 2020) solo se permitía ingresar al sistema con una autorización.	Disminuyó más del 50% pero ha vuelto a la normalidad.	Se mantuvo igual.
Taxi y plataformas (Uber, Didi, Picap, Beat, Indriver, etc.)	Disminuyó considerablemente debido a la baja demanda.	Se mantuvo igual.	Varía dependiendo el trayecto.
Bicicleta	Aumento considerablemente debido a la baja oferta de otros medios de transporte y a las medidas de bioseguridad.	No aplica.	No aplica.
A pie	Aumento considerablemente debido a la baja oferta de otros medios de transporte y a las medidas de bioseguridad.	No aplica.	No aplica.

Fuente: Elaboración propia.

7.3 Cambios relacionados con el Paro Nacional

Ahora bien, dejando a un lado el tema de la pandemia pasemos a ver los cambios en las rutinas de movilidad que trajo consigo el Paro Nacional. Cabe aclarar que el paro tuvo su inicio el 28 de abril de 2021 y sus momentos más críticos ocurrieron en mayo y junio del

presente año. Entre las principales afectaciones se menciona el cierre de algunas estaciones de Transmilenio lo que imposibilitó la entrada a la Upz y la salida hacia zonas centrales de la ciudad:

"hace como dos días tuve que ir al centro y las estaciones, la mayoría están cerradas, entonces para llegar a donde iba me toco es dar mucha vuelta, porque varias estaciones que me dejaban hay cerca estaban ya cerradas, entonces, muy complicado" (E1, director fundación Nugesí21, comunicación personal, 19 de junio de 2021)

"por lo menos hace como unos quince días cerraron el portal, yo venía en Santa Lucía y cerraron el portal y devolvieron el Transmilenio y luego coja lo primero que encontraron: un carro de esos piratas que lo lleva a uno hasta el Lucero Bajo y de ahí mire pa' arriba como, uno se llega acá, porque literalmente el portar lo cierran, cierran todo" (E3, mujer, 26 años, impulsadora de ventas, comunicación personal, 25 de junio de 2021)

Cabe resaltar que ni en las visitas de campo ni en ninguna otra entrevista se evidenció la existencia de rutas informales que fueran hasta Santa Lucía, lo que si se evidenció es que estas rutas informales se ajustan a las situaciones extraordinarias de movilidad que se puedan presentar incluso subiendo los precios del pasaje para aprovechar la coyuntura. Por otra parte, quienes más se veían afectados por estos cierres eran quienes vivían en las zonas más altas de la Upz ya que tenían que hacer caminatas muy largas para llegar a los barrios. Otro aspecto que mencionaron algunos entrevistados es que debido al paro se presentaron alzas en los precios de la canasta familiar, así lo expresa una tendera del barrio Brisas del Volador:

"El paro si nos ha afectado muchísimo teniendo en cuenta que cuando estábamos en pleno paro todos los productos se dispararon de precios y uno como tendero para uno surtir, para venderle a la gente era complicado" (E16, mujer, 51 años, tendera, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

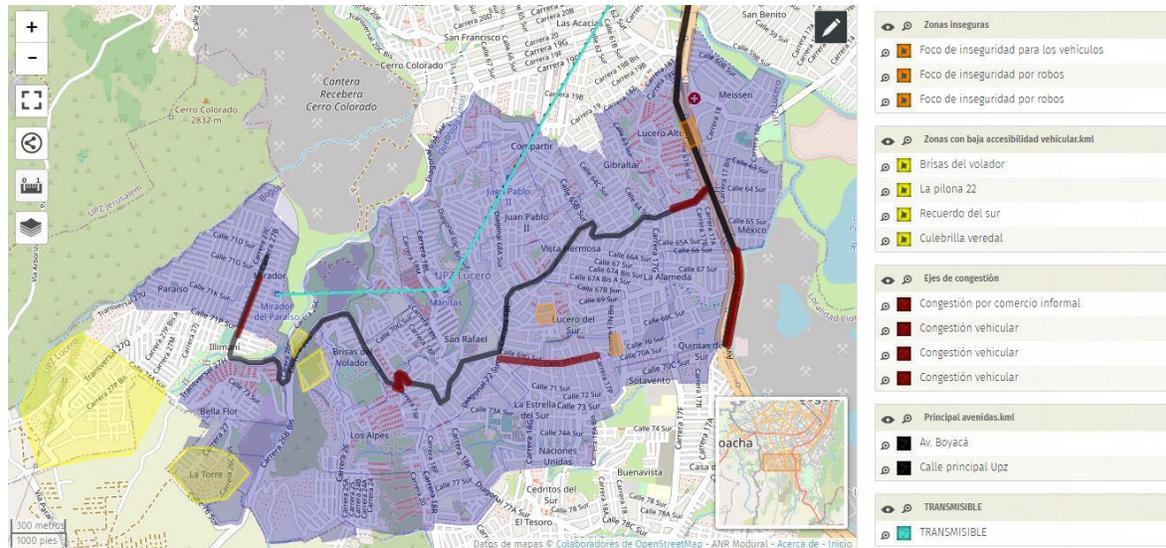
Finalmente, cabe resaltar dos aspectos interesantes; el primero es que, si bien Transmilenio sufrió muchas afectaciones tanto en las estaciones como en los buses, el Transmicable no se vio afectado de ninguna forma: ni las estaciones ni las cabinas fueron vandalizadas. Esto se debe en gran medida a que hay una fuerte apropiación hacia este sistema de transporte y es quizá el resultado de una gestión social y de una vinculación de la comunidad con el proyecto incluso desde antes de implementar la infraestructura.

