



**HAL**  
open science

# Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “El Rincón de Suba” (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 Rincón de Suba” (Bogotá). Projet ANR Modural. 2021. hal-03981621

**HAL Id: hal-03981621**

**<https://hal.science/hal-03981621v1>**

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 Rincón de Suba” (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)”<sup>1</sup>. 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 Rincón de Suba” (Bogotá), Informe del programa Modural ANR-19-CE22-0016, 84 p., <https://hal.science/hal-03981621>

### 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 ciudad<sup>2</sup>. 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>



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

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

## Contenido

<b>1. METODOLOGÍA.....</b>	<b>6</b>
1.1. ENTREVISTAS.....	6
1.2. GRUPO FOCAL .....	10
1.3. OBSERVACIÓN DE CAMPO.....	11
1.4. REVISIÓN DOCUMENTAL Y DE PRENSA.....	12
<b>2. ZONA DE ENCUESTA .....</b>	<b>13</b>
2.1. BREVE CARACTERIZACIÓN HISTÓRICA.....	13
2.2. CARACTERÍSTICAS URBANAS Y DIFERENCIAS INTERNAS.....	16
2.3. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA .....	19
2.4. PROS Y CONTRAS. ....	20
<b>3. LUGARES CLAVE PARA LA MOVILIDAD. ....</b>	<b>22</b>
3.1. PRINCIPALES AVENIDAS Y VÍAS SECUNDARIAS.....	22
3.2. LUGARES DE REFERENCIA E INTERMODALIDAD .....	25
<b>4. OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD .....</b>	<b>29</b>
4.1. DIFERENCIACIÓN POR SUBSECTORES.....	29
4.2. OFERTA DE TRANSPORTE .....	33
4.3. CAMBIOS EN LA INFRAESTRUCTURA Y NUEVOS PROYECTOS.....	48
<b>5. RUTINAS DE MOVILIDAD .....</b>	<b>50</b>
5.1. VIAJES CORTOS PARA TRABAJO Y RECREACIÓN .....	56
5.2. VIAJES LARGOS PARA TRABAJO Y ESTUDIOS UNIVERSITARIOS.....	57
5.3. VIAJES DE LOS OPERADORES .....	59
<b>6. LOS IMPACTOS DEL COVID-19 Y EL PARO NACIONAL SOBRE LAS RUTINAS DE MOVILIDAD COTIDIANA.</b>	<b>61</b>
6.1. PANDEMIA.....	61
6.2. PARO NACIONAL .....	63
<b>7. LOS PRINCIPALES PROBLEMAS Y CONFLICTOS RELACIONADOS A LA MOVILIDAD .....</b>	<b>67</b>
7.1. INVASIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.....	67
7.2. CONGESTIÓN VEHICULAR, ACCIDENTALIDAD Y ARREGLOS VIALES DEMORADOS.....	69
7.3. ROBOS E INSEGURIDAD EN PARADEROS Y PUNTOS DE TRANSPORTE CLAVES .....	72
7.4. DEMORAS EN LAS RUTAS Y CAMBIOS EN LA OFERTA DE TRANSPORTE. ....	74
<b>8. ENFOQUE DIFERENCIAL. ....</b>	<b>76</b>
8.1. SEGREGACIÓN SOCIOESPACIAL .....	76
8.2. ACOSO EN CICLORRUTAS .....	77
8.3. VULNERABILIDAD DE MIGRANTES .....	77
<b>9. OTRO .....</b>	<b>78</b>
9.1. PROCESOS COMUNITARIOS EN CIUDAD HUNZA.....	78
9.2. ACCIONES DESDE LA INSTITUCIONALIDAD PARA MEJORAR LA MOVILIDAD.....	79
9.3. MAYOR ORGANIZACIÓN DE LOS BICI USUARIOS .....	79
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>80</b>

## LISTADO DE GRÁFICOS.

Gráfico 1: Descripción entrevistados por sexo y categoría .....	6
Gráfico 2: Ingreso mensual promedio por hogar. ....	19
Gráfico 3: Tasa de desempleo. ....	19
Gráfico 4: Cantidad de viviendas por cada tipo. ....	20
Gráfico 5: Forma de tenencia de vivienda. ....	20
Gráfico 6: Tenencia de bicicleta. ....	46
Gráfico 7: Género y tipo de ruta. ....	50
Gráfico 8: Tipo de viajes por rango de edad. ....	51

## LISTADO DE ILUSTRACIONES.

Ilustración 1: Grupo focal virtual. ....	11
Ilustración 2: Viviendas construidas en zona de protección. ....	15
Ilustración 3: Camino del indio .....	24
Ilustración 4: Punto de intermodalidad Portal Suba. ....	26
Ilustración 5: Mototaxis informales en calle 129. ....	27
Ilustración 6: Alimentador (azul) y SITP (amarillo). ....	33
Ilustración 7: Algunas rutas de bus tradicional en la zona. ....	35
Ilustración 8: Interior de un bicitaxi. ....	39
Ilustración 9: Vans y motos informales. ....	41
Ilustración 10: Puntos de parqueo y reductores de velocidad para bicicletas. ....	45
Ilustración 11: Arreglos viales Av. Rincón con Av. Tabor. ....	48
Ilustración 12: Mega obra para conectar Av. Rincón con Av. Boyacá. ....	49
Ilustración 13: Vendedores ambulantes y carros parqueados en las vías. ....	67
Ilustración 14: Congestión de tránsito. ....	69
Ilustración 15: Paradero del SITP. ....	74

## LISTADO DE MAPAS.

Mapa 1: Ubicación de los entrevistados. ....	7
Mapa 2: Invasiones recientes. ....	16
Mapa 3: Mapa por subsectores .....	18
Mapa 4: Avenidas principales. ....	22
Mapa 5: Vías secundarias. ....	23
Mapa 6: Lugares de referencia e intermodalidad .....	25
Mapa 7: Paraderos y rutas de transporte informal. ....	37
Mapa 8: Cilorrutas dentro de la UPZ. ....	43
Mapa 9: Distancia promedio de las ciclorrutas. ....	44
Mapa 10: Destinos estudio y trabajo. ....	50
Mapa 11: Invasión del espacio público. ....	68
Mapa 12: Ejes de congestión. ....	71
Mapa 13: Zonas inseguras. ....	73

## LISTADO DE TABLAS.

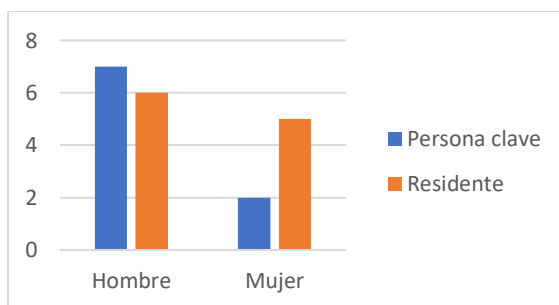
Tabla 1: Cantidad de entrevistas por barrio .....	7
Tabla 2: Entrevistas por estrato .....	8
Tabla 3: Puntos de intermodalidad y cambios modales.....	27
Tabla 4: Tipo de transporte en relación con costo y subsector.....	30
Tabla 5: Descripción de cada transporte informal.....	38
Tabla 6: Características generales de las rutinas de los entrevistados.....	52
Tabla 7: Cambios en la oferta de transporte debido a la pandemia y al paro.....	65
Tabla 8: Ubicación de carpetas en sharedocs.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>

# 1. Metodología

## 1.1. Entrevistas

Se llevó a cabo una serie de entrevistas en la Upz Rincón tanto a personas clave<sup>3</sup> 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:

**Gráfico 1: Descripción entrevistados por sexo y categoría**



Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas.

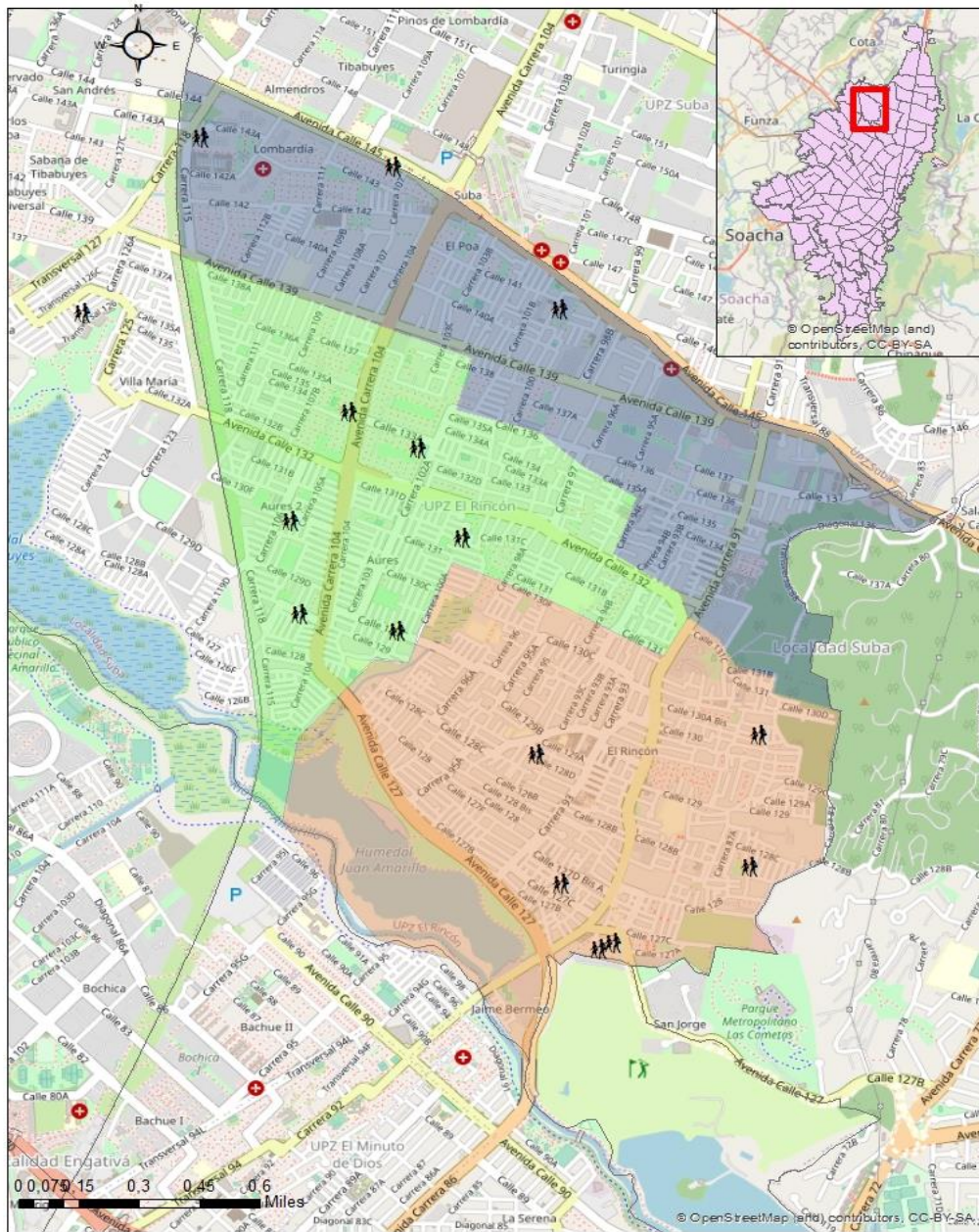
Por medio de las entrevistas se intentó abarcar los diferentes barrios que componen la UPZ y aunque algunas personas clave no vivieran en esta zona, tenían un gran conocimiento de esta:

---

<sup>3</sup> 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.



**Mapa 1: Ubicación de los entrevistados.**



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.

*Tabla 1: Cantidad de entrevistas por barrio*

Barrio	Cantidad
Alcaparros	1
Altamar	2
Aures II	2
Bachue	1



Ciudad Hunza	1
El Japón	1
Gaitana	1
Lagos	1
Lagos-Aures	1
Las flores	1
Lombardía	1
Naranjos	1
No vive en la UPZ	4
Rincón	1
Tibabuyes (cerca de ETB Central)	1
<b>Total general</b>	<b>20</b>

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas

Por otra parte, se evidenció que la UPZ tenía una gran variedad de estratos<sup>4</sup> (desde clase 4 hasta clase 8), aunque fue posible entrevistar a personas de los diferentes estratos, la clase 8, correspondiente a poblaciones de alto nivel socioeconómico, no se pudo abarcar debido a que resulto muy complejo acceder a los habitantes de este sector. Sin embargo, no es prioritario para la investigación caracterizar este tipo de estratos en términos de movilidad.

*Tabla 2: Entrevistas por estrato*

Clase o estrato	Cantidad de entrevistados
Clase 4:	4 personas
Clase 5:	5 personas
Clase 6:	5 personas
Clase 7:	1 persona
Clase 8:	0

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas

Para efectos de este informe se realizó una segunda división de sectores que tenían diferencias notables en términos de movilidad. En la siguiente tabla se muestra con mayor detalle las características de cada una de las entrevistas:

---

<sup>4</sup> Estos estratos no son los comúnmente usados para tarificación de servicios públicos domiciliarios, sino que hacen referencia a una clasificación hecha con base en los datos del muestreo. <https://sharedocs.humanum.fr/wl/?id=YpLWPOY1APdGI8hjzR3eB2YxfsZlsKZy>

Código	Seudónimo	Categoría (residente o persona clave)	Sexo	Edad	Fecha entrevista	Duración entrevista	Perfil (ocupacion)	Dirección	Subsector
E1	Pablo	Residente	Hombre	35	23/09/2021	42 minutos 10 segundos	Antropólogo Muisca, agrupación cultural en Suba.	Naranjos	Tercer subsector
E2	Alejandra	Persona clave	Mujer	38	27/09/2021	18 minutos 15 segundos	Secretaria de ASOJUNTAS Suba	No vive en la UPZ	No aplica
E3	Catalina	Residente	Mujer	20	28/09/2021	16 minutos 30 segundos	Trabajadora en un Call center de cobranzas	Alcaparros	Segundo subsector
E4	Álvaro	Residente	Hombre	29	1/10/2021	21 minutos 52 segundos	Estudiante Cine y Televisión U nacional	Lagos-Aures	Segundo subsector
E5	Jaime	Residente	Hombre	45	1/10/2021	19 minutos 45 segundos	Trabajador Control de cuentas Interrapidismo	Aures II	Segundo subsector
E6	Julián	Persona clave	Hombre	59	4/10/2021	19 minutos 21 segundos	presidente JAC Lagos	Lagos	Segundo subsector
E7	Samuel	Residente	Hombre	19	1/10/2021	33 minutos 05 segundos	Trabajador Centro Comercial Centro Mayor (manejando coches para niños) y estudiante Diseño Industrial	Aures II	Segundo subsector
E8	Oscar	Persona clave	Hombre	60	11/10/2021	27 minutos 11 segundos	Vicepresidente JAC El Japón	El Japón	Tercer subsector
E9	Alexander	Residente	Hombre	35	11/10/2021	24 minutos 49 segundos	Supervisor Homecenter	Rincón	Tercer subsector
E10	Gabriela	Residente	Mujer	25	11/10/2021	18 minutos con 28 segundos	Asistente de gerencia	Altamar	Tercer subsector
E11	Karen	Residente	Mujer	60	11/10/2021	18 minutos	Enfermera pensionada desde hace dos años	Lombardía	Primer Subsector
E12	Mariana	Persona clave	Mujer	35	12/10/2021	21 minutos 57 segundos	Gestora local y delegada del sector movilidad en Suba	No vive en la UPZ	No aplica
E13	Sergio	Persona clave	Hombre	58	14/10/2021	38 minutos 43 segundos	Lider comunitario y representante casa de cultura barrio Hunza	Ciudad Hunza	Tercer subsector
E14	Jairo	Persona clave	Hombre	40	25/10/2021	14 minutos 6 segundos	Bici taxista de ASOPROBISUBA		No aplica
E15	Mateo	Persona clave	Hombre	50	25/10/2021	13 minutos 6 segundos	Conductor SITP Provsional empresa Cootransniza Ltda.	No vive en la UPZ	No aplica
E16	Wilson	Residente	Hombre	23	27/10/2021	25 minutos 21 segundos	Abogado trabaja en una oficina de Seguros	Tibabuyes (cerca a ETB Central)	Primer Subsector
E17	Juana	Residente	Mujer	52	28/10/2021	22 minutos 1 segundo	Responsable de equipo de ventas en NALSANI	Las flores	Primer Subsector
E18	Paula	Residente	Mujer	45	4/10/2021	21 minutos 8 segundos	Asesora en Call Center y estudiante de	Altamar	Tercer subsector

							administración de empresas Uniminuto		
E19	Santiago	Persona clave	Hombre	52	5/10/2021	23 minutos 39 segundos	Conductor en plataformas digitales (Uber, Beat, Cabify)	Bachue	No aplica
E20	Víctor	Persona clave	Hombre	27	10/11/2021	53 minutos 11 segundos	Miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba (Suba en bici)	Gaitana	Cerca al segundo subsector

Fuente: elaboración propia.