El segundo aspecto interesante es que desde la misma secretaría de movilidad se trataban de generar acciones para dinamizar la movilidad en medio de los bloqueos, estas acciones solían ser inmediatas y a corto plazo como arreglar la semaforización, dar una vía para los manifestantes o dialogar con ellos. Si bien son acciones fundamentales para mejorar la movilidad en momentos caóticos, es necesario que desde la secretaría se implemente un plan mucho más eficiente frente a este tipo de crisis.

8. Principales problemas y conflictos relacionados con la movilidad

Este es quizá el apartado sobre el que más se recogió información, las personas tenían miles de críticas frente a la movilidad en la Upz y constantemente salían a relucir otros problemas como la delincuencia. En el siguiente mapa se establecieron algunos puntos en donde los entrevistados mencionaron problemas de congestión vial, de baja cobertura vehicular o de inseguridad.

Mapa 13: zonas de movilidad problemáticas dentro de la Upz.



8.1 Movilidad – inseguridad

Hay diferentes tipos de inseguridad a la cual están expuestos los usuarios, esto depende del modo de transporte que utilicen: para muchas personas los alimentadores son vehículos que están altamente expuestos a atracos masivos o robos personales, según algunos entrevistados hay puntos específicos en donde se dan este tipo de robos dentro de los alimentadores:

"Entonces en el tiempo en que pasa los semáforos, en esa avenida que es grande prácticamente [Av. Boyacá] ha habido casos de que o dejan las ventanas abiertas los alimentadores, meten la mano y sacan el celular o fuerzan la entrada y en el trancón el conductor no se puede mover y ahí está el robo" (E2, hombre, 23 años, estudiante ingeniería y trabajador en redes de telecomunicaciones, comunicación personal, 22 de junio de 2021)

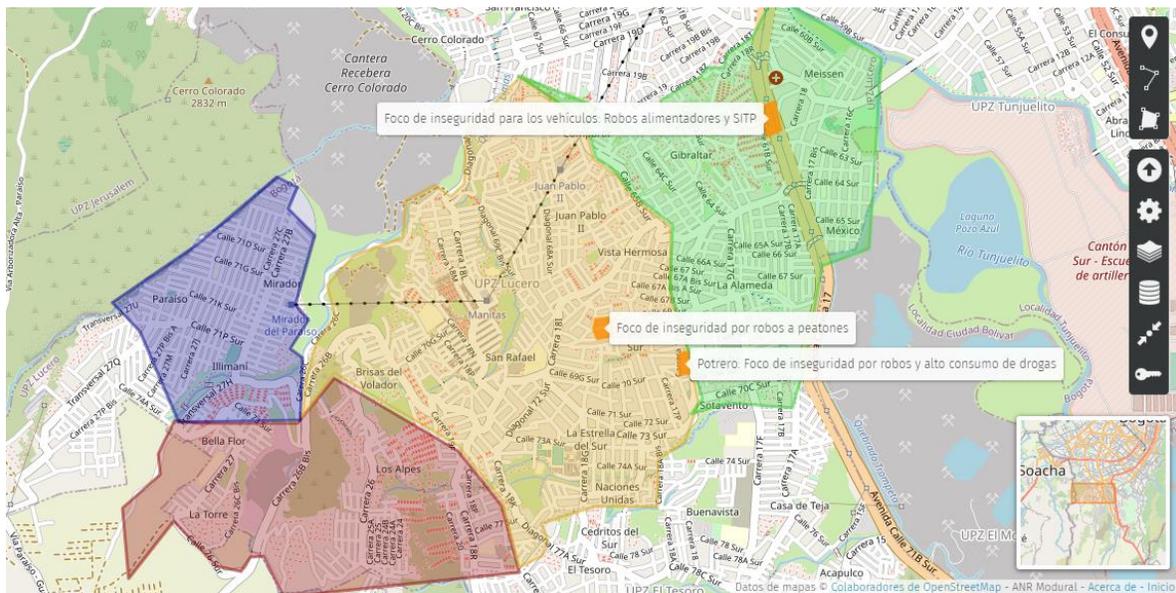
"por lo menos la movilidad, la movilidad en el alimentador era horrible porque la montonera, los robos, o sea uno no estaba seguro en un alimentador, la verdad y más digamos a las horas de la noche, en las horas de la noche es tenaz" (E3, mujer, 26 años, impulsadora de ventas, comunicación personal, 25 de junio de 2021)

"pues acá el problema que tenemos es que, en la mañana, las rutas de tránsito son muy demoradas. Y eh... en el alimentador, tenemos el problema de que, pues como permiten que se cole tanto la gente, pues asimismo se está presentando mucho robo en los alimentadores. Entonces digamos, el alimentador hay dos paradas que son acá cerca a la casa [vía principal barrio Estrella del sur], en una abren para que se suba la gente, entonces suben los ladrones, roban y se bajan en la siguiente parada." (E21, mujer, 33 años, ama de casa barrio Estrella del Sur, comunicación personal, 5 de agosto de 2021)

Teniendo en cuenta lo anterior, si bien las rutas alimentadoras son las que más trasladan personas hacia el portal Tunal, también son los vehículos en donde más robos se presentan. Los habitantes del sector atribuyen estos robos a dos factores: a la facilidad que hay para entrar y salir de estos vehículos y también a los trancones que se presentan en la Av. Boyacá (ver Mapa) en donde los buses quedan casi estacionados y no pueden moverse. Asimismo, se entrevistaron a dos conductores del SITP y en ambas entrevistas se mencionó el tema de los atracos dentro de los buses como algo muy normal en la Upz y algo que estaban acostumbrados a vivenciar a diario.

En el siguiente mapa se ubica en color naranja los principales focos de inseguridad que mencionaron los entrevistados:

Mapa 14: Focos de inseguridad



Mapa elaborado en Umap con base en la información recogida.

Por otra parte, hay un segundo tipo de inseguridad que se presenta en las rutas informales. A diferencia del transporte formal, la inseguridad que perciben los usuarios en este tipo de rutas está ligada a la falta de revisión de los vehículos y a las imprudencias que muchas veces pueden cometer por no estar reguladas.

"Hay unas piraticas que son ilegales, una buseticas que llegan desde el Lucero, pero son en muy mal estado, llevan a la gente sí, pero también pueden generar un

accidente grave, porque son carros que se nota a simple vista que no tienen un seguro, no tienen revisión técnico-mecánica, no tienen unas condiciones para legalmente, no... Son un peligro porque suben y bajan llenas y en cualquier momento se les estalla una llanta, porque como te digo, son vehículos llenísimos" (E14, mujer, 30 años, asesora comercial CDA, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

Con respecto a esto, hay una especie de generalización sobre los conductores de las rutas informales, algunos entrevistados se referían a ellos de forma despectiva y uno de los conductores de SITP menciona un incidente que tuvo un compañero con un conductor de ruta informal dentro de la localidad:

"Incluso con un compañero de nosotros hubo un evento bastante trágico. Hace ya un tiempito, que uno de una buseta de esas le pasó por encima a un compañero de nosotros y pues lo mato... eso pasó en, ahí en la Universidad Distrital en Candelaria. Eh, el pirata pues paso y le rompió un espejo, y el compañero lo alcanzo más adelante y se bajó a que le pagara el espejo y lo que hizo fue, pues pasarle el carro por encima y lo mata de una vez." (E19, hombre, 24 años, conductor SITP, comunicación personal, 24 de julio de 2021)

"Yo les digo camastros, es un vejestorio que no tiene ninguna clase de tecnología ni de ingeniería, si no que usted coge un tubo y lo suelda ahí, y luego trasteen un poco de maletas y botellas de reciclaje pa' llevar, y eso se meten en contravía, causan accidentes, llevan a la señora o a la mujer, o a la moza, o a la concubina que se les dice, la llevan con tres o cuatro niños fumando marihuana" (E10, hombre, 54 años, presidente JAC México, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

Con base en estos testimonios, se tiene una percepción negativa sobre los conductores de rutas informales y esto, ligado a la falta de revisión de los carros, genera toda una sensación de inseguridad vial para quienes toman las rutas.

Hay un tercer tipo de inseguridad que si bien no se da dentro de los vehículos, también está ligada a la movilidad porque se da en medio de las caminatas que las personas tienen que hacer para tomar otro modo de transporte. En el Mapa se pueden evidenciar algunos polígonos de color naranja que obedecen a zonas de inseguridad mencionadas por los habitantes. Una de ellas está ubicada en la Av. Boyacá ya que, como se mencionó anteriormente, suelen ocurrir robos masivos en medio de la congestión. Sin embargo, hay otras zonas como lo son un potrero entre el barrio Quintas del Sur y Estrella del Sur y la otra zona es en un parque ubicado en el barrio Lucero del Sur. Los entrevistados mencionaron que, al pasar por estas zonas para poder tomar un SITP o un alimentador, habían evidenciado robos.

8.2 Congestión y deterioro de la malla vial en las principales avenidas

Pasemos ahora a la segunda problemática mayormente mencionada por los entrevistados: la congestión en las principales avenidas y el deterioro de estas. En primer lugar, es necesario mencionar las causas por las cuales se genera dicha congestión ya que hay varios motivos dependiendo la zona.

En la zona alta la congestión se genera principalmente por la estrechez de las vías y lo empinadas que son, igualmente, hay algunas particularidades como los arreglos del espacio público que últimamente se están llevando en el barrio El Paraíso que han generado que los vehículos usen la zona de regulación del SITP para transitar. En cuanto a los barrios como Alpes o Brisas del Volador, la congestión vehicular está ligada a las curvas que hay sobre la vía principal y a los accidentes que allí suelen presentarse, a continuación, un conductor menciona un accidente a la altura de “la curva del pailetero”:

"el compañero que iba bajando, no sé qué pasaría, pero disque se le reventó la manguera del compresor de aire y de una vez se quedó sin frenos, pues, él compañero lo único que hizo fue darle el orillazo hacia un lado y el otro T-11 venía subiendo, y ese día, gracias a Dios, no hubo ni muerte ni nada. Pero si hubo personas lesionadas, con lesiones graves." (E17, hombre, 24 años, conductor SITP, comunicación personal, 20 de julio de 2021)

Estos accidentes suelen darse con mucha frecuencia y hay muy poco espacio para que los vehículos grandes maniobren, además, la forma de la vía aumenta la velocidad de los vehículos que van bajando.

Un poco más abajo (hacia la parte de Lucero Bajo y Vista Hermosa) suele presentarse otra problemática y es la invasión del espacio público que impiden que los carros usen ambos carriles. Según un trabajador de la secretaria de movilidad está problemática se da en dos sentidos:

"aquí hay varias situaciones, porque en Lucero tiene, que creo que al igual que la mayoría de toda la localidad, tiene su zona, la zona baja y la zona alta. En la zona baja generalmente se atienden problemáticas de invasión de espacio público, eh, y ya más o menos en la parte de arriba, eh, se atienden problemáticas más de, eh... Falta de servicios de ruta, eh, generalmente también hay unas zonas dentro de toda la localidad donde predomina el transporte informal, que es parte de la zona baja hasta la zona alta de la localidad [...] pero la invasión de espacio público no es sólo por medio de vehículos, sino que también se da por medio de establecimientos, hay establecimientos que hacen uso de la extensión de la actividad comercial y eso obviamente obstaculiza el tránsito de los peatones. Lo que hace es que ellos se expongan sobre la vía para poder pasar de un lado a otro, pero esos temas se trabajan con la Alcaldía. Últimamente hemos estado trabajando bastante y articuladamente, pues vamos sensibilizando tanto a los comerciantes como a los infractores de vehículos" (E13, hombre, 43 años, gestor social Secretaría de Movilidad, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

En la siguiente fotografía se puede observar claramente la congestión de las vías debido al comercio informal y al parqueo de carros en los laterales:

Ilustración 8: Invasión del espacio público.