Las entrevistas se obtuvieron mediante publicaciones en grupos de Facebook de Suba, mediante la lista de contactos de Juntas de Acción Comunal en Suba, mediante conocidos que vivían en la zona y por contactos establecidos en las diferentes visitas a campo. Cada uno de los entrevistados sugería nuevos contactos aplicando la técnica de bola de nieve.

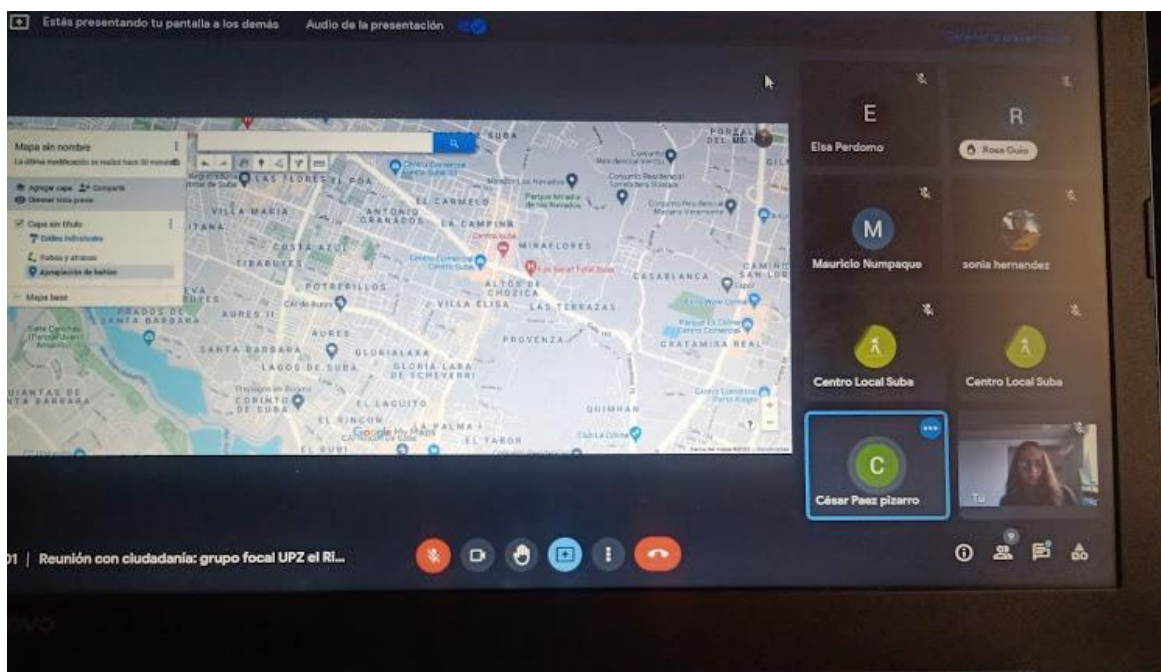
Sobre los entrevistados 7 fueron mujeres y 13 hombres. De esta cantidad se lograron entrevistar 9 personas clave y 11 residentes, entre las personas clave se encuentra un bicitaxista, un conductor de SITP provisional, un conductor de plataformas digitales, un miembro de un colectivo de bici usuarios, 3 líderes comunitarios, la gestora local de movilidad en Suba y una trabajadora de ASOJUNTAS Suba.

Entre las personas residentes se logró entrevistar a un antropólogo Muisca raizal de la zona, 8 trabajadores, de los cuales 2 eran a su vez estudiantes, un estudiante y una mujer adulto mayor pensionada. De las personas residentes solo 3 tenían vehículo propio y 8 tenían bicicleta, la mayoría tenían una antigüedad mayor a 10 años en la UPZ, 5 de los entrevistados no vivían en el sector, pero trabajaban en temas de movilidad o en temas comunitarios dentro de la UPZ.

## 1.2. Grupo focal

El día 16 de noviembre se realizó un grupo focal de manera virtual con 4 presidentes de las Juntas de Acción Comunal (JAC) Telecom arrayanes, el Rubi, San Cayetano y el Rincón. Asimismo, se contó con la presencia del gestor local de convivencia y la gestora local de movilidad.

### *Ilustración 1: Grupo focal virtual.*



Tomada por: Laura Penagos 16/11/2021

A medida que se iban desarrollando las preguntas, los participantes mencionaban los principales puntos a los que se referían dentro del mapa en Google maps. Si bien salieron datos interesantes durante el espacio, la reunión se tornó en una queja colectiva frente al centro local de movilidad y a la alcaldía por la mala gestión de las problemáticas en términos de movilidad que hay dentro de la zona, algunas de ellas son la invasión del espacio público, la congestión vehicular, la accidentalidad y el aumento de robos de bicicletas.

### **1.3. Observación de campo.**

Se realizaron un total de 5 visitas. La primera fue realizada por las vías principales de la UPZ, recorrimos la Av. Rincón, la Av. Tabor y la Av. Ciudad de Cali hasta el portal de Suba.

En la segunda salida se visitaron los barrios del Rincón, Lagos, Costa Rica y otros cercanos; ese mismo día se visitó el centro local de movilidad y se realizaron dos entrevistas presenciales.

La tercera visita fue a los barrios ubicados en el cerro, allí se conoció la casa de cultura del barrio Hunza y se realizó una caminata por dicho barrio y luego por la Av. Rincón y la Av. Tabor, ese mismo día se entrevistó al representante de la casa de cultura.

En la cuarta visita se realizó un recorrido en bicitaxi por la avenida Cali hasta el parqueadero de SITP Provisional en Aures. Allí se tomaron dos entrevistas a los respectivos conductores.

La quinta visita se realizó desde la Av. Rincón hasta el punto de intermodalidad de la Av. Boyacá con la calle 128b (conocida como Camino del indio) mediante un servicio de transporte informal de motos y luego, se visitó Centro Suba, Altos de Chozica y la avenida Suba.

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.

#### **1.4. Revisión documental y de prensa**

Además de la información recolectada en campo, se realizó una revisión documental para caracterizar la zona de encuesta. Algunos de los documentos revisados fueron el decreto 399 de 2004 “Por el cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 28, EL RINCÓN, ubicada en la Localidad de SUBA”. Además, se encontró información de prensa sobre el tema de movilidad en el sector y se revisaron algunas crónicas urbanas que muestran el poblamiento del sector.

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

## 2. Zona de encuesta

### 2.1. Breve caracterización histórica

*Para la sociedad ser indio era sinónimo de cochino, retrasado, sucio, entonces por eso es que, básicamente cuando llegan los españoles es un resguardo, para mantenernos todos unidos, por eso se llama El Rincón porque fue el nombre que le dieron al resguardo [...] entonces todas las personas del centro, del rincón lo que es Usaquén, a todos esos los desplazaron pa estas zonas, pal rincón (Fragmento de entrevista, Aljure, 2020)*

El territorio que hoy en día hace parte de la localidad de Suba fue poblado por la comunidad Muisca hacia el año 800 debido a la gran afluencia de fuentes hídricas que tenía esta zona (Ángel, 2019). En este sentido, la colonización y la posterior urbanización de este sector, a diferencia de otros sectores en Bogotá, viene marcada por un choque entre la cultura Muisca y la cultura occidental que, como bien sabemos, impuso no solo creencias diferentes sino también prácticas avasallantes en los territorios indígenas.

La UPZ Rincón era (y quizá aún es) una de las zonas más pobladas por familias Muiscas:

*“Eso como eran solamente familias, por ejemplo Bulla, Cabiativa, Muzuzú, Yopasá, Caita, Nibiayo, Neuque, esas familias yo las conocía y eran cuatro casas aquí en el Rincón [...] y no teníamos luz, no teníamos agua, agua era naciente, era que veníamos a los pozos a lavar, aquí por ejemplo era un pozo, aquí cogíamos el agua y lavábamos y llevábamos para comer, la llevábamos en chorotes, todavía se cargaba agua así como en chorote y coja para abajo [...] ya hasta cuando tuvo 15 años mi sobrina, hubo un reinado para la luz, entonces ya nos pusimos a recoger fondos y empezó la gente más a llegar y a llegar y a llegar y se recogió fondos pa´ hacer la luz, pa´ poner la luz aquí en el Rincón y lo mismo el agua, el agua si hace muy poco que está” (fragmento de video, Crónica Urbana, Los Muiscas de Suba, Instituto Distrital de Cultura, 1993).*

Teniendo en cuenta el anterior párrafo, es a finales del siglo XX (años 80 y 90) que se empieza a evidenciar un proceso urbanístico más sólido en lo que hoy en día es la UPZ Rincón. Aljure (2020) logra relatar el poblamiento de algunos de los barrios ubicados en lo que sería (para fines de este informe) el tercer subsector:

*“el Rincón no contó con las posibilidades de mantenimiento más espacios verdes, sino que estos espacios verdes se convirtieron en barrios populares que es Naranjos, San Luis, Condor, Funza, La Mana, La Palma, lo que sucedió más allá, esto se consolidó como una unidad residencial y el único pedazo de bosque está en manos de la gente que tiene casas con bosque, que es si sumercé se mete por lo que se conoce como el camino del Indio, su va a encontrar con una serie de pedazos que tiene su bosque gigante y más adelantico su casa” (Aljure, 2020, Pág. 48)*

En este párrafo se hace referencia a un proceso desigual de construcción de vivienda que se dio en esta zona donde es muy marcada la diferencia de grandes viviendas como condominios y de pequeñas casas ubicadas en el cerro. Uno de los entrevistados hace referencia a este mismo proceso:



*“pues mi papá sigue viviendo ahí y todo, pero ya cambio y ya ellos tuvieron que vender y toda esa vaina, incluso a la avenida misma, porque esa avenida nueva ahí pues tuvieron que salir mis tíos y mis abuelos por el paso de la avenida, eso fue hace umm pues hasta nuestros días digámoslo así eeh y esa visión rural dígalo usted que hasta los 80’s no había tanta gente habitando todo ese lado y que eran más digamos muchos lotes grandes, no incluso hasta los 90 porque yo en los 90 que tenía diga usted 10 años en el 95, mi abuelo todavía cultivaba zanahorias y algunas hortalizas ahí en esos terrenos que quedaban en lo que hoy es esa avenida 132 y actualmente yo estoy viviendo en la parte alta del cerro se llama Naranjos [...] Esas son casas recientes prácticamente casi que producto de invasiones contemporáneas de lotes, bosques y cosas que deberían ser reserva forestal y que no reservaron nunca y que pues se volvieron barrios de invasión y que ahora ya están legalizados” (E1, hombre, 35 años, Antropólogo Muisca, comunicación personal, 23 de septiembre de 2021)*

Otro punto interesante de lo que se menciona allí, es que muchas de las familias Muisca empezaron a vender las fincas y demás terrenos que tenían a un bajo costo mediante parcelas o lotes:

*“Para pagar la plancha del segundo piso de la casa, mi abuelito tuvo que vender un toro llamado “naipe”; para pagar el impuesto predial, vendió un lote de su herencia [...] su herencia se convirtió en construcciones que reemplazaron muy rápidamente aquel pedazo de tierra de Suba Rincón, en un barrio de Bogotá” (Iván Niviayo, Gobernador Muisca de Suba, citado por Gómez y Reyes, 2017, p. 75-77, en Aljure, 2020).*

Este tipo de ventas se daban en diferentes contextos: algunos indígenas vendieron sus tierras a grandes familias como los Cacharná para poder comercializar la chicha, en ocasiones los abogados que llevaban los procesos de herencia de las tierras también pedían como forma de pago un pedazo de tierra y así sucesivamente (Aljure, 2020). El barrio Ciudad Hunza también fue fruto de este tipo de ventas:

*“a finales de los 80 fue todo un proceso de movimiento social en muchas partes de Bogotá, el padre Saturnino Sepúlveda, sacerdote jesuita muy de la escuela de la teología de la liberación, en fin, él llega a este lugar porque él compro este lote, este lote pertenecía a los Caita que son también raizales muisca. Compra este lote e inicia, él tenía una organización realmente y esa organización tenía ingenieros, arquitectos, en fin y pues planean el barrio ¿sí? y él hace la convocatoria, pone anuncios, en fin y llegan gente de muchos lados de Bogotá y de Suba también por supuesto eem y acceden a un lote de 6x12, todos los lotes tienen 6x12” (E13, hombre, 58 años, líder comunitario y representante casa de cultura barrio Hunza)*

La venta de las tierras no solo implicó una acelerada construcción de viviendas, sino que también generó una dinámica de organización diferente para los indígenas muisca, muchos de ellos pasaron de cultivar la tierra a tener que buscar trabajos en las industrias que en ese momento se consolidaban en Suba: grandes cultivos de flores en lo que hoy en día se conoce como el barrio Las Flores y Lombardía, chircales y ladrilleras etc. Asimismo, llegaban personas de otras partes que buscaban trabajo y vivienda a la vez en estas zonas.

Para el año 85 se pavimentan algunas de las vías en Suba y esto hace que el transporte se dinamice mucho más, una buena parte de los habitantes empieza a tener trabajo en zonas más alejadas de Suba y con ello se generan más rutas de transporte que en un principio salían de Corpas, La Gaitana y El Rincón (Aljure, 2020).