Tomada por: Laura Penagos Ávila.

Lugar: Carrera 17g #65 bis sur. Calle comercial Lucero Bajo.

Fecha: 21 de julio de 2021.

Esta problemática está ligada a otras tantas como la baja oferta de empleos formales que obliga a las personas a tener puestos de comercio ambulantes o a la falta de parqueaderos en el sector, sin embargo, es uno de los principales temas que se ha venido trabajando desde la alcaldía.

Dejando a un lado el tema del comercio informal y de la invasión del espacio público pasemos a otra de las razones por las cuales se congestionan las vías, especialmente la Av. Boyacá. Esta avenida como ya se ha mencionado en otros apartados, es fundamental para conectar el sur con el norte de la ciudad, además, por allí transitan las mulas y otros vehículos de carga pesada que deterioran la malla vial. En la zona ubicada frente a Meissen y el barrio México, transitan además vehículos con materiales de minería de construcción (arena, arcilla, etc.) esto no solo genera un problema de movilidad, sino que además genera una fuerte contaminación en el ambiente.

Esta vía tiene una gran importancia para la Upz Lucero y la Upz El Tesoro porque es la única vía que los conecta con el Portal Tunal y si se presenta alguna congestión los alimentadores que tienen rutas hacia esas zonas no transitan y los habitantes tienen que optar por otros medios de transporte:

"Cuando vivía allá, eh cuando llega la hora pico, muchas veces me bajé del Transmilenio, me fui a pie hasta mi casa porque la verdad me rendía más que en el alimentador. Y no sólo a mí, a muchos, a conocidos y familiares. Mi familia muchas

veces tuvo que bajarse del alimentador, porque o había un estrellado y tocaba bajarse obligatoriamente, o la avenida estaba tan llena que rendía más a pie. Uno se gastaba 30 minutos y de 30 minutos a 2 horas... Mejor la caminata" (E2, hombre, 23 años, estudiante ingeniería y trabajador en redes de telecomunicaciones, comunicación personal, 22 de junio de 2021)

Por otra parte, al menos 8 entrevistados y en el grupo focal las personas tenían varias quejas frente a la semaforización que existe sobre esta vía ya que la consideran excesiva y poco útil teniendo en cuenta que ya hay un puente peatonal:

"Es un embotellamiento por la Boyacá, porque sólo hay una entrada y una única salida, entonces el problema es que si hay un accidente no puede durar unas dos, tres horas en esa zona, precisamente por ese embotellamiento. Y es bastante difícil salir, porque el problema que yo evidencio es una que las calles son como muy estrechas para todo el tráfico, porque en su gran mayoría es tráfico pesado y la otra es la cantidad de semáforos. Son semáforos que están muy cerca, entonces, en el momento en que cambia uno pasa al otro, a la otra zona y vuelve a cambiar, entonces ahí se van formando trancones. Así que es bastante difícil salir." (E8, mujer, 20 años, estudiante artes plásticas y visuales, comunicación personal, 6 de julio de 2021)

"Porque en la Boyacá también se hace un trancón tremendo, que puede ser de una hora, que puede ser de media hora, o que puede ser de cuarenta minutos. Más a eso, si le anexamos que pasa el semáforo que forma el trancón y en el Lucero llega a haber algún carro grande parqueado o de ahí para arriba llega a haber algún carro colgado en una curva de esas que sea de tamaño considerable, no pasan los buses entonces ahí queda trancado uno dependiendo de lo que se demoren en mover el carro, o dependiendo si uno se baja a caminar a ver dónde vuelve a conseguir otro bus que lo suba después del trancón." (E14, mujer, 30 años, asesora comercial CDA, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

En este sentido, es necesario repensarse la amplitud de esta avenida debido a la cantidad de carros que por allí transitan y también la cantidad de semáforos que según los habitantes de la Upz no son necesarios y solo empeoran la movilidad.

Por último, hay algunas vías de la Upz que están en un estado de deterioro avanzado y que las personas consideran que es necesario intervenir urgentemente. Una de esas vías es la vía principal del barrio Estrella del Sur, pero también, en el barrio El Paraíso, una de las líderes mencionaba la necesidad de generar otras vías alternas a la vía principal:

"Entonces sí, el TransMiCable es una buena alternativa, pero no cubre todas, digamos que no cubre todas las necesidades de movilidad que hay acá en el sector. Sería muy bueno si le invirtieran en el arreglo al menos de la cantera, que es como la vía alterna más cercana y más fácil de arreglar que tenemos" (E9, mujer, 31 años, líder comunitaria barrio Paraíso, comunicación personal, 8 de julio de 2021)

En este sector hay dos vías que podrían arreglarse y que mejorarían la conectividad de los barrios en la parte alta. Una de esas vías es la vía cerca de la cantera y otra es la vía que

conecta El Lucero con la Upz Arborizadora Alta; actualmente transitan principalmente rutas informales por ahí, pero son dos ejes de conectividad fundamentales para la zona.

8.3 Demoras en las rutas y baja cobertura

El tercer gran grupo de problemas y conflictos que hay dentro de la Upz están relacionados con la baja cobertura en algunas zonas y las demoras de las rutas del SITP. Cabe aclarar que esta es una problemática que se da principalmente en el subsector 1 (barrios Alpes, La Torre, Brisas del Volador, etc.) en donde solo existe la ruta T11 y en donde se han ido quitando varias rutas que antes conectaban la zona con el Portal Tunal. Con respecto a esto se han presentado conflictos entre los habitantes, los conductores y el Distrito:

"Se ha presentado varias quejas, yo incluso presenté varias quejas ante el distrito ¿Sí? Pero pues a uno le dicen: "mire, hay una queja, su queja fue enrutada por tal parte, búsquela que en el sistema de quejas y reclamos que tiene el distrito ahí aparece con el número" y va uno a buscar y no aparece, no uno no encuentra ni la forma de ingresar ni saber en qué terminaron esas quejas. Entonces termina uno dándose cuenta de que ante las entidades del Estado uno está en indefensión siempre. Entonces por eso esas rutas, por ejemplo, como las rutas, piratas, la ruta informal es más prácticas, por lo menos uno pelea con el conductor directamente" (E11, hombre, 57 años, Representante Fundación A. T. & Alpes, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

En estos barrios, como se había mencionado anteriormente, es mucho más visible la oferta de transporte informal. Por el contrario, otro tipo de transportes como los taxis o las aplicaciones como Uber o Didi tienen una cobertura prácticamente nula a excepción de uno que otro taxista que vive en el sector. Por otra parte, en el grupo focal las trabajadoras de Transmilenio mencionaron que actualmente se estaba gestionando la consolidación de una nueva ruta que saliera de estos barrios y pasará por la av. 68, sin embargo, aún no se ha confirmado nada.

En el Mapa se pueden evidenciar otras zonas (en color amarillo) que tienen una baja accesibilidad vehicular, entre ellas se encuentra una zona recientemente urbanizada conocida como "La Pilona 22" y otra zona recientemente urbanizada que es el barrio Recuerdo del Sur. Las otras zonas que también se marcaron con amarillo son la parte veredal de Guaval y Verbenal. Si bien estos sectores eran considerados como rurales, en los últimos años han presentado una considerable urbanización y actualmente tienen una relación de movilidad estrecha con el barrio El Paraíso.

Asimismo, hacen falta rutas alimentadoras en este sector. Alguno de los entrevistados en algún momento propuso que existieran rutas alimentadoras que trasladen a las personas desde los barrios como La Torre, Recuerdo Sur o Alpes hasta la estación del Transmilenio El Paraíso, sin embargo, no se sabe que tan viable sea esto.

Otro problema que desencadena la falta de cobertura y las demoras del SITP es el tema de los "colados". Ya se mencionó en un apartado anterior que este parece ser un problema cíclico ya que quitan las rutas por baja demanda o los conductores no paran en los barrios y por esas mismas razones los habitantes deciden colarse casi como una forma de protesta.

“Porque ellos de pronto no les daba resultado. Lo que pasa es que la gente a veces se cola, pero el problema de colarse no es tanto porque la gente no quiera pagar, sino porque pasan muy a deshora los buses. Si usted espera 40 minutos, una hora, un bus, usted se debe de ir en el que pase primero, así vaya lleno, usted se tiene que subir por la puerta de atrás, por donde sea, para poder llegar a su trabajo” (E15, mujer, 45 años, ama de casa barrio Brisas del Volador, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

Una problemática similar se da en los barrios de Juan Pablo II y sus alrededores, pero más allá de que exista baja cobertura, hay muy pocos paraderos dentro de los barrios y prácticamente la única opción que tienen es el Transmilenio y algunas rutas informales que van hacia San Francisco.

Finalmente, se entiende que todas estas problemáticas juntas; por ejemplo, la congestión vial por invasión del espacio público, la accidentalidad vial, la demora por los semáforos y el alto tráfico de vehículos en la avenida Boyacá, son a su vez causantes de las demoras de las rutas y los tiempos de espera tan altos.

Todo esto para decir que, si bien se distinguieron tres grupos diferentes de problemáticas, todas están unidas y parecen tener causalidades entre ellas. Una causalidad perfectamente clara es el mal estado de la malla vial y los accidentes de tránsito. Teniendo en cuenta lo anterior, los problemas de movilidad dentro de la Upz Lucero deben entenderse de una forma sistémica y en ese sentido, la solución no puede venir exclusivamente de un solo sector de la sociedad o de una sola empresa (de Transmilenio por ejemplo) sino que hace falta articular de una forma estrecha las diferentes secretarías y no pretender que es un problema que atañe única y exclusivamente a la secretaría de movilidad.

9. Enfoque diferencial

En el presente apartado se abordará el tema de la movilidad cotidiana desde una perspectiva del enfoque diferencial en donde se entiende que los grupos poblacionales tienen características diferentes debido a su género, su pertenencia étnica, su clase social, su orientación sexual, etc. Para el caso que aquí se trabajó fue mucho más evidente encontrar diferencias poblacionales en la movilidad cotidiana debido al género, a la edad o a la situación de discapacidad.