A la fecha de hoy, existe una lucha por la conservación de los cerros en Suba, sin embargo, según uno de los entrevistados, cada vez es más evidente la invasión de estos terrenos hacia la parte el barrio La Aguadita:

*Ilustración 2: Viviendas construidas en zona de protección.*

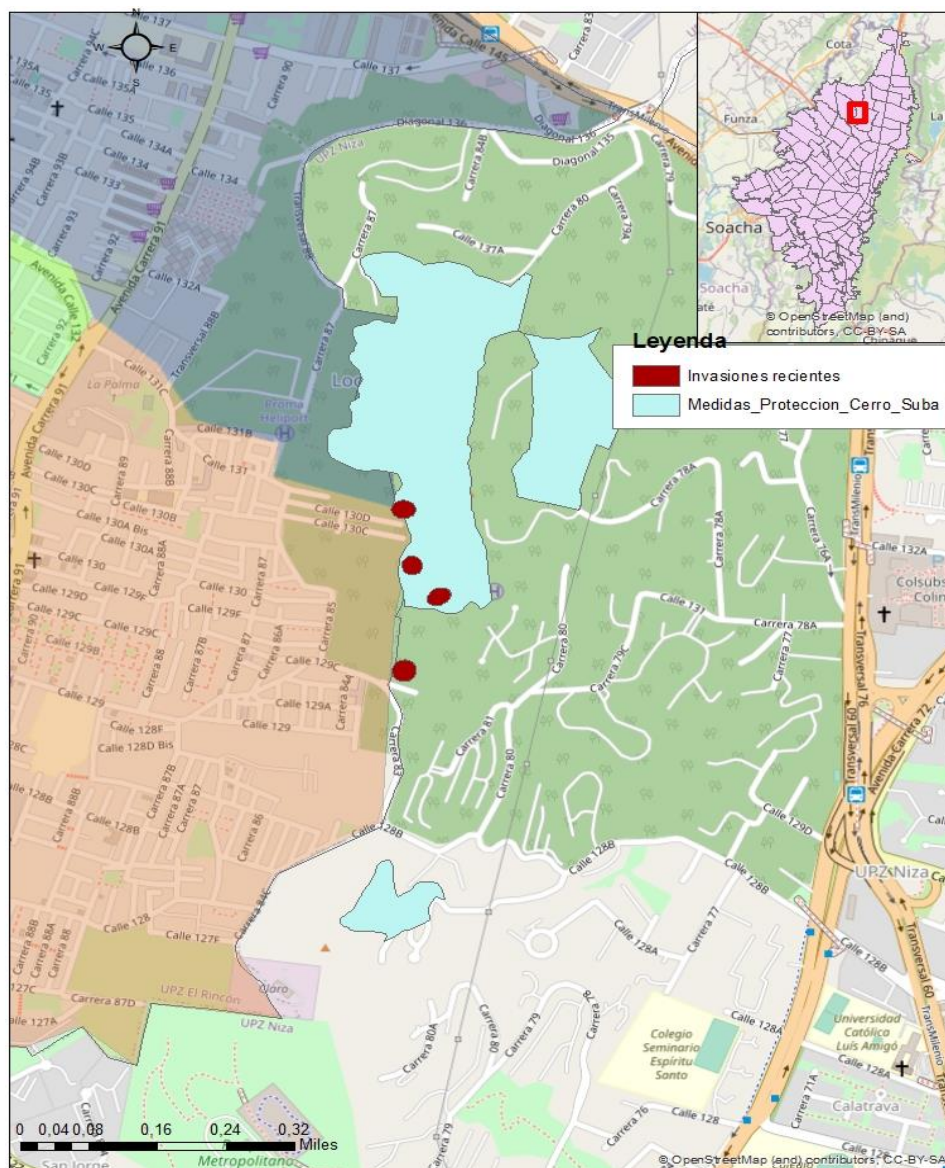


Tomada por: Google Street view.

Lugar: entre calle 130c y carrera

Fecha: 9/2018

**Mapa 2: Invasiones recientes.**



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.

Para finalizar esta breve descripción histórica de la UPZ, cabe destacar que recientemente se han generado varios cambios infraestructurales de los que se hablara más adelante.

## **2.2. Características urbanas y diferencias internas.**

Las características urbanas son similares en casi todas las zonas de la UPZ: las calles al interior de los barrios son angostas y en su mayoría pavimentadas y hay tanto conjuntos residenciales como viviendas autoconstruidas, sin embargo, hay algunas diferencias en zonas un poco más empinadas como lo son el barrio Ciudad Hunza, La palma y La manuelita;

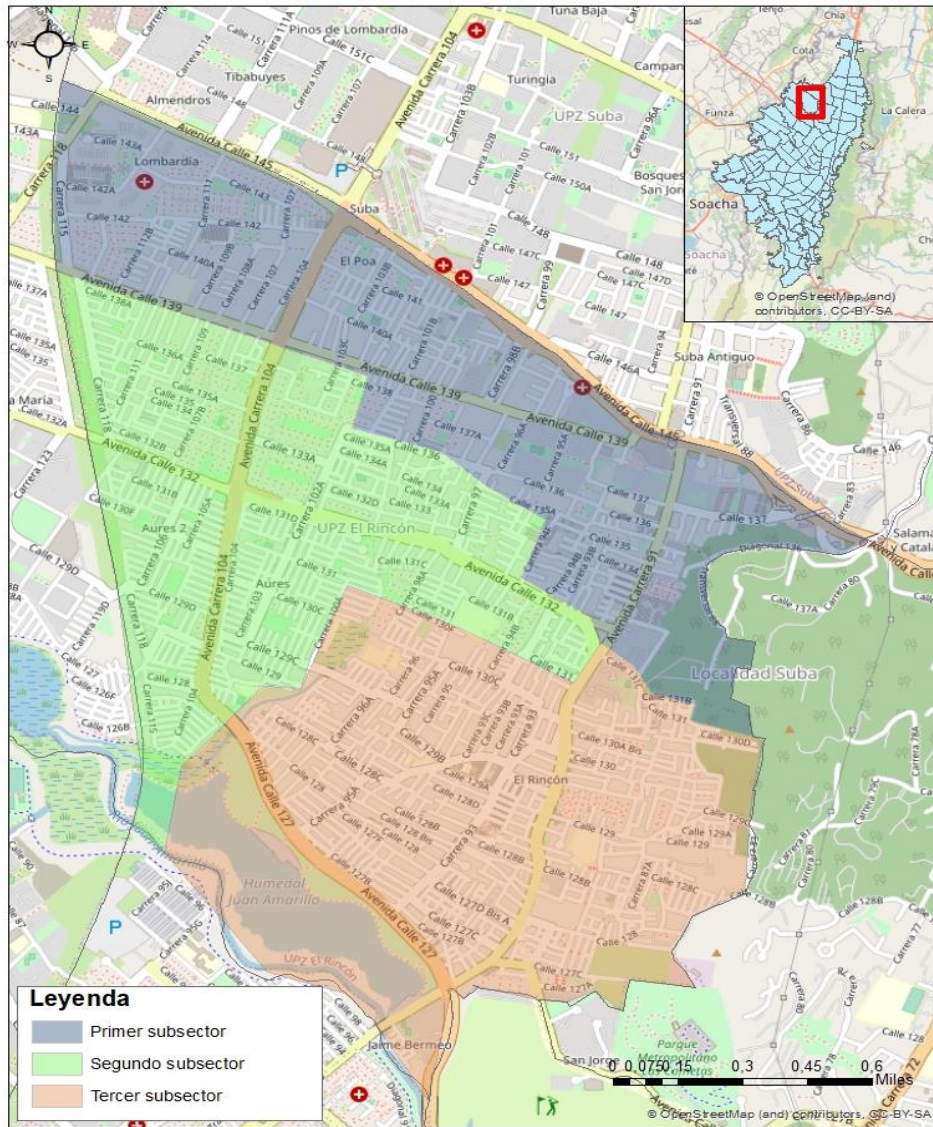
allí las calles son aún más angostas y no hay oferta de transporte público que entre directamente a los barrios.

Teniendo en cuenta esto, se hizo una diferenciación por sectores en donde se evidencian algunas diferencias muy marcadas:

- Primer subsector: cercano a la avenida Suba, y a los cerros, en este subsector los entrevistados tenían un mayor nivel socioeconómico y es más frecuente la tenencia de vehículos propios, la mayoría de las viviendas estaban en conjuntos abiertos o cerrados.
- Segundo subsector: cercano a la avenida Tabor (calle 132) y a la avenida Ciudad de Cali. En este subsector había una mezcla de viviendas de autoconstrucción pero también se evidenciaban diversos tipos de conjuntos de casas, los entrevistados tenían un menor nivel socioeconómico a los entrevistados del primer subsector y en gran parte de los entrevistados fue más común el uso de la bicicleta.
- Tercer subsector: cercano a la avenida Rincón, avenida Calatrava y Ciudad de Cali, en este subsector era más evidente la densificación de la UPZ y la mayoría de las viviendas venían de un proceso de autoconstrucción. En los barrios ubicados hacia el cerro era mucho más marcado dicho proceso.



Mapa 3: Mapa por subsectores



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.

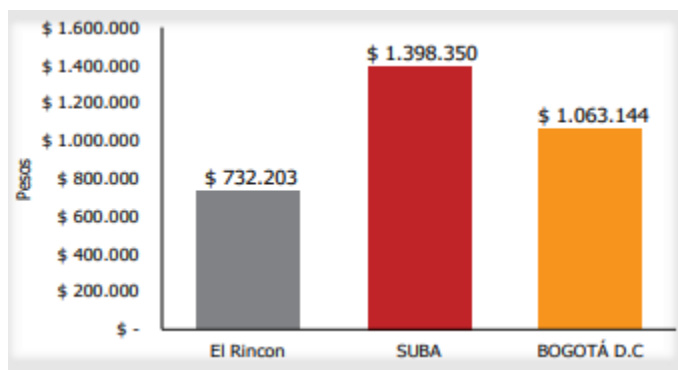
Por otra parte, en los últimos años se han generado arreglos viales a lo largo de la avenida Rincón (carrera 91), la avenida Calatrava (calle 127ª) y la avenida Tabor (calle 132). Lo que se ha hecho con estas construcciones es ampliar los carriles de las vías, ampliar la extensión de la Av. Rincón para que conecte con el Sur oriente y ampliar las ciclorrutas (Alcaldía de Bogotá, 24 de diciembre de 2020). Sin embargo, se han generado retrasos en las construcciones que desembocan en otras problemáticas de las cuales se hablará más adelante.

Por otra parte, se evidencia la construcción de conjuntos de apartamentos a lo largo de la avenida Suba, y en algunas partes cercanas a la avenida Rincón hacia los cerros.

### 2.3. Caracterización socioeconómica

Para el año 2018 la UPZ tiene una población total de 261.961 habitantes y tiene una densidad de 426,6 habitantes/hectárea, es la UPZ más densa de toda Suba. Por otra parte, está conformada en un 64,7% por estratos 1 y 2.

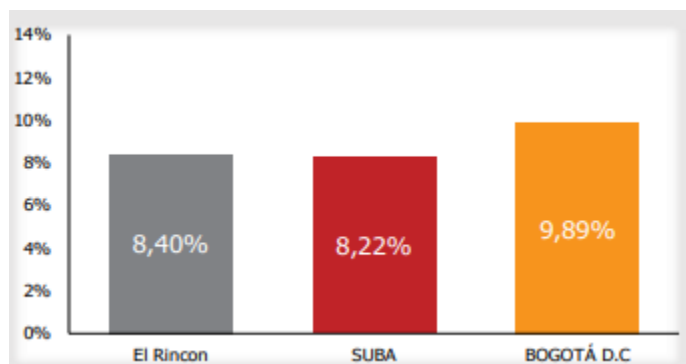
*Gráfico 2: Ingreso mensual promedio por hogar.*



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

En el anterior cuadro se muestra que el ingreso mensual por hogar es de \$732.203 y se encuentra por debajo del promedio de Bogotá y muy alejado del promedio en Suba, sin embargo, resulta interesante ver que la tasa de desempleo es baja a comparación de la de Bogotá:

*Gráfico 3: Tasa de desempleo.*

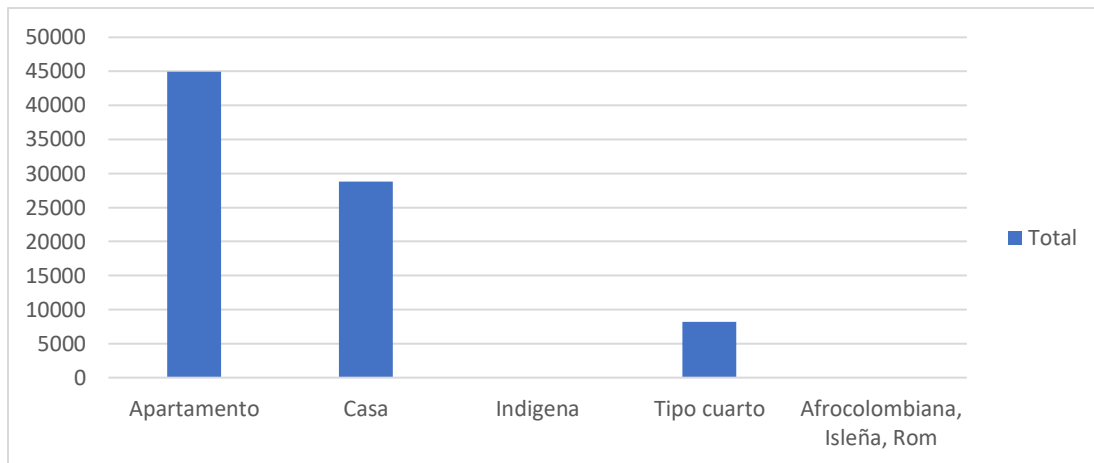


Fuente: Veeduría Distrital, 2017 (gráficas con base en la Encuesta Multipropósito de Bogotá 2017)

En cuanto a la vivienda se encontraron diferentes tipos de vivienda (casa, apartamento, tipo cuarto, vivienda indígena y vivienda étnica) y en la UPZ prevalece el tipo de vivienda en apartamentos como se muestra a continuación:



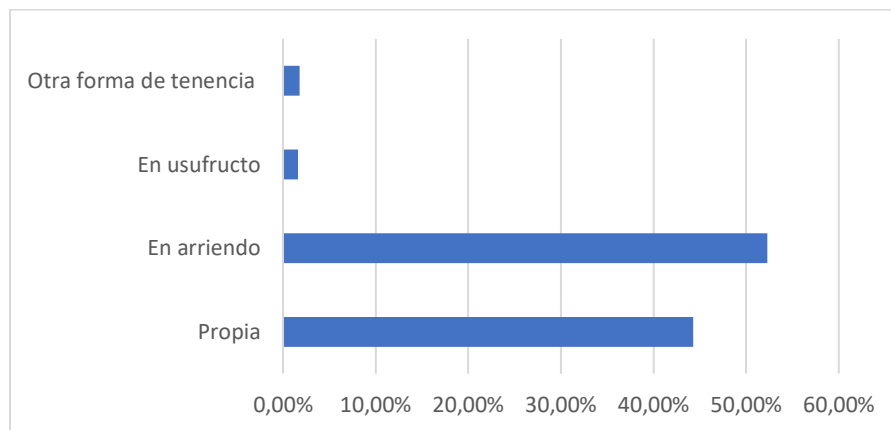
**Gráfico 4: Cantidad de viviendas por cada tipo.**



Fuente: elaboración propia con base en indicadores MODURAL.

Vale la pena aclarar que si bien la mayoría de las edificaciones que se ven dentro de la UPZ tiene el estilo de una casa autoconstruida clásica, por lo general este tipo de casas grandes están divididas en apartamentos por pisos y quizás es por esta razón que predomina ese tipo de vivienda. Por otra parte, la forma de tenencia de vivienda que predomina es el arriendo como se muestra a continuación:

**Gráfico 5: Forma de tenencia de vivienda.**



Fuente: elaboración propia con base en indicadores MODURAL.

Finalmente, el 69% de las viviendas tiene acceso a internet, lo cual muestra una cobertura similar al promedio de cobertura que hay en el área metropolitana (74,6%).

#### **2.4. Pros y contras.**

Como ventajas, la mayoría de entrevistados resaltaban la cercanía que tenían con lugares centrales o el comercio cercano a la zona, también resaltaban la cercanía a vías principales y que hay una oferta de transporte alta: hay SITP, SITP Provisional, alimentadores hacia casi todas las zonas, transporte informal de motos y carros. En cuanto a las desventajas o puntos

negativos de vivir en el barrio, una gran parte de los entrevistados destacaban la inseguridad por robos, la congestión vehicular y la falta de ampliar algunas vías. Sin embargo, esta percepción negativa o positiva sobre el barrio variaba dependiendo de la ubicación de los entrevistados.

- Primer subsector: destacan la cercanía con el Portal Suba, la construcción planeada de los barrios, el comercio cercano y la seguridad del sector:

*“siento que es un barrio más organizado eem siento que no es tan inseguro hacia el lado donde yo vivo, hay comercio, uno lo consigue todo a la mano, todas las necesidades que tenga uno de compra, de sostenibilidad del hogar se encuentra, más cuando tenemos un centro comercial cercano” (E17, mujer, 52 años, trabajadora en NALSANI)*

Y como aspectos negativos destacan la pérdida de espacios verdes para la recreación y en general la creciente construcción que se vive especialmente hacia la avenida Suba.

- Segundo subsector: En este subsector los entrevistados destacan las zonas de comercio, la buena oferta de transporte público ya que hay rutas hacia diferentes zonas y la cercanía a la avenida Cali.

Como aspectos negativos destacan la inseguridad, especialmente en cuerdas que son muy estrechas y poco iluminadas, al igual que la inseguridad que se da hacia los potreros que marcan el límite con la UPZ Tibabuyes. Por otra parte, destacan como un aspecto negativo la alta demanda de pasajeros que hay en este sector hacia las 5 o 6 de la mañana.