9.1 Movilidad en relación con la discapacidad

En primer lugar, se analizará la vivencia que tienen las personas en condición discapacidad dentro de la Upz:

"por una condición física que tengo cuando estuve trabajando anteriormente tuve un problema en la columna. No ha sido posible conseguir un trabajo, pues por empresa entonces me toca en lo que salga [...] por la cuestión de lo de la ARL dijeron que era enfermedad común, y pues las grandes empresas saben cómo sacarlo a uno sin darle nada, sin solucionarle nada, entonces, desde ahí quedé con eso [...] en bus yo trato de no movilizarme nunca, porque el dolor que tengo se me agudiza mucho en el transporte. Pues ya que ahorita todas las sillas son en pasta, ya no son como antes, que tenía una cierta comodidad. Y ya sea de pie o sentado, eso cogen huecos, se mueven pa' un lado para el otro. No, me afecta mucho eso entonces trato de no coger los buses" (E4, hombre, 41 años, trabajador taller de motos, comunicación personal, 27 de junio de 2021)

"No, para mí cambió resto porque pues digamos a mí por mi condición de discapacidad en los buses de antes no me recogían, y pues ya con los alimentadores, y también con el Transmicable, pues ya se mejoró mucho" (E1, hombre, 36 años, director fundación Nugesí21, comunicación personal, 19 de junio de 2021)

"Bueno digamos nuestra estructura de las calles para las personas discapacitadas está muy mal. Hay andenes que no cuentan con rampas y casi todos los andenes son con escaleras entonces aquí se ha visto mucho que las personas invidentes se caen o sino alguien con una silla de ruedas "briega" mucho. Las calles, digamos las baldosas, están muy desniveladas entonces si sumercé va a salir con una persona en silla de ruedas entonces para bajar son altibajos, pero para subir es el problema porque la calle no se presta para ese tipo de cosas" (E21, mujer, 33 años, ama de casa barrio Estrella del Sur, comunicación personal, 5 de agosto de 2021)

Las personas en condición de discapacidad tienen mucha más dificultad para conseguir un empleo y muchos de ellos terminan optando por trabajar en la informalidad o tratan de no trasladarse tan lejos para ir a trabajar debido a su misma condición. Asimismo, moverse dentro de los buses tradicionales resulta complejo y en ese sentido estructuras como el Transmicable han sido de gran utilidad para ellos.

Por otra parte, en la EMU (2019) se analizaron las formas de transporte que usan las personas en condición de discapacidad visual y las principales zonas a las que se dirigen, en el siguiente mapa se pueden evidenciar estas zonas:

Mapa 15: Movilidad de personas en condición de discapacidad visual.



Fuente: https://rpubs.com/ANR_Modural/Bogota_Indicador_EA_DiscapVisual

Las personas en condición de discapacidad (en este caso visual) no suelen movilizarse más allá de la localidad, lo cual nos muestra una falta de acceso a otro tipo de servicios. Otro de los inconvenientes que tienen para movilizarse es el estado de las vías y de los andenes que tienen escaleras o que no cuentan con rampas adecuadas para ellos.

Teniendo en cuenta lo observado en campo, las calles de El Lucero no han sido pensadas nunca para que las personas en condición de discapacidad se movilicen y mejoren así su calidad de vida, este es un tema que poco se toca y que hasta el momento no se ha pensado como una problemática seria dentro de la Upz.

9.2 Movilidad de las mujeres.

Ahora bien, la movilidad que tienen las mujeres dentro de la Upz tiene particularidades que vale la pena destacar en este apartado. Primero que todo hay una relación de inseguridad con el espacio, algunas entrevistadas manifestaban casi de una forma naturalizada el hecho de no poder movilizarse por ciertos sectores, asimismo, a ciertas horas resulta mucho más riesgoso para una mujer movilizarse a pie:

"es muy frecuente los hurtos callejeros, los atracos, hay unas bandas que se están organizando, a las cuatro de la mañana atracan a la gente y pues no hay presencia policial en ese momento [barrio Alpes]. Entonces eso por cuestión de transporte se

genera riesgo sobre todo para las mujeres. Hay mujeres que tienen que caminar a las cuatro de la mañana y va a ser muy difícil, terrible, tener que ir a coger transporte a esa hora para ellas" (E11, hombre, 57 años, Representante Fundación A. T. & Alpes, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

Esta relación de inseguridad no solo se da al movilizarse a pie sino que se da en otros medios de transporte como la bicicleta lo que genera una desproporción inmensa en el uso de la bicicleta por parte de hombres y mujeres:

"Bueno, también hay mujeres que usan la bicicleta [...] Yo calculo un ochenta por ciento hombres y un 20 por ciento mujeres, de pronto menos, de pronto menos mujeres, pero sí, si la usan." (E11, hombre, 57 años, Representante Fundación A. T. & Alpes, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

Sin embargo, esta desproporción en el uso de la bicicleta puede darse también porque las mujeres suelen hacer muchos más recorridos en el día por motivos de cuidado o porque su trabajo así lo exige. Según un líder del barrio Alpes, la distribución de trabajos en estos barrios se da de la siguiente forma:

"Por lo general en el sector la mayoría de la gente trabaja en cuestión de construcción, albañilería, tienen convenios con, o sea tienen contratos con empresas, pero el fuerte es la construcción y eso es una parte de hombres. Por la parte de las mujeres, la mayoría hacen trabajos de servicios generales y entonces hay veces que los contratos son con empresas temporales, y entonces el recorrido que tienen que hacer ellas es diferente, diferentes sitios. No hay una ruta fija porque un día trabajan en una oficina, otro día trabajan en un centro comercial, otro día trabajan en un conjunto residencial, entonces los están rotando. Es por eso que la cuestión, la necesidad de transporte si es grande y no se pueden someter a una sola ruta." (E11, hombre, 57 años, Representante Fundación A. T. & Alpes, comunicación personal, 9 de julio de 2021)

En este sentido, las mujeres que trabajan en servicios generales no tienen un recorrido fijo todos los días y además se ven obligadas a trasladarse a zonas lejanas de su vivienda. Según Fleischer y Marín (2019) las empleadas domésticas están excluidas de tres maneras: por su estrato, por su género y por su ubicación en el paisaje urbano; son mujeres que viven en zonas periféricas de la localidad y que además tienen que trasladarse diariamente a sitios muy lejanos sin contar con una oferta de transporte muy amplia. En medio de esta situación la movilidad se podría entender como un capital que distingue a las clases urbanas.

Igualmente, las mujeres son quienes más se ocupan en actividades de cuidado hacia los integrantes del hogar y el hecho de trabajar implica una doble carga para ellas. Un testimonio de una habitante evidencia una serie de discriminaciones que se da hacia la mujer primeramente por tener a su cuidado a los hijos, pero a su vez, el hecho de que sus hijos sean mujeres implica un mayor cuidado para ellas:

"pues la verdad mi mamá vive en el mismo barrio por ese motivo yo no me he ido de ese barrio, porque la niña me la cuida mi mamá y pues ya tiene 13 años y no se ha dejado cuidar con nadie más porque la verdad no se la confió a nadie [...] y ahorita a

la edad que esta, pues menos se la voy a confiar a alguien, está prácticamente una señorita [...] Entonces no me atrevo a irme del barrio por el hecho de la niña." (E14, mujer, 30 años, asesora comercial CDA, comunicación personal, 17 de julio de 2021)

La inseguridad que vivencian las mujeres no se da solo en espacios públicos sino también en espacios privados y por esta misma razón el cuidado de los hijos (y especialmente el de las hijas) se atribuye a otras mujeres miembros de la familia como lo son las abuelas. Esto en términos de movilidad podría implicar primero, un viaje poligonal para recoger a sus hijos y segundo, una permanencia casi que obligada en el sector debido a que no tienen con quien más dejarlos. Por otra parte, muchas (sino es que la mayoría de entrevistadas) realizan actividades de cuidado con sus hijos o con adultos mayores y constantemente tienen que trasladar a estas personas a diferentes sitios.

En el grupo focal y en una que otra entrevista se encontró que las personas suelen usar las rutas alimentadoras para trasladarse de un sitio a otro dentro de la localidad de forma gratuita. Muchos suelen llamar a estas personas "paseadores", sin embargo, sería interesante profundizar en las razones por las cuales se transportan de esta manera.

Según una lideresa del barrio Arabia, las personas que utilizan el alimentador de esta forma no lo hacen por gusto sino por necesidad, muchas de ellas son mujeres que tienen a su cargo una gran cantidad de niños y deben llevarlos a los colegios o que necesitan realizar compras para medicamentos o mercado y no pueden pagar toda esa cantidad de pasajes por cada niño. Igualmente, hay mujeres que tienen a su cuidado personas con discapacidad y también deben llevarlos a hacer estos recorridos.

En este sentido, el alimentador soluciona el problema monetario que tienen las mujeres y algunos estudiantes de colegios que realizan varios recorridos dentro de la Upz. Sería interesante analizar en mayor detalle este tipo de movilidad.

10. Otros

En este apartado se trató de destacar la trayectoria profesional que tenían algunas personas clave. Algunos conductores habían atravesado por diversos tipos de transporte antes de trabajar en el que están ahora, en este sentido, son personas que tienen una visión interesante sobre los cambios históricos de los modos de transporte dentro de la Upz:

"En eso duré once años manejando bus. La otra ruta era de aquí de La Estrella, a Prado Veraniego en La Universal. Cuando manejé en La Universal, que todo eso se acabó gracias al SITP y al alimentador, y al Transmilenio [...] yo me ganaba un promedio de doscientos, doscientos cincuenta mil pesos diarios [...] Eso era por registradora hacia uno un promedio de seiscientos, setecientos pasajeros diarios. Pues a medida que fue saliendo Transmilenio fue saliendo el SITP todo eso, fueron acabando. Las acabaron, el gobierno las acabó [...] Por obligación les tocaba ahoritica, por ejemplo, los carros, hay carros modelo 2011, 2012 y les está tocando entregárselos al gobierno, porque el gobierno quiere es administrarlas y no sirve, no sirve porque el gobierno quiere es monopolizar todo. Eso es lo que pasa [...] mi patrón tenía cinco o seis carros y él mismo los administraba, el mismo los arreglaba el mismo

todo ¿si vez? Lo que el carro le fallara él mismo se lo metía" (E6, hombre, 45 años, trabajador acarreos, comunicación personal, 3 de julio de 2021)

El cambio del bus tradicional al SITP implicó para muchos conductores la monopolización de los modos colectivos y aunque desde lo institucional se podría ver esto como una modernización del transporte, para algunos habitantes del sector significó la pérdida del empleo y nuevas lógicas de transportarse a las cuales no se acostumbran. Una de esas lógicas es el uso de una tarjeta para pagar el pasaje, muchos de los habitantes no tienen la costumbre de recargarla y hay un segundo problema en el sector y es que hay muy pocos sitios donde esto se puede hacer.

Según una tendera del barrio Brisas del volador, es supremamente complicado que les asignen una máquina para recargar las tarjetas y la única que había en el sector la quitaron por motivos de inseguridad. Muchas personas incluso tienen que bajar caminando hasta el barrio Naciones Unidas solo para recargar la tarjeta.

Otra de las razones por las cuales las personas ven con malos ojos este cambio de los buses al SITP es porque la frecuencia de las rutas ha disminuido y cuando tienen algún inconveniente con un conductor o con alguna ruta hay que hacer muchísimos trámites para poder solucionarlo. Asimismo, con el anterior modo de transporte existía una relación directa entre el usuario y el conductor y esto permitía negociar el pasaje.