- Tercer subsector: La principal ventaja que mencionaban los entrevistados en este sector es que tienen muchas vías principales cercanas y hay una gran cercanía con la troncal 80 (esto incluye el portal 80 también) otra de las ventajas que mencionaban es que hay un alto comercio en todo el sector.

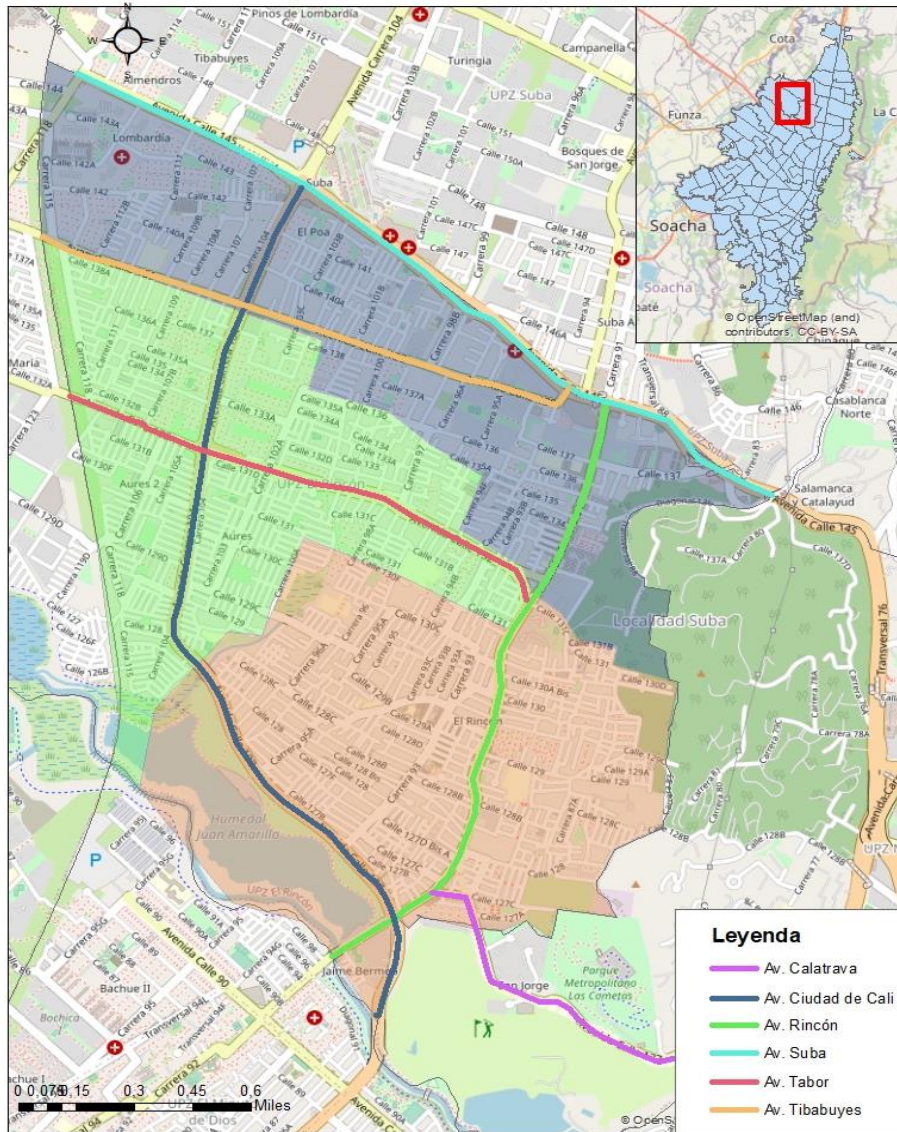
Como desventajas se mencionan varias: la inseguridad en la plaza del barrio Rincón, las vías sin pavimentar hacia el barrio Japón, las constantes inundaciones que se dan en el barrio Altamar y la falta de transporte público hacia la zona empinada de los cerros.

### 3. Lugares clave para la movilidad.

#### 3.1. Principales avenidas y vías secundarias.

La UPZ 28 está demarcada por una buena cantidad de avenidas principales las cuales llevan nombres muy emblemáticos de cada sector. A continuación, se especifica cada una de ellas:

**Mapa 4: Avenidas principales.**

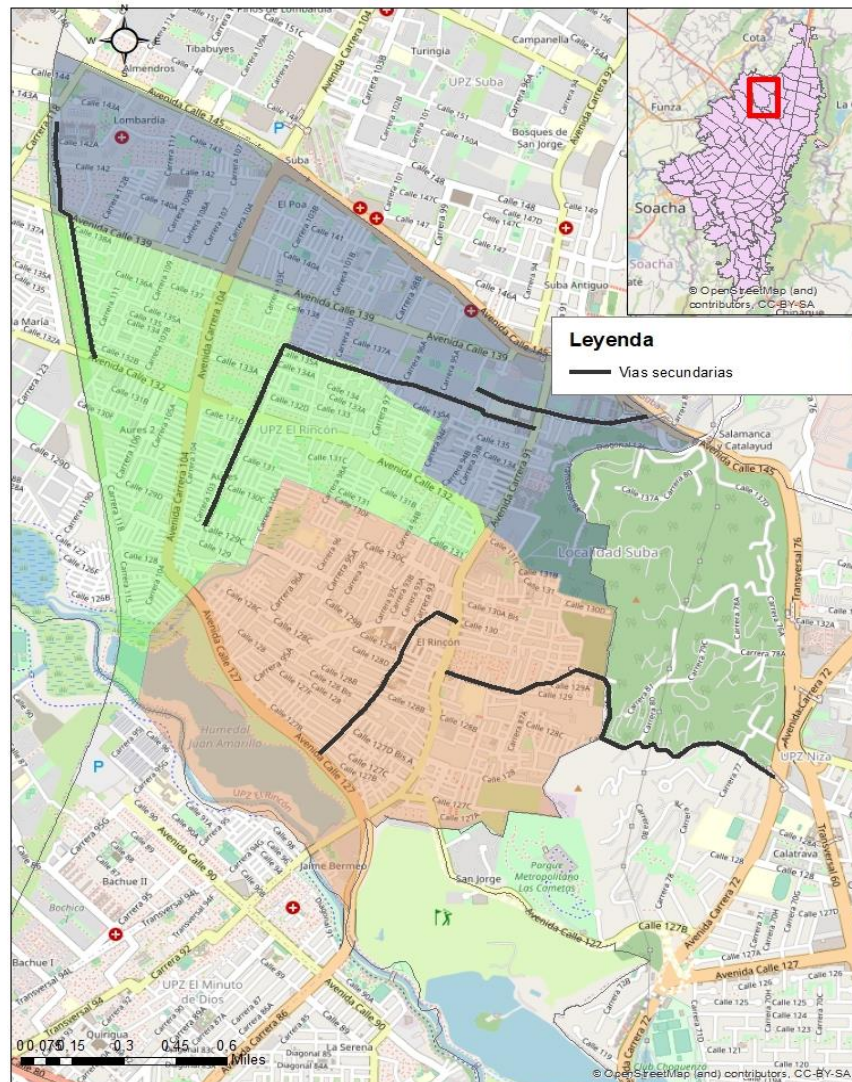


Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.

La Av. Calatrava es la calle 127ª y es de gran importancia ya que conecta la UPZ con la avenida Boyacá, actualmente en esta avenida se están llevando a cabo varias obras. La Av. Ciudad de Cali comunica toda la localidad con el Sur occidente de la ciudad, es una vía de gran importancia y los puntos más problemáticos que señalan los entrevistados es el punto de encuentro entre esta avenida y la del Rincón. La Av. Rincón o carrera 96 o transversal 96,

comunica la UPZ con la localidad de Engativá y con la Calle 80, actualmente se están haciendo arreglos en esta vía y se cerró el paso de vehículos de Norte a Sur en el punto donde la avenida se conecta con la Ciudad de Cali. La Av. Suba es de gran importancia ya que por allí se encuentra la troncal de Transmilenio y es una de las principales vías para salir de la localidad hacia el centro de la ciudad. La Av. Tibabuyes (calle 139) es también conocida como la antigua avenida Suba porque fue una de las primeras avenidas que se consolidó hacia el centro de la ciudad. Finalmente, la Av. Tabor (calle 132) conecta a la UPZ con los demás barrios aledaños como la Gaitana, en esta avenida es posible evidenciar una gran cantidad de rutas del SITP Provisional que siguen su camino hacia otras partes de Suba.

**Mapa 5: Vías secundarias.**



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.

Entre las vías secundarias vale la pena destacar la calle 129 que más adelante se convierte en la calle 128b y forma lo que los habitantes del sector denominan como “el camino del indio”, esta vía secundaria por la cual no transitan rutas de transporte público, es de gran



importancia para los entrevistados del primer subsector ya que los conecta con la Av. Boyacá y con la estación de Transmilenio que hay en ese punto. A lo largo de la vía se ven varios conjuntos residenciales cerrados y una amplia zona verde, la vía tiene algunas grietas y es transitada por peatones, ciclistas, vehiculos y motos particulares o que prestan un servicio de transporte informal.

***Ilustración 3: Camino del indio***



Tomada por: Laura Penagos.

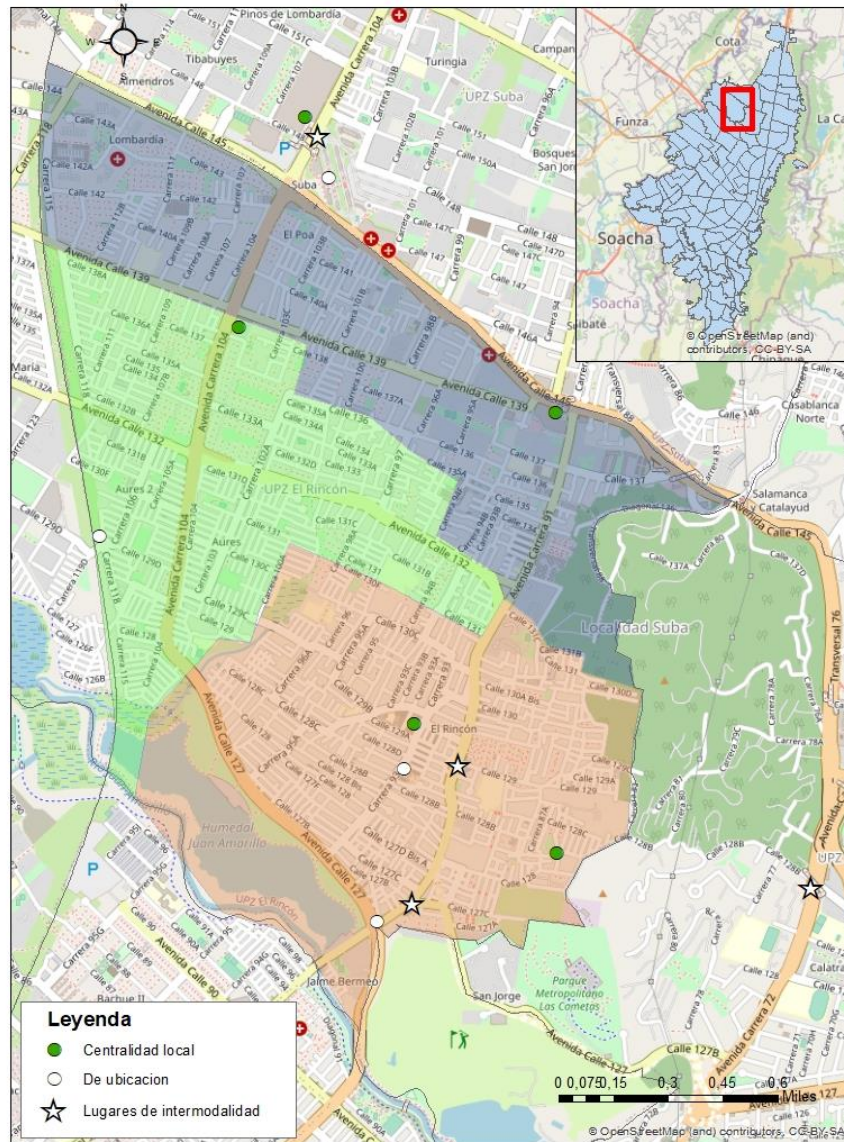
Lugar: Calle 128b #80.

Fecha: 3/11/2021

Otra de las vías secundarias importantes es la carrera 93 que atraviesa el barrio Rincón. Por esta vía transitan una gran cantidad de rutas de transporte público ya que anteriormente era la vía por la cual salían los vehículos de la UPZ hacia el occidente de la ciudad y la Av. Rincón era la vía por la cual entraban los vehículos hacia el oriente, pero desde el 2019 esto cambio y ahora es una avenida con doble sentido. Esta vía secundaria junto con la carrera 102<sup>a</sup>, la calle 136 y la calle 137 se caracterizan por tener un alto comercio.

### 3.2. Lugares de referencia e intermodalidad

*Mapa 6: Lugares de referencia e intermodalidad*



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.

Dentro de la UPZ Rincón los entrevistados mencionaron muy pocos puntos de intermodalidad. Entre estos puntos se puede destacar el Portal Suba, en donde se da el cambio de bicitaxi a Transmilenio o de alimentador e SITP a Transmilenio o de bicicleta (que normalmente se estacionan en los ciclo-parqueaderos) a Transmilenio. Este punto además de ser un lugar de intermodalidad es también un lugar de referencia ya que allí se encuentra el Centro Comercial Imperial que es uno de los más importantes no solo para la UPZ sino también para toda la localidad de Suba.



*Ilustración 4: Punto de intermodalidad Portal Suba.*



Tomada por: Laura Penagos

Lugar: Av. Ciudad de Cali frente al Centro Comercial Imperial y el Portal Suba.

Fecha: 23/09/2021

Otro de los puntos de intermodalidad que más se destacaba era el punto de la Av. Rincón con calle 129 en donde se daba el cambio de SITP o SITP Provisional a transporte informal (motos o vans) que suben hacia los barrios ubicados en los cerros. Estas rutas informales también se ubicaban ocasionalmente en puntos como la Av. Calatrava con Av. Rincón y suelen llevar a los entrevistados hasta la Av. Boyacá.

**Ilustración 5: Mototaxis informales en calle 129.**



Tomada por: Laura Penagos.

Lugar: Calle 129 #91

Fecha: 3/11/2021

En la Av. Boyacá con Av. Suba se da el cambio de transporte informal en Vans o motos al Transmilenio, incluso algunas personas suelen caminar hasta llegar a este punto.

**Tabla 3: Puntos de intermodalidad y cambios modales.**

Punto de intermodalidad	Cambios entre tipo de transporte
Portal Suba (Av. Ciudad de Cali con Av. Suba)	Cambio de transporte informal (bicitaxi) a Transmilenio
	Cambio de bicicleta (en ciclo parqueadero) a Transmilenio)
	Cambio de ruta alimentadora o SITP a Transmilenio
Calle 129 con Av. Rincón y Av. Calatrava con Av. Rincón	Cambio de SITP o SITP provisional a transporte informal (motos y vans)
Av. Boyacá con Av. Suba	Cambio de transporte informal a Transmilenio o SITP

En cuanto a las centralidades locales, la de mayor importancia es el centro comercial Imperial mencionado por 15 entrevistados, le sigue la Plaza del Rincón mencionada por 7 entrevistados y Centro Suba mencionada por 4 entrevistados, los entrevistados también mencionaban sitios donde hay oferta de salud cerca a Centro Suba.

La Casa de Cultura y el colegio en Ciudad Hunza son centralidades locales para los habitantes ubicados en la parte empinada (mencionado por dos entrevistados). Otros puntos que no se observan en el mapa por su lejanía, pero que son puntos de gran importancia, son el puente hacia Cota y el centro comercial Portal 80 que fue mencionado por 3 entrevistados del tercer subsector. Los puntos a los que más hacían referencia los entrevistados para

ubicarse eran el CAI del Rincón, nuevamente el portal Suba y la Av. Ciudad de Cali con Av. Rincón.

## **4. Oferta de transporte y condiciones de movilidad**

### **4.1. Diferenciación por subsectores**

Si bien la oferta de transporte es similar en casi todos los subsectores, hay algunos barrios en donde esta oferta no es igual. Además, las condiciones de movilidad cambian debido a los arreglos viales que se llevan a cabo en ciertas zonas de la UPZ. En el siguiente cuadro se especifica con mayor detalle las diferencias en la oferta de transporte dentro de cada subsector:

**Tabla 4: Tipo de transporte en relación con costo y subsector.**

Tipo de transporte	Costo	Primer subsector	Segundo Subsector	Tercer Subsector
SITP	Tarjeta Tu llave precio estándar: \$2.300	Recientemente se han implementado varias rutas de SITP amarillos que son de gran tamaño. Hay una alta oferta de SITP en este sector especialmente hacia la Av. Suba.	Hay buena oferta de rutas, sin embargo, muchos de los entrevistados no tienen conocimiento sobre las rutas que existen y no hay sitios para recargar la tarjeta ni letreros claros con los nombres de las rutas.	Sucede algo similar que en el segundo subsector, sin embargo, en los barrios Ciudad Hunza, La Palma, La Aguadita y Manuelita no tienen cobertura del SITP aunque existan paraderos de este tipo de transporte.
	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			
SITP Provisional	Precio estándar: \$1.900. El precio es negociable y puede llegar a ser de mínimo \$1.000	La oferta de este tipo de transporte es más baja que en otros subsectores y han quitado varias rutas que iban por la Av. Suba.	En este sector se encuentra uno de los principales parqueaderos de SITP Provisional. Algunas rutas que todavía se evidencian van hacia: Ciudad Bolívar, Usme, Fontibón, Chapinero y Calle 26.	Alta presencia de este tipo de transporte, especialmente sobre la carrera 93 y por la avenida Calatrava. Algunas rutas que todavía se evidencian van hacia: Ciudad Bolívar, Usme, Fontibón, Chapinero y Calle 26.
Alimentador	Los costos funcionan igual que el SITP.	Alta presencia de rutas alimentadoras desde el portal Suba. Pasan las siguientes rutas: - 11-1 Av. Suba. - 11-5 Avenida Cali. - 11-3 Villamaría. - 11-4 Aures. - 11-8 La Gaitana.	Menor presencia de rutas alimentadoras desde el portal Suba. Pasan las siguientes rutas: - 11-5 Avenida Cali. - 11-3 Villamaría. - 11-4 Aures.	Nula presencia de rutas hacia el portal Suba y presencia de rutas hacia las estaciones Granja – carrera 77 y estación Avenida Cali. Pasan las siguientes rutas: - 5-1 Suba Rincón. - 5-2 Avenida carrera 91.
Troncal de Transmilenio	Precio estándar: \$2.500	Gran cercanía al portal Suba y a la estación Suba – TV. 91 y 21 Ángeles.	Cercanía al Portal Suba.	Cercanía a las estaciones Avenida Cali, Granja Carrera 77 y Suba – Av. Boyacá.
	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			

Transporte informal (motos, vans y en ocasiones vehículos particulares o rutas de colegio)	Vans: \$2000 desde Hunza hacia Av. Boyacá estación de Transmilenio. \$1500 desde Av. Rincón hacia barrios empinados.	La presencia de transporte informal es casi nula en esta zona, sin embargo, en ocasiones debido a la alta congestión vehicular se pueden ver vehículos particulares y vans que transportan a las personas hacia el portal Suba.	La presencia de transporte informal es casi nula en esta zona, sin embargo, en ocasiones debido a la alta congestión vehicular se pueden ver vehículos particulares y vans que transportan a las personas hacia el portal Suba.	Alta presencia de transporte informal especialmente hacia los barrios empinados. Se observan vans y motos que se dirigen hacia la Av. Boyacá desde la calle 129 con Av. Rincón.
	Motos: Depende del largo del recorrido. \$1.000 - 1500 hacia la Av. Boyacá y hacia los barrios empinados.			
	Vehículos particulares o vans de colegios: \$1500 - \$3000 dependiendo de la congestión y del barrio.			
Bicitaxi	\$2.000 hasta barrios cercanos al Portal Suba. \$4.000 hasta barrios como Villa María.	Alta presencia de bicitaxis en todo el sector. Realizan diferentes rutas especialmente hacia los conjuntos residenciales.	Baja presencia de bicitaxis, solamente se dirigen a barrios como Alcaparros.	Nula presencia de bicitaxis.
Taxi y plataformas digitales	Dependiendo del trayecto	Alta oferta. Los servicios llegan bastante rápido y se encuentran varios taxis al salir de zonas como el cc Imperial o Centro Suba.	Alta oferta. La plataforma digital más usada en esta zona es Beat, los servicios se pueden tomar fácilmente y hay buena oferta de taxis sobre la Av. Cali.	Oferta media. En los barrios empinados es más complicado conseguir este tipo de transporte ya que los taxis no circulan por la zona y las plataformas digitales tardan en llegar. Debido a la congestión vehicular los tiempos de espera son más largos.



Bicicleta	No aplica	Hay ciclovia sobre la Av. Suba, la Av. Cali y la Av. Tibabuyes y por las tres vías transitan una cantidad considerable de ciclistas.	Hay ciclovia sobre la Av. Tabor y la Av. Cali. Sobre la Av. Cali se evidencian varios puntos para despinchar bicicletas o montallantas para demás arreglos de las bicicletas. Transitan una gran cantidad de ciclistas por esta zona.	Hay ciclovia sobre la Av. Cali y sobre la Av. Rincón, sin embargo, hay un tramo de la Av. Rincón donde no hay ciclovia y las bicicletas tienen que ir por la misma vía de los carros. Hay varios puestos para despinchar sobre la Av. Cali y de vez en cuando se hacen jornadas de registro bici en la Av. Cali con Av. Rincón. Transitan una gran cantidad de ciclistas por esta zona.
A pie	No aplica	Las caminatas que suelen hacer los entrevistados son más cortas y rara vez caminan muy lejos para tomar algún tipo de transporte.	Algunos entrevistados suelen caminar hasta el portal o en zonas cercanas, no suelen realizar caminatas largas.	Los entrevistados de la zona empinada suelen hacer largas caminatas ya sea para desplazarse a tomar algún tipo de transporte o para desplazarse a centralidades locales como la Plaza Fundacional o Centro Suba. Las caminatas suelen ser más largas.
Vehículo particular (moto o carro)	No aplica	Se observa una alta presencia de vehículos particulares y una gran cantidad de parqueaderos.	Es mucho más común ver motos que carros parqueados en las vías principales o comerciales del sector.	Se observan otro tipo de vehículos que transportan reciclaje. Hay mayor presencia de motos que de carros.

Fuente: Elaboración propia.

Teniendo en cuenta que las diferencias en cuanto a la oferta de transporte dentro de cada subsector no son tan diferentes, se presentará cada uno de los tipos de transporte que operan en el sitio y los cambios fuertes que se están presentando como el cambio de bus tradicional a SITP o el aumento altamente significativo de la bicicleta.

Asimismo, los cambios en la infraestructura y los nuevos proyectos viales son de suma importancia para conocer las condiciones de movilidad que quizás son más precarias en unos barrios que en otros.

## 4.2. Oferta de transporte

### 4.2.1. Modos de transporte formal (desaparición del bus tradicional y aumento del SITP)

Desde el año 2012 se viene implementado en toda Bogotá el Sistema de Transporte Integrado – SITP, dicho sistema tiene como objetivo modernizar y reducir la cantidad de empresas que prestan el servicio de transporte público, sin embargo, la implementación ha sido bastante lenta y para el 2019 se había implementado solo el 58% de todo lo esperado.

En Suba este proceso ha sido aún más lento, el SITP está dividido en 13 empresas que acobijan las diferentes zonas de Bogotá y en Suba Centro y Suba occidental (que es donde se ubica el Rincón) la implementación estaba a cargo de la empresa Egobus pero por problemas financieros, las pocas rutas que se empezaron a implementar estaban siendo financiadas por el concesionario “Este Es Mi Bus S.A.S”.

Durante este año se han implementado más rutas de forma acelerada dentro de la UPZ lo cual ha generado la desaparición de antiguas rutas de empresas como Cootransniza, Comnalmicros, Buses blancos, Transportes Fontibón, entre otras. Las nuevas rutas que entraron a operar son buses del SITP amarillos de gran tamaño que cuentan con tecnología Euro VI, una tecnología que reduce las emisiones de material particulado en un 99%.

El problema para 3 de los entrevistados radica en que estos buses son excesivamente grandes y generan congestiones dentro de las calles de los barrios:

*Ilustración 6: Alimentador (azul) y SITP (amarillo).*



Tomadas por: Laura Penagos.

Lugar: Carrera 91 barrio Rincón y barrio Lagos. Fecha: 4/10/2021.

Además del gran tamaño de los buses, 14 de los entrevistados destacan la falta de información sobre las rutas en los puntos de paraderos y en los letreros que en teoría deberían llevar, la demora en los tiempos de espera, la falta de sitios para recargar la tarjeta, falta de cubrir las rutas que anteriormente existían y la poca socialización que han tenido con la ciudadanía. Al respecto, la gestora local de movilidad menciona lo siguiente:

*“Creo que hubo la socialización por parte de Transmilenio, de las delegadas de forma correcta, se abarcó creo que toda la UPZ, sin embargo, nosotros desde el Centro Local de Movilidad se les ha venido mencionando que es importante que verifiquen los recorridos los SITP, las nuevas rutas, teniendo en cuenta lo que te acabo de mencionar; que muchos quedan distanciados a las rutas o los recorridos que venían realizando las busetas tradicionales” (E12, mujer, 35 años, gestora local y delegada del sector movilidad en Suba)*

En cuanto a la cobertura de las rutas, un habitante del barrio Rincón menciona:

*“Quitaron muchas rutas que había acá en el barrio que eran casi patrimonio del barrio, que ya no están. Aquí quitaron una que era de la empresa vecinal de Suba. Esta iba para San Jorge y pasaba por la Carrera 30. Digamos, si tú quieres coger un bus de aquí desde el barrio, no sé, desde el CAI del Rincón, que vaya por la carrera 30 no lo hay ¿Sí? También quitaron una ruta de una cooperativa que se llamaba Colsedes y ellos tenían una ruta que iba por la avenida Boyacá desde acá desde el barrio también. Esa iba por la Avenida Boyacá. Esas dos arterias viales, digámoslo así, que son la carrera 30 y la avenida Boyacá, son super importantes. Pues, si yo quiero ir hacia la Boyacá, si yo quiero ir por toda la Boyacá hacia el sur yo no tengo ningún transporte que salga acá, ni siquiera el Transmilenio que me dejaría en la 80 con Boyacá y desde allí tendría que tomar otro bus” (E9, hombre, 35 años, supervisor Homecenter)*

En cuanto a las recargas, las principales quejas que se dan son por parte de entrevistados del tercer subsector, al respecto una entrevistada de Altamar menciona lo siguiente:

*“acá en el barrio que yo sepa hay solo un lugar, yo la verdad cuando voy a recargar la tarjeta voy hasta una estación de Transmilenio y recargo, si yo por ejemplo voy al portal de la 80, al centro comercial, entonces yo de una vez aprovecho y entro al portal mismo y hago la recarga porque no lo hay [...] Pues es bastante deficiente, antes habían letreros informativos, han modificado muchas rutas, han cambiado los horarios, las estaciones en donde paran los buses y esa información no ha sido difundida de manera adecuada” (E18, mujer, 45 años, asesora en Call center)*

Asimismo, dos entrevistados del primer y segundo subsector relacionan las nuevas flotas del SITP con la accidentalidad por la Av. Suba y la Av. Tibabuyes:

*“Las calles eran más tranquilas, pero últimamente ya el Transmilenio en esta avenida frente al apartamento, no transitaba tanto carro, pero ahora ya lo cogieron el Transmilenio, ahora todos los SITP pasan por aquí, a veces pasan super acelerados. Hay paraderos entonces yo creo que dentro de poco tiempo vamos a tener calles rotas ¿cierto? porque claro, ven la vía, está buena y esto, pues aquí ya empieza un*

*tráfico más pesado y también que a veces cuando los veo, los veo que pasan tan rápido digo: "¡Dios mío! Dios nos ampare de accidentes de las personas, los niños" eso es como lo que yo siento" (E17, mujer, 52 años, trabajadora en NALSANI)*

*"las personas que salen al trabajo en su bicicleta pues tomaban este corredor (Av. Tibabuyes) con sus bicicletas pero pues tras el crecimiento de lo que fue la flor del SITP empezaron a haber muchos accidentes, muchos porque se cruzaban, era una misma avenida y no había una clara separación entre ellos, eem muchas de esas personas pues no saben cómo los señalamientos básicos para indicar un auto que va a hacer, si va a girar, a adelantar o etc. y terminan ocasionando accidentes que incluso llegaron a muertes" (E20, hombre, 27 años, miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba)*

Por otra parte, en el grupo focal este tema también salió a relucir y los líderes comunitarios hicieron hincapié en la necesidad de que las nuevas flotas lleven letreros, pues estos letreros los han quitado y dejaron solo la luz led que tienen en la parte superior lo cual impide que los adultos mayores y las personas con alguna discapacidad visual observen la ruta.

Finalmente, las rutas de buses tradicionales (ahora SITP provisional serán desmontadas en su totalidad para diciembre de este año. A continuación, se muestran algunas de las rutas que subsisten en el sector:

**Ilustración 7: Algunas rutas de bus tradicional en la zona.**



Tomadas por: Laura Penagos.

Lugar: 1 y 2 parqueadero en Aures. 3 y 4 sobre Av. Rincón.

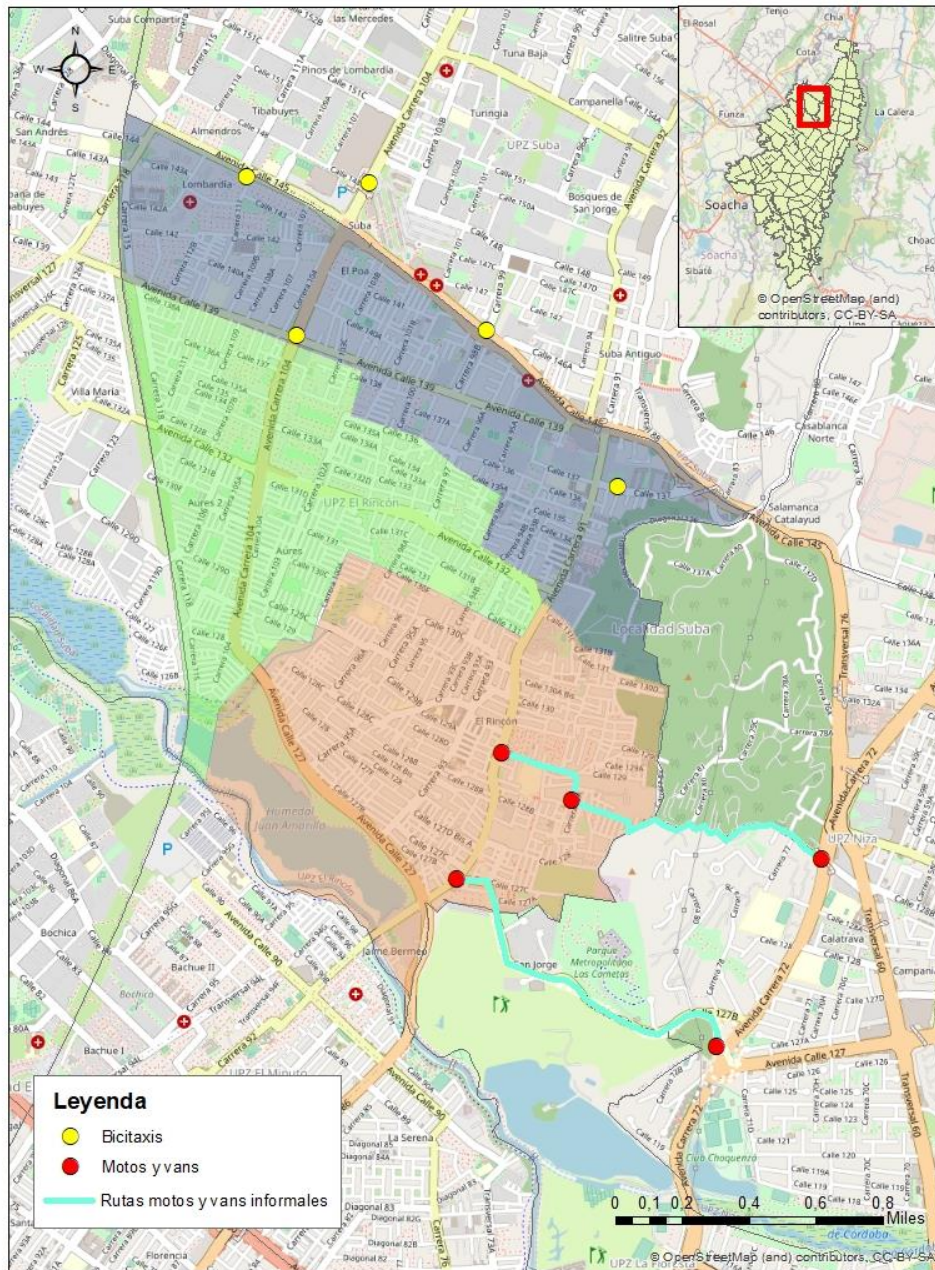
Fecha: 25/10/2021 y 14/10/2021

En resumen, hay una mala percepción frente al SITP y las nuevas rutas que se han implementado, mientras que, la mayoría de entrevistados prefieren usar el SITP Provisional, las rutas de transporte informal o las rutas de la troncal de Transmilenio.