Resulta interesante ver que estos antiguos modos se acoplaban muy bien a las necesidades económicas de los habitantes y además al ser tan directa la relación del propietario con el conductor y del conductor con el usuario, las problemáticas que se presentaban en la inmediatez de las rutas podían resolverse de una forma más práctica. El cambio del bus tradicional al SITP es también el cambio de un sistema de transporte mucho más personalizado a uno más burocrático.

Otro tema que también surgió en las entrevistas y que podría ser interesante abarcar es la relación existente entre las problemáticas ambientales y las condiciones de movilidad. Esta es una Upz que tiene varias quebradas, que tiene una zona rural amplia en la parte alta y que además está muy cerca a empresas mineras como Cemex o Holcim.

La movilidad es un factor que incide directamente sobre el ambiente, algunos entrevistados mencionaban la alta contaminación que se daba por transportar materiales mineros o la contaminación tan fuerte que se generaba sobre algunas quebradas como Zanjón de la Estrella o la quebrada Limas por donde se habían construido vías sin antes mirar el impacto que tenía sobre las quebradas. Igualmente, los barrios como México o Meissen están muy cerca de la cuenca del río Tunjuelito y siempre están propensos a inundaciones.

Lo anterior nos muestra que el deterioro del medio ambiente es una de las tantas problemáticas que hay en el sector y que muchas veces por solucionar a corto plazo los problemas de movilidad y de accesibilidad el ambiente se termina perjudicando.

11. Comentarios finales

Finalmente, y tratando de acoplar aquí algunos elementos claves sobre la movilidad en el sector, podría decirse que la Upz El Lucero se encuentra en medio de una transformación

tanto infraestructural como de transporte muy fuerte. Es una de las Upz a las que más se le ha invertido para el mejoramiento integral de los barrios y parece que en algunos aspectos si se puede ver ese mejoramiento, sin embargo, en lo que respecta al transporte aún hay mucho por avanzar.

Esa transformación ha implicado una mezcla muy interesante entre el transporte formal y el transporte informal, con la llegada del Transmicable al sector parecía que se iba a acabar este segundo modo de transporte, pero por el contrario se han generado nuevas rutas y a su vez se han urbanizado muchas zonas veredales. Asimismo, las personas tienden a ver en el transporte informal más que una problemática una solución a corto plazo.

Por otra parte, las rutinas de movilidad de los habitantes siempre suelen ser a zonas muy lejanas de la Upz y esto se debe en buena parte a la forma en la que se ha construido la ciudad y que segrega a las clases trabajadoras en la periferia. Sin embargo, son muy llamativas algunas iniciativas como las de la fundación A. T. & Alpes que pretenden crear oportunidades de trabajo y estudio dentro de la misma localidad y de esta forma motivar la consolidación de empresas asociativas comunitarias.

Lo anterior no solo mejoraría la situación económica de los habitantes, sino que además solucionaría algunos problemas de movilidad: en vez de generar más modos de transporte para acceder a las zonas de trabajo o estudio se debe pensar en traer esas ofertas a la zona en la que viven los trabajadores y los estudiantes.

Bibliografía

Alcaldía Mayor de Bogotá (2017). Diagnóstico Puntos Críticos Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) Lucero. Recuperado de: http://www.ciudadbolivar.gov.co/sites/ciudadbolivar.gov.co/files/documentos/unidad_de_planeamiento_zonal_upz_lucero.pdf

Arciniegas Rodríguez, H. W. (2018). Participación Ciudadana y Eficiencia en la Gestión Urbana: el caso de la UPZ 67 Lucero.

Demoraes, F., Gouëset, V. & Moreno, C. (2020) Características de la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Bogotá, con base en la Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019 – Un panorama en mapas. [reportType_6] UMR ESO, Espaces et Sociétés; Institut Français d'Etudes Andines; Universidad Piloto de Colombia. 2020. <https://hal.science/hal-02887070>

Fleischer, F., & Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *EURE* (Santiago), 45(135), 27-47.

Garnica Quiroga, V. (2021). El impacto y la percepción de los usuarios acerca del servicio del TransMicable en Bogotá D.C., como modo de última y primera milla. *Territorios*, (44), 1-14. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.8456>

Guerrero Torrenegra, A. (2019). UPZ 67 Lucero Ciudad Bolívar, desde la perspectiva del imaginario y el mejoramiento integral. *Procesos Urbanos*. 6:69-82. DOI: <https://doi.org/10.21892/2422085X.458>

Martínez Guevara, F. M., Moyano Bello, N. J. & Prieto Pérez, A. D. (2018). Evaluación de los impactos sociales proyectados para Transmicable en torno a la estación Juan Pablo II de la Localidad Ciudad Bolívar. Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Ingeniería. Programa de Ingeniería de Civil. Especialización en Gerencia de Obras. Bogotá, Colombia

Moreno Luna, C. A. (2017). Pobreza y movilidad cotidiana: Realidades en Bogotá y Soacha, Colombia.

Secretaría de Movilidad. (6 de marzo de 2021). El coronavirus y nuestro reencuentro con la bicicleta. Recuperado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/el-uso-de-la-bicicleta-durante-la-pandemia>

Secretaría de Planeación (SDP), (2020). Proceso de revisión del plan de ordenamiento territorial de Bogotá D.C. Diagnostico por localidad N° 19 Ciudad Bolívar.

Veeduría Distrital (2017). Ficha UPZ Lucero – Ciudad Bolívar. Recuperado de: <http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/UPZ/LUCERO.pdf>

Villar-Uribe, J. R. (2021). Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá - Colombia. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13, e20190367. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190367>

Zapata Corredor, K. M., & Hernández Matos, S. H. (2018). Franjas articuladoras urbanas para la cohesión territorial entre asentamientos informales y formales en la UPZ 67 Lucero localidad Ciudad Bolívar–Bogotá DC.