#### 4.2.2. Modos de transporte informal (bicitaxi, motos y vans)

Mapa 7: Paraderos y rutas de transporte informal.



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.

Son pocos los modos de transporte informal que se ven dentro de la UPZ, las principales rutas que hay se encuentran hacia el primer (bicitaxi) y tercer subsector (motos y vans). En cuanto al segundo subsector solo se evidenciaron rutas de vehículos particulares y vans que llevaban a las personas hacia el portal Suba en momentos de alta congestión vehicular.

**Tabla 5: Descripción de cada transporte informal.**

Tipo de transporte informal	Descripción.
Bicitaxi	Desde el portal Suba hacia conjuntos residenciales. Mayormente organizados (ASOPROBISUBA). costos entre 2000 y 3000 pesos dependiendo del lugar al que van
Mototaxi	Hacia el tercer subsector, avenidas calatrava, Cali y Av. Rincón. trabajan en anonimato completo.
vans	Hacia el tercer subsector, avenidas calatrava, Cali y Av. Rincón. trabajan en anonimato completo.
Vans y carros particulares	Zona: Primer y segundo subsector, Av. Cali y Av. Suba. Solamente en horarios de alta congestión. Trabajan en anonimato completo y van hacia el portal de Suba o hacia la Av. Boyacá.

Fuente: elaboración propia.

#### **4.2.2.1. Bicitaxi**

El bicitaxi en Suba está relacionado con la consolidación de Transmilenio y en específico del Portal Suba. Según un bicitaxista entrevistado, este medio de transporte se ha establecido desde hace casi 20 años en las inmediaciones del portal Suba, al inicio eran en su mayoría vehículos a pedal, pero hoy en día todos los bicitaxis que hay en Suba son motorizados.

Los principales puntos en los que se encuentran dentro de Suba, aparte del portal son: La Campiña, Arboleda, Salitre y un nuevo punto en Santa Cecilia. Según el entrevistado hay aproximadamente 300 bicitaxis funcionando en Suba y en ese punto en específico hay cerca de 45. En cuanto a los sitios a los que van menciona lo siguiente:

*"Los conjuntos son los más frecuentes, lo que es Valle del Refous, Valle Patricia eem, Campiña del Refous, Arboleda del Pinar, Salitre, el Hospital fijo [...] No hacia el barrio Rincón... allá no hay casi conjuntos, allá es más que todo barrio, los más conjuntos van es hacia este lado [...] lo que son los conjuntos, aquí al hospital, lo que es el pinar, Juan Lozano, Di Monti 1, Di monti 2, Capriani 1, Capriani 2, Las Flores, Campiña del Refous, lo que son los conjuntos aquí a los alrededores, la tarifa cuando hablamos de más de 10 km ya cambia el precio"* (E14, hombre, 40 años, bicitaxista de ASOPROBISUBA)

En cuanto a la tarifa, la tarifa mínima es de \$2.000 para distancias a máximo 3 km y de ahí en adelante empieza a aumentar.

Ilustración 8: Interior de un bicitaxi.



Tomadas por: Laura Penagos.

Lugar: Av. Ciudad de Cali con Av. Suba.

Fecha: 25/10/2021

Con respecto a la organización de este tipo de transporte, la mayoría de los vehículos no son propiedad de los conductores, sino que, hay personas que tienen de a 4 o 6 vehículos y los alquilan, los conductores pagan una cuota diaria de \$40.000 pesos a los dueños y en cuanto a la ganancia suelen ganar de \$15.000 a \$20.000 al día. El bicitaxista entrevistado mencionaba que, si bien existe ASOPROBISUBA, no hay una atención para los conductores de los vehículos e incluso, muchas veces se los llevan a los patios en medio de algún operativo:

*“La otra es que el tránsito te viene y te lleva el carro injustificadamente, son problemas porque tienen que entender... puede ser que sea ilegal porque ellos dicen que es ilegal, pero si fuera ilegal no nos lo dejarían sacar del patio. A ti te llevan el carro como dicen que es ilegal, pero te lo dejan sacar, entonces no debería ser ilegal, debería haber una forma de que tenga un parámetro, que tengas que pagar un impuesto o que los dueños de los carros paguen el impuesto y ya no te acosen tanto, te pidan una serie de documentos y ya no te acosen tanto y te lleven en medio del trabajo detenido” (E14, hombre, 40 años, bicitaxista de ASOPROBISUBA)*

Aunque estos vehículos sigan permaneciendo en total informalidad, no hay una intención por parte de tránsito de retirar los vehículos y se limitan únicamente a hacer de vez en cuando operativos sin mayores resultados que no resuelven de ninguna forma la problemática del transporte informal.

En cuanto a la gestión del centro local de movilidad frente al bicitaxismo se menciona lo siguiente:

*“en el año 2019 del tema de bicitaxis se hizo un censo para nosotros tener un control del tema, nosotros realizamos operativos y adicional hacemos unas jornadas de sensibilización. Nosotros no realizamos los operativos, nosotros gestionamos los operativos ¿quién asiste a los operativos? subdirección de tránsito y transporte, es decir policía y nosotros como Centro Local de Movilidad realizamos jornadas de sensibilización, en esa jornadas de sensibilización pues nos ha acompañado Migración Colombia y Alcaldía Local gestores de convivencia, donde se les solicitan los documentos y adicional nosotros hacemos la sensibilización, pero ya que sea un operativo donde llegue la grúa de movilidad y cargue los bicitaxis y se los lleve y se coloquen comparendos, nosotros como centro local no estamos autorizados de hacer presencia, nosotros como tal hacemos la jornada de sensibilización, pero claro que si se han realizado los operativos correspondientes a los bicitaxis ilegales, es decir, que no ingresaron a ese censo y están transitando de forma irregular en la UPZ” (E12, mujer, 35 años, gestora local y delegada del sector movilidad en Suba)*

Finalmente, del total de entrevistados solo 2 de los entrevistados del primer subsector mencionaron haber utilizado el bicitaxi en una ocasión desde el centro comercial Plaza Imperial. Algunos mencionaban que el uso del bicitaxi aumentaba durante los paros y también se mencionaron algunas condiciones laborales y denigrantes para los bicitaxis de lo cual se hablará más adelante.

#### **4.2.2.2. Vans y motos informales**

Con respecto a este otro tipo de transporte informal, la organización en términos laborales es mucho menor y se encuentran principalmente en los barrios Ciudad Hunza, La Manuelita, La Palma y La aguadita. Este servicio surge principalmente por la falta de otros medios de transporte público en la zona:

*“Entonces lo que le contaba que aquí no hay servicio público, el único servicio público que hay es los carros esos servicios Uber y esas cosas que eso es como de los últimos y eso que algunos se niegan a subir porque tienen ese imaginario de que es peligroso, pero bueno, finalmente llegan, están las motos, unas motos, son servicios informales Abajo en la 129 con 91. Ahí usted pasa, ahoritica si baja por ahí se va a dar cuenta de la fila de motos que son muchachos de este sector que tienen su motico y prestan ese servicio y aquí lo suben a uno en dos minutos [...] Y están los carritos, unos carritos blancos que son unas colectivas, que ellos se organizaron, son como tres colectivas blancas que como le decía, en las mañanas salen de aquí abajito hacia la Boyacá, más o menos de 5:30 como a 8:30, 9 de la mañana. Digamos, acercan a la gente a la Boyacá y ahí como en la Boyacá queda Transmilenio, entonces ahí la*



*gente, uno camina ahí que... unos 300 metros y llega a la estación de la Boyacá”* (E13, hombre, 58 años, líder comunitario y representante casa de cultura barrio Hunza)

Otro punto importante para destacar es que, a diferencia de las vans, las motos pueden prestar el servicio hasta zonas mucho más lejanas de la UPZ, pero, según una de las entrevistadas, los costos de estas motos son mucho más elevados que los costos que tendría el uso de este servicio por aplicaciones como Picap:

*“Los carritos blancos van como por la de sotileza hasta el Rincón y las motos si lo llevan a uno hasta donde uno vaya, o sea dependiendo, ellos si tienen una tarifa diferente a la de Picap, entonces Picap me cobra \$6000, ellos me cobrarían fácilmente unos \$12000 o \$13000”* (E10, mujer, 25 años, asistente de gerencia)

Teniendo en cuenta esto, no suelen ser usados para hacer recorridos más largos y solo 3 de los entrevistados mencionaron utilizarlos. A continuación, se muestra una foto en donde se evidencian ambos tipos de transporte dentro del barrio Ciudad Hunza:

***Ilustración 9: Vans y motos informales.***



Tomada por: Laura Penagos.

Lugar: Calle 128c #87b.

Fecha: 14/10/2021

#### **4.2.2.3. Otro tipo de transporte informal.**

Algunos entrevistados mencionaban la presencia de rutas informales que eran vehículos particulares o rutas escolares, las cuales luego de terminar su jornada, se dirigían entre el segundo y primer subsector y llevaban pasajeros hacia zonas como el portal Suba o Unicentro, esto se evidenciaba mayormente en horas de alta congestión vehicular.



*“Son 2 o 3. Bueno yo he visto como 2 o 3, Pueden ser rutas particulares, pueden ser vans, o pueden ser buses grandes que disimuladamente pasan y van diciendo suavemente, Unicentro y van hasta Unicentro y para acá lo mismo No, más que todo en las horas pico, digamos en las mañanas. Lo que te digo, a las 6 de la mañana cuando sale todo el mundo a trabajar esa hora salen las rutas. Sale una ruta, lo que te digo, no sé cuántos son en realidad, no me pongo a calibrarlos ni nada, pero uno se da cuenta esporádicamente”*

*“en las mañanas, en las mañanas por falta de oferta de alimentadores, desde antes de pandemia se veían carros particulares que decían: "los llevo por mil pesos hasta el portal". Los llevaban por \$1000 hasta el portal, iban y regresaban, iban y regresaban y me imagino que ahí se cuadraban algo” (E20, hombre, 27 años, miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba)*

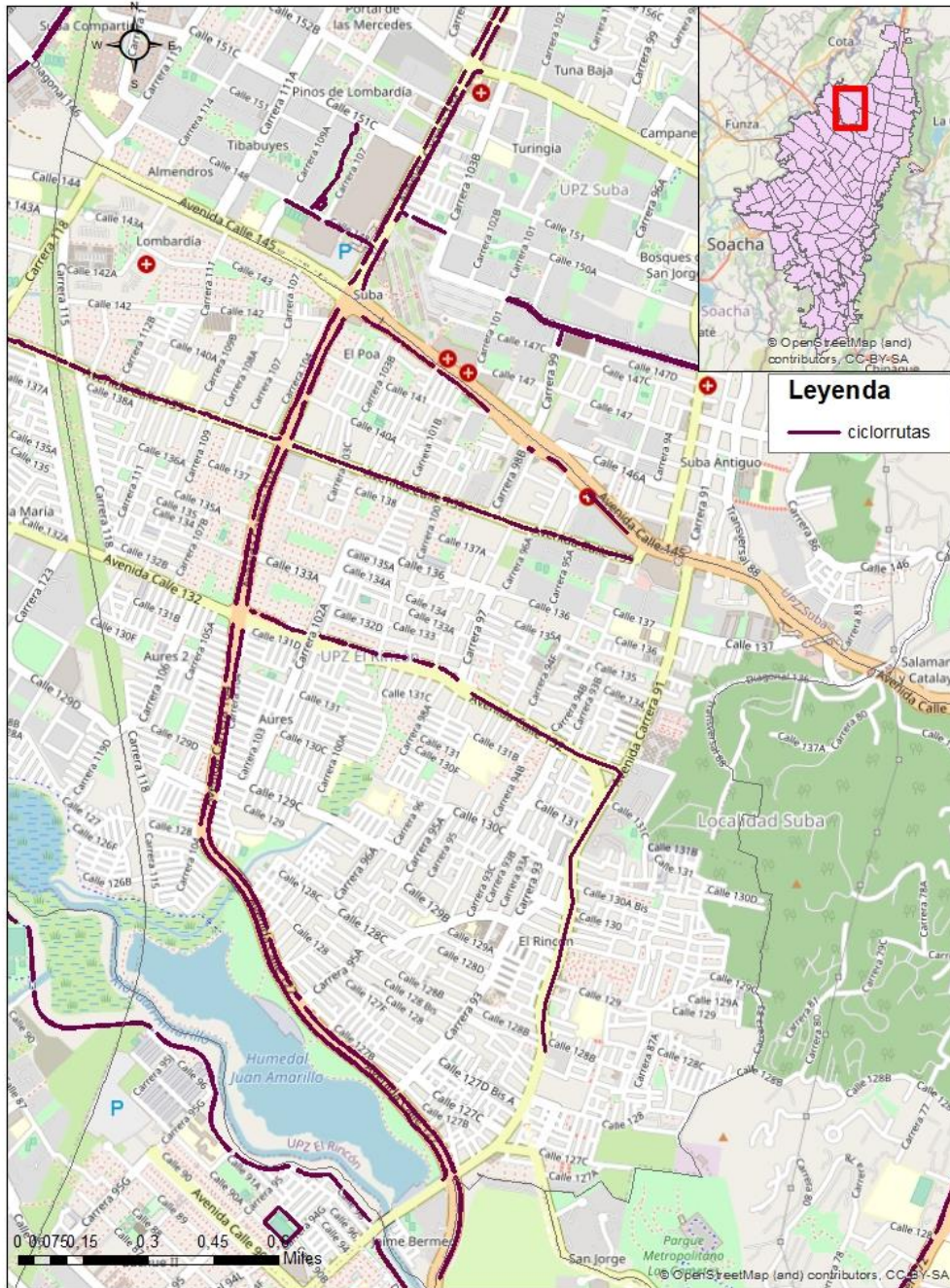
Con respecto a estos vehículos no se encontró más información sobre su funcionamiento o los costos exactos de los pasajes.

#### **4.2.3. Sobre la bicicleta**

En los últimos años ha aumentado el número de bici usuarios en Bogotá, para el caso particular de Suba se evidencia que es la localidad con más bici usuarios en toda Bogotá y para el año 2018 la cantidad de viajes en bici dentro de Suba eran de 73.000 al año (Unilibre, 21 de junio de 2021). En lo que respecta a la UPZ Rincón, se encontró que el número de bicicletas por cada mil habitantes es de 186, una tasa alta si la equiparamos con otras zonas periféricas de la ciudad.

Por otra parte, la cantidad de ciclorrutas ha aumentado con la aplicación de las vías y los nuevos proyectos de infraestructura como se puede ver a continuación.

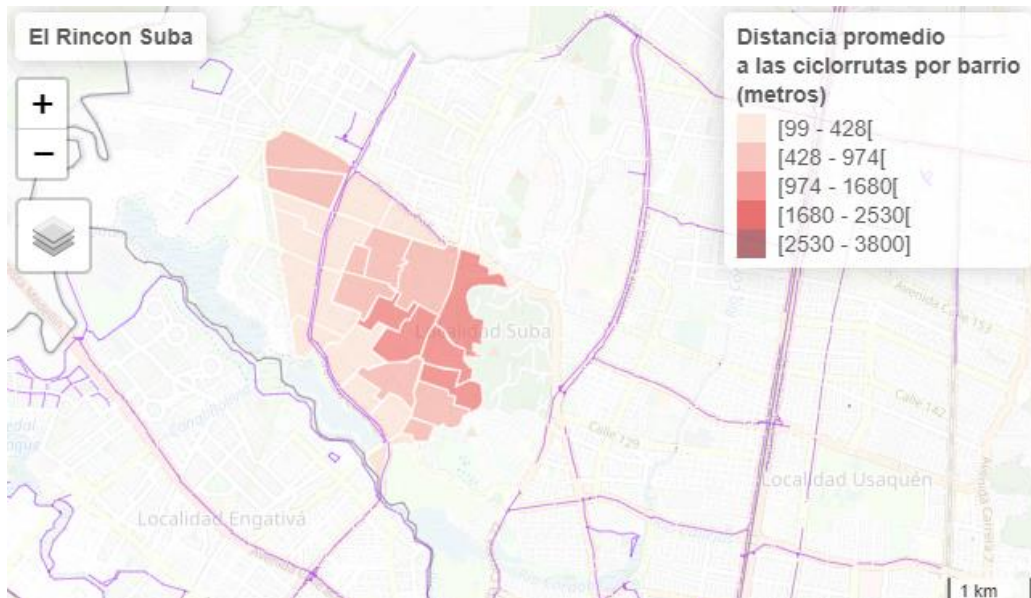
Mapa 8: Ciclorrutas dentro de la UPZ



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.

La UPZ cuenta con ciclorrutas casi que por todas sus avenidas principales a excepción de la Av. Calatrava que, aunque no cuenta con ciclovía, es usada por algunos ciclistas del sector.

**Mapa 9: Distancia promedio de las ciclorrutas.**



Fuente: [https://rpubs.com/ANR\\_Modural/Bogota-Indicador\\_Dist\\_Ciclorruta](https://rpubs.com/ANR_Modural/Bogota-Indicador_Dist_Ciclorruta)

Aquí se observa que los principales barrios que no tienen un acceso directo a la ciclorruta son Altos de Chozica, Los Naranjos, La Manuelita, La Palma y Ciudad Hunza. Estos barrios están ubicados hacia la parte de los cerros y la ciclorruta más cercana es la de la Av. Rincón.

En el primer subsector hay un problema recurrente con la ciclovía ya que se termina antes de llegar a la Cali y en ese tramo los bici usuarios deben ir por la vía de los carros:

*“se requerirían espacios más cómodos, por lo menos, la avenida nueva, la avenida Rincón, la 91 quedó con ciclorruta, pero la ciclorruta está al lado de los paraderos, al lado de las canecas de basura, la gente, los ciclistas en ultimas también se convierten en, tienen que parar todo el rato, uno como peatón cada rato se estrella con bicis” (E1, hombre, 35 años, Antropólogo Muisca, comunicación personal, 23 de septiembre de 2021)*

Asimismo, los bici usuarios de este sector optan por utilizar otras avenidas como la Calatrava pese a que no tiene ciclorruta pero conecta rápidamente con la Av. Boyacá.

*“a mí no me gusta el transporte público en general porque pues a veces está muy lleno y yo tengo la salida de Calatrava que era la que te mencionaba y suele ser muy congestionada, debido a eso yo utilizo bicicleta y evito totalmente utilizar el transporte público. Como ciclista, pues beneficios, digamos que uno tiene más posibilidad pues para "culebrear" y salir de cierta zona, pero, así como dificultades es que a veces como que ahí se colapsa mucho la gente y pues los carros, entonces a veces ni si quiera uno puede pasar, o a veces hay carros que pasan como si mejor dicho” (E10, mujer, 25 años, asistente de gerencia)*



Según una líder del barrio Rubi, ubicado cerca de la avenida Calatrava, los accidentes que se presentan en esta avenida son constantes y las principales víctimas suelen ser los bici usuarios que transitan por allí.

Por otra parte, la Av. Tabor cuenta con parqueaderos para bicicletas hasta la Av. Cali y la Av. Rincón cuenta con reductores de velocidad que al parecer son esquivados por la mayoría de los ciclistas:

***Ilustración 10: Puntos de parqueo y reductores de velocidad para bicicletas.***



Tomadas por: Laura Penagos.

Lugar: Av. Tabor y Av. Rincón.

Fecha: 14/10/2021.

Algunas de las quejas de los bici usuarios giran en torno a la falta de una ciclovía segura por la Av. Suba ya que existe un bici carril pero es un espacio muy estrecho para la cantidad de ciclistas que transitan por ahí. Asimismo, las mejoras para el uso de la bicicleta se han conseguido a través de quejas debido al tema de accidentalidad y no por una iniciativa de la alcaldía. Hace más o menos 4 años se consolidó en Suba un colectivo llamado “Súbase a la bici” que promovió el uso de este tipo de transporte y que de alguna forma ha ido organizando una red de bici usuarios hacia toda la localidad.

Por otra parte, tres de los entrevistados mencionaban la necesidad de establecer una pedagogía de uso de la bicicleta, ya que en ocasiones se cometían imprudencias graves en las vías:

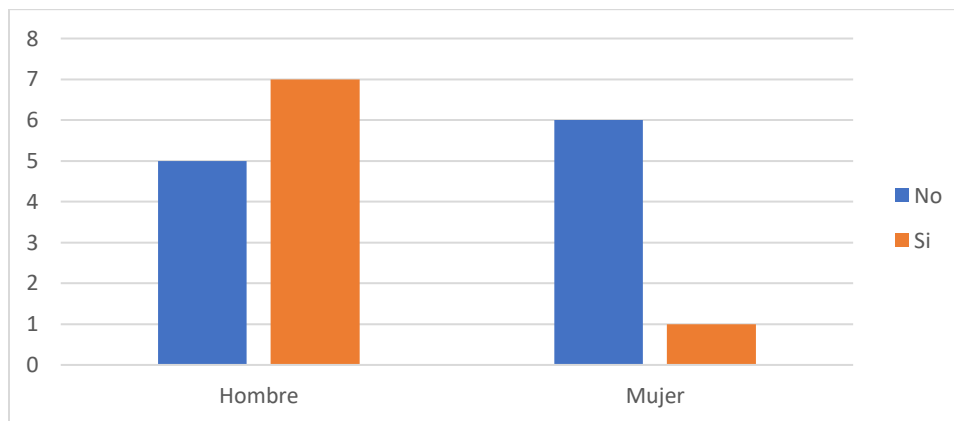
*“El otro problema que tenemos es que los benditos ciclistas no respetan a las personas en la calle, habiendo ciclo rutas se mandan por la calle atropellando, que día atropellando a una señora y tras de que la atropelló era bien agresivo con la señora, y entonces era a tirarle y mejor dicho, tocó llamar a la autoridad para que se dieran cuenta de lo indios que son. Es que ahí no respetan que hay niños en la calle, ni nada, más que todo en el barrio del Japón”.* (E8, hombre, 60 años, vicepresidente JAC El Japón)

Con respecto a la gestión de la secretaría de movilidad en lo que respecta a la bicicleta se han realizado registros de bici 4 veces al mes en el punto de la Av. Cali con Av. Rincón,

también se realizan bici recorridas para identificar el estado de las ciclorrutas, los sitios con menor iluminación y otras problemáticas que giran en torno al uso de la bicicleta.

Finalmente, de los entrevistados se identificaron 8 bici usuarios:

**Gráfico 6: Tenencia de bicicleta.**



Fuente: elaboración propia.

#### **4.2.4. Otros modos individuales y movilidad peatonal**

Según la Encuesta EMU (2019) la tasa de equipamiento por hogares en cuanto a motocicletas es de 56 y de vehículos particulares es de 73, lo cual es una alta tasa a comparación de otras zonas periféricas en Bogotá. Asimismo, los entrevistados del tercer subsector mencionaban la alta presencia de motocicletas:

*“Pues siéndote sincera a mí me parece que todos mis vecinos tienen moto (risas), ellos normalmente parquean acá al frente y pues nosotros somos un edificio de dos pisos por 3, dos apartamentos por tres pisos ¿sí? entonces acá hay como 5 motos, allá hacia al lado de la puerta de la vecina al frente de mi casa hay dos motos más y así sucesivamente casi que por casa hay una moto y en el parqueadero hay más” (E10, mujer, 25 años, asistente de gerencia)*

Y en cuanto al vehículo particular solo 3 de los 20 entrevistados tenían vehículo, dos de ellos eran residentes del primer subsector y uno de ellos era residente del tercer subsector. Dos de los entrevistados mencionaban que la principal razón por la cual no solían usar el vehículo de forma frecuente era porque les generaba mucho estrés además de tener ciertas medidas de pico y placa que les impedía usarlo.

Por otra parte, uno de los entrevistados mencionaba el uso de otro tipo de vehículos particulares:

*“hacia el lado del occidente he visto mayor presencia de bici motores que pues, tienen un costo más alto que una bicicleta, un poco menor que una moto, pero también es una buena oferta de movilidad bastante apremiada sobre todo, lo he visto sobre todo usado por mujeres amas de casa, porque permite que hagan como recorridos en la localidad como a jardines o a su lugar de trabajo mucho más rápido” (E20, hombre, 27 años, miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba)*



En cuanto al uso del taxi o de los vehículos que trabajan en plataformas digital, se encontró que 13 de los entrevistados tenían una percepción negativa y preferían usar las plataformas digitales, mientras que los otros no tenían ningún inconveniente en tomar uno u otro medio. Sobre el funcionamiento de estas aplicaciones un conductor de estas menciona que suelen descontar una parte del valor del recorrido: Beat descuenta el 20% e Indriver descuenta el 10%, entonces funciona como una tarjeta prepago a la cual se le recarga un saldo y a lo largo del día va descontando de ese saldo. Algunas aplicaciones ofrecen una serie de bonos por la cantidad de viajes realizados en un determinado periodo de tiempo, por ejemplo, si entre las 5 y 8 de la mañana logra hacer 5 viajes se gana un bono de \$20.000 y este dinero es abonado a la cuenta de ahorros del conductor. De forma parecida funcionan los viajes que se pagan con tarjeta de crédito o débito, la aplicación pasa el dinero automáticamente a la cuenta del conductor.

En cuanto al uso de las aplicaciones, 10 de los entrevistados acostumbraban a usarlas y entre los aspectos positivos destacaban la seguridad y la buena atención que recibían. Entre los aspectos negativos destacaban las demoras especialmente en los servicios que se pedían hacia el tercer subsector, sin embargo, estas demoras eran por lo general producto de la congestión vehicular.

En lo que respecta a la movilidad peatonal, esta fue más evidente en el primer subsector, donde 4 entrevistados mencionaban caminar frecuentemente distancias un poco más largas para acceder al transporte público. Una de las entrevistadas en Altamar solía caminar hasta el barrio Quiriguá para coger SITP Provisional, uno de los entrevistados en Ciudad Hunza y solía caminar hasta la Av. Rincón o hasta la Av. Boyacá para tomar transporte público y otros dos entrevistados hacían caminatas largas hacia la Plaza fundacional de Suba.

Otros entrevistados hacían uso de la movilidad peatonal para actividades de recreación en zonas cercanas como el centro comercial Plaza Imperial o para ir a parques que quedaban al interior de los barrios. Además de esto, solían caminar para realizar otro tipo de compras para el hogar o para el cuidado de las mascotas, pero las distancias no solían ser muy largas.

### 4.3. Cambios en la infraestructura y nuevos proyectos

A partir de 2018 se vienen implementando una serie de obras en la Av. Rincón, una de ellas fue la ampliación de esta y la extensión que conecta con la Conejera, también se hizo la ampliación de la Av. Tabor y se amplió la ciclorruta por esta zona.

*Ilustración 11: Arreglos viales Av. Rincón con Av. Tabor.*



Fuente: (IDU, 6 de noviembre de 2020)

Otra de las obras que se está llevando a cabo en el tercer subsector es una mega obra que conectara la Av. Rincón con la Av. Boyacá en lo que hoy en día es la Av. Calatrava. Esta obra hasta ahora se encuentra en un 5% de avance y se espera entrega del IDU para inicios del año 2023. Según el IDU (2021) estas serán las obras por desarrollar en ese sector:

#### **Tramo 1: Avenida El Rincón desde la Avenida Boyacá hasta la Carrera 91**

- Construcción de dos calzadas dotadas de dos carriles por sentido.
- Obras de espacio público, ciclorruta, urbanismo, drenaje y redes necesarias, así como la mitigación de impactos sociales y ambientales asociados al mismo.

#### **Tramo 2: Intersección Avenida El Rincón por Avenida Boyacá**

- Construcción de dos puentes vehiculares, uno para cada calzada de la vía Rincón (Avenida 127), con dos carriles cada uno.
- Construcción de un puente curvo sobre la Avenida Boyacá que permita el giro sur oriente.
- Construcción de tres (3) pontones en el costado oriental de la Avenida Boyacá, para el paso de las conectantes de la intersección.
- Construcción de siete (7) conectantes en la intersección.
- Obras de protección necesarias para garantizar la estabilidad de la tubería de la red matriz existente en la intersección, en coordinación con la red matriz de la EAB.

- Construcción de las obras de espacio público, urbanismo, drenaje y redes necesarias, así como la mitigación de impactos sociales y ambientales asociados al mismo.
- Ejecución del diseño paisajístico que incluye la plantación de 375 individuos arbóreos, 10.410 metros de jardinería y la implementación de SUDS (9 zonas de bio-retención y 9 alcorques inundables).

Esta es la mega obra que se espera construir en esa intersección:

***Ilustración 12: Mega obra para conectar Av. Rincón con Av. Boyacá.***



Fuente: (Canal de Youtube Nicolas Arqui, 6 de marzo de 2021)

## 5. Rutinas de movilidad

De forma general, se evidencia que los viajes para estudios en primaria y secundaria se realizan en zonas cercanas a la UPZ entre la localidad de Suba y la localidad de Engativá, mientras que los estudiantes de educación superior se dirigen a la “zona centro” de la ciudad. En cuanto a los sitios de trabajo se encuentra que los trabajadores se dirigen principalmente hacia el nororiente de la ciudad.

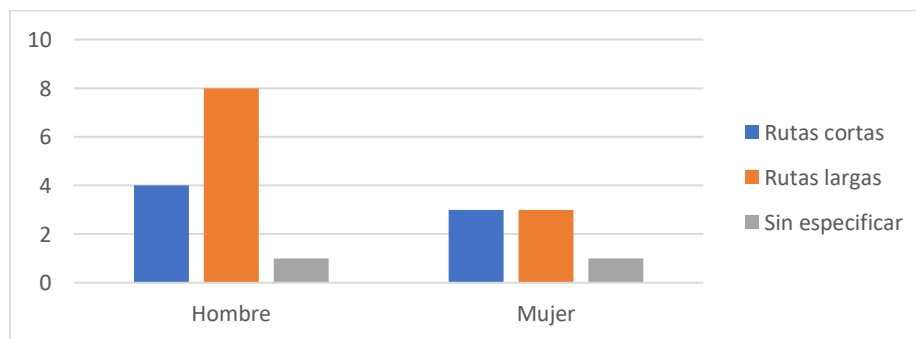
**Mapa 10: Destinos estudio y trabajo.**



Fuente: [https://rpubs.com/ANR\\_Modural/Bogota\\_Indicador\\_EA-Motivo](https://rpubs.com/ANR_Modural/Bogota_Indicador_EA-Motivo)

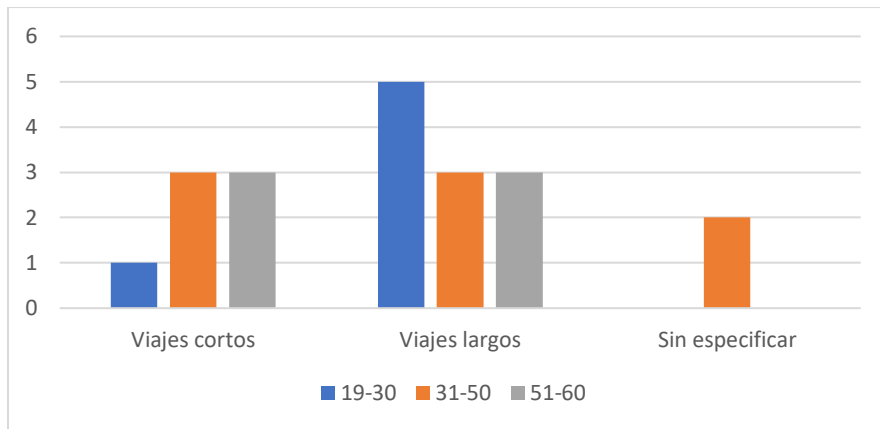
Por otra parte, de los 20 entrevistados, 7 realizan rutas cortas (se suelen mover dentro de la localidad de Suba) y 11 realizan rutas largas ya sea para dirigirse a sus trabajos o sitios de estudio, dos de los entrevistados eran trabajadores de movilidad que no viven en la UPZ y que realizan varios desplazamientos debido a su trabajo.

**Gráfico 7: Género y tipo de ruta.**



Fuente: elaboración propia.

**Gráfico 8: Tipo de viajes por rango de edad.**



Fuente: elaboración propia.

A continuación se describen en mayor detalle cada una de las rutinas de los entrevistados:



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

Código	Categoría (residente o persona clave)	Sexo	Profesión	Destino	Descripción de ruta	Medios utilizados	Tiempo	Costo	Tipo de trayecto	Frecuencia de viaje
E1	Residente	Hombre	Antropólogo Muisca, agrupación cultural en Suba	Galerías	Av. Calatrava > Av. Boyacá > Calle 53	Bicicleta	50 minutos	0	Largo	De vez en cuando
				El Salitre Suba	Entre calles >Av. Rincón	A pie	45 minutos aprox.	0	Corto	Frecuente
E3	Persona clave	Mujer	Trabajadora en un Call center de cobranzas	Av. NQS con Américas (al frente de hospital Méderi	Alimentador Av. Cali> Portal Suba Transmilenio G30 por Av. NQS	Transmilenio	1 hora de ida, hora y media de vuelta	\$5.000	Largo	Todos los días
E4	Residente	Hombre	Estudiante Cine y Televisión U nacional	Universidad Nacional	Alimentador o caminata por Av. Cali> Portal Suba >Estación Ciudad Universitaria o hacia estación Universidad nacional	Transmilenio	Dependiend o de la hora del día: Entre 1 hora y hora y media.	\$5.000	Largo	Tres días a la semana
				Centro	Alimentador o caminata por Av. Cali> Portal Suba >Estación universidades	Transmilenio	1 hora	\$5.000	Largo	Cada 15 días
				Garcés Navaz	Av. Cali> calle 80	SITP o SITP provisional	30 minutos	\$3.800 - \$4.600	Corto	De vez en cuando
				Viaje poligonal: Salitre Suba	Dependiendo de donde venga	A pie, SITP o alimentador	30 minutos	0	Corto	De vez en cuando
E5	Residente	Hombre	Trabajador Control de cuentas Interrapidismo	Av. 68 con 17 (zona industrial)	Av. Cali> Av. 68	SITP o SITP Provisional	1 hora y 15 o 1 hora y media	\$3.800 - \$4.600	Largo	Todos los días
				Plaza Imperial	Por Av. Cali	A pie o Taxi	20 - 25 minutos	0	Corto	Los fines de semana

E6	Persona Clave	Hombre	Presidente JAC Lagos	Alcaldía de Suba	Entre calles> Av. Rincón	En bicicleta o Taxi	35 minutos aprox.	0 - \$4.800	Corto	De vez en cuando
				Chapinero	Alimentador Av. Cali > Portal Suba Transmilenio C19 por Av. Caracas.	Transmilenio	1 hora y 10 minutos	\$5.000	Largo	De vez en cuando
E7	Residente	Hombre	Trabajador Centro Comercial Centro Mayor (manejando coches para niños) y estudiante Diseño Industrial	Otros viajes: Plaza imperial (recreación)	Por Av. Cali	Bicicleta	7 minutos	0	Corto	De vez en cuando
				Centro Suba (citas médicas)	Por Av. Tibabuyes	Bicicleta	10 minutos	0	Corto	De vez en cuando
				Portal 80 (recreación)	Por Av. Rincón	Bicicleta	20 minutos	0	Corto	De vez en cuando
				Centro Mayor	Alimentador Villa María por Av. Cali > Portal de Suba G30 por Av. NQS De regreso Transmilenio 7 Santa Isabel.	Transmilenio	De ida: 1 hora y media De regreso: 1 hora y 45, dependiend o.	\$5.000	Largo	Tres días a la semana
				Universidad Nacional	Alimentador Villa María por Av. Cali > Portal de Suba G30 por Av. NQS De regreso Transmilenio 7 Santa Isabel.	Transmilenio	De ida: 1 hora y 15 minutos De regreso: Hora y media	\$5.000	Largo	De vez en cuando
E9	Residente	Hombre	Supervisor Homecenter	Homecenter Av. Cali con cli. 26.	Av. Rincón> Av. Cali > Cll. 26.	SITP Provisional (Ruta amarilla con rojo que va hasta Ciudad Bolívar por toda la Cali) O SITP.	1 hora y 20 minutos.	\$4.000	Largo	Todos los días.
				Normandía, Usaquén.	Av. Suba> Av. Caracas.	Transmilenio.	4 h en Transmilenio teniendo en	-----	Largo.	Frecuentemente .

				(movilidad poligonal)			cuenta los distintos puntos que visita.			
E10	Residente	Mujer	Asistente de gerencia	Av. Suba con 106.	Av. Calatrava> Av. Boyacá> Av. Suba hacia calle106	Bicicleta. Picap.	20 minutos (en transporte público tarda 45 minutos)	Picap: \$6.000 - \$8.000	Corto	Todos los días.
E11	Residente	Mujer	Enfermera pensionada desde hace dos años	Centro comercial Plaza Imperial y alrededores	Av. Cali> Av. Suba	A pie	15 minutos	0	Corto	Frecuentemente
E12	Persona Clave	Mujer	Gestora local y delegada del sector movilidad en Suba	Bici recorridos del Centro local de movilidad	Alcaldía local de Suba, en Suba> Av. Boyacá con Calle 127> 21 Ángeles> Av. Gaitana> 127 con avenida Cali> Portal de Suba	Bicicleta	45 minutos	0	Largo	De vez en cuando.
E13	Persona Clave	Hombre	Lider comunitario y representante casa de cultura barrio Hunza	Plaza Fundacional	Av. Rincón> Av. Tibabuyes> Cali.	A pie	25 minutos	0	Corto	De vez en cuando
E13	Persona Clave	Hombre	Lider comunitario y representante casa de cultura barrio Hunza	Centro	Av. 128b (camino del indio)> Av. Suba> Av. Caracas	Carro o moto informal hasta Av. Boyacá y luego Transmilenio En ocasiones toma Uber	1 hora	\$8.000	Largo	De vez en cuando
E16	Residente	Hombre	Abogado trabaja en una oficina de Seguros	Toberín (Cl. 167# 4)	Av. Suba> Carrera 92 al norte> Calle 170 hasta carrera 54.	SITP Vehículo particular dos veces a la semana	1 hora	\$4.600 – cuando es en vehículo propio los gastos en parqueadero	Largo	Todos los días

E17	Residente	Mujer	Responsable de equipo de ventas en NALSANI	Carrera 43 con Av. américas	Av. Cali> se mete entre los barrios de la 80> Av. Boyacá> Av calle 26> Derecho hasta carrera 43 con américas	Vehículo particular	50 minutos. De vuelta hora y cuarto.	Gastos en parqueadero.	Largo	Tres veces a la semana
E18	Residente	Mujer	Asesora en Call Center y estudiante de administración de empresas Uniminuto	Av. Cali con calle 26	Av. Rincón hasta CAI Quirigua> Calle 80>Av. Cali hasta calle 26	Caminata hasta el barrio Quirigua SITP Provisional	40-45 minutos De vuelta 1 hora	\$4.000	Largo	Todos los días
E20	Persona clave	Hombre	Miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba	Universidad Nacional y edificio CAN	Calle 132> Av. Cali hasta Club los lagartos> ciclorruta al lado del río arzobispo hasta el puente Av. Boyacá con 80> sigue la ruta por el río arzobispo hasta carrera 68> calle 60> calle 53.	Bicicleta	50 minutos – 1 hora	0	Largo	Ocasionalmente

Fuente: elaboración propia.

## 5.1. Viajes cortos para trabajo y recreación

Se observa que la mayoría de las rutas cortas la realizan personas que trabajan en algún tema comunitario dentro de la localidad ya que tiene que ir constantemente a lugares como la Alcaldía de Suba. Por otra parte, suelen usar medios de transporte como la bicicleta, taxis o mediante la caminata y los lugares de destino son dentro de la localidad o en la localidad de Engativá.

Sobre este tipo de viajes vale la pena resaltar que se encontraron algunos casos en donde se evidenciaba movilidad poligonal, especialmente de entrevistados que se dirigían a visitar a sus familiares luego de estar en el trabajo o que realizaban varias actividades de recreación o compras en este mismo sector. A continuación, se mencionan cada una de las rutinas de movilidad cortas:

E1: Trabaja con una organización cultural en Suba y no acostumbra a desplazarse lejos de la localidad, lo más lejos que suele desplazarse es a Galerías de vez en cuando. Cuando se desplaza a Suba Salitre menciona: *“en este momento no me estoy moviendo mucho de la localidad entonces utilizo más mis pies, camino bastante, entonces lo que es dentro de la localidad suelo caminarlo, lo que es por fuera de la localidad pues si salgo en bici o a veces en transporte público”* (E1, hombre, 35 años, Antropólogo Muisca, comunicación personal, 23 de septiembre de 2021)

E4: Realiza en la mayoría de ocasiones recorridos largos debido a su estudio, sin embargo, en ocasiones realiza recorridos cortos incluso cuando viene de estudiar *“para el Garces Navas como te digo son dos buses y para el Salitre y esa parte de ahí pues depende, a veces me voy en SITP o me voy en bus”* (E4, hombre, 29 años, estudiante cine y televisión U nacional)

E6: presidente de JAC en Lagos, los recorridos que suele hacer son hacia la alcaldía de Suba y para ir hacia allá suele utilizar la bicicleta o taxi.

E8: vicepresidente JAC El Japón, no suele moverse más allá de la UPZ y cuando tiene que salir va a zona centrales de la localidad de Suba.

E10: Mujer que trabaja en la Av. Suba con 106. Utiliza la bicicleta para ir a su trabajo y gasta 20 minutos: *“yo cojo por Calatrava, bajo hacia la 127 y subo hacia la avenida Suba y pues Calatrava no tiene ciclorruta y el pedacito que yo cojo no lo cojo por el lado de la ciclorruta porque está como medio cerrado entonces no se puede a veces pasar [...] cuando no tengo bicicleta y me toca coger otro transporte público por X o Y motivo, pues mi primera opción la verdad es Picap si tengo la plata y pues el Picap me puede cobrar entre \$6000 a \$8000”* (E10, mujer, 25 años, asistente de gerencia)

E11: Mujer pensionada que vive en Lombardía, no suele desplazarse por motivos de trabajo sino para recreación o para realizar trámites bancarios y de salud: *“Como yo voy hasta la Plaza Imperial a hacer vueltas de bancos y todo eso y me voy a pie, me queda cerca, prácticamente a la salud me queda cerca hasta la Cali me queda cerca, entonces me voy caminando y hago ejercicio, poco me voy en el bus”* (E11, mujer, 60 años, enfermera pensionada desde hace dos años)



Los otros dos entrevistados que acostumbran a tener rutas cortas son operadores de transporte, de ellos se hablará más adelante.

## 5.2. Viajes largos para trabajo y estudios universitarios

Los entrevistados suelen desplazarse por motivos de trabajo a lo largo de la Av. NQS, la autopista Norte o hacia la zona centro occidente (zona industrial). Quienes se desplazan hacia la zona centro occidente suelen hacerlo mediante SITP Provisional o SITP, mientras que quienes trabajan a lo largo de la Av. NQS suelen utilizar Transmilenio y quienes trabajan hacia la Autopista Norte se desplazan en SITP Provisional o en vehículo particular. Quienes tardan más tiempo en llegar a sus destinos son quienes trabajan en la zona centro occidente ya que suelen tomar avenidas como la Ciudad de Cali que se congestiona bastante.

En cuanto a la rutina de los estudiantes universitarios, 3 de ellos estudian en la Universidad Nacional y una estudia en la Universidad Minuto de Dios. Uno de los tres estudiantes de la Universidad Nacional suele irse en bicicleta y los otros 2 optan por SITP o Transmilenio, la estudiante de la Universidad Minuto de Dios solía tener clases en la sede de Ciudad Bolívar y se desplazaba en Transmilenio o tomaba un SITP Provisional que la llevaba por la Av. Boyacá. Todos los estudiantes mencionan que debido a la pandemia han suspendido sus viajes frecuentes a la universidad y solo van de vez en cuando.

A continuación, se describen los viajes:

E3: Mujer trabajadora de un call center, vive en Alcaparros y suele tomar Transmilenio por la NQS y bajarse en la estación CAN: *“yo todos los días cojo el alimentador y voy hasta el portal, en el portal cojo el G30, ese me deja ahí al frente del CAD, del Hospital Méderi, porque yo trabajo ahí en frente. Normalmente me gasto una hora, una hora de ida y pues de vuelta, lo que es el Transmilenio también me gasto una hora, no, en ese si de vuelta me gasto una hora y media más o menos [...] o sea en llegar a la casa por lo que te digo, digamos que en el portal de Suba el alimentador, cuando tu coges en el portal el alimentador se demora mucho en llegar por lo que los alimentadores, como Suba es tan grande, los alimentadores tienen que dar mucha vuelta, entonces pues se demora bastante, entonces cuando uno llega al portal pues es más demorado que pase el alimentador que cuando lo coges pues en la calle”* (E3, mujer, 20 años, trabajadora en un Call center de cobranzas)

E4: Estudiante de la Universidad Nacional, solía tomar dos rutas diferentes en Transmilenio por la Av. Suba y luego la NQS o en SITP Provisional por la Cali y luego la calle 26: *“de aquí de la universidad a la 1 de la tarde más o menos me demoro una hora, pero si hago ese mismo trayecto a las 6 a.m. o 7 a.m. para clase puede ser una hora y media o inclusive más porque a veces las partes que son las salidas de Suba pues hay mucho trancón o hay veces hay accidentes y cosas así y entonces cualquier accidente pequeño pues siempre se vuelve, se complica mucho [...] últimamente no he ido pero pues cuando iba en Transmilenio pues depende de lo que tenga que hacer porque si me voy en bus pues me puedo bajar en la 26 y entro por esa entrada o en la hemeroteca”* (E4, hombre, 29 años, estudiante cine y televisión U nacional)

E5: Trabajador en zona industrial, trabaja por las noches: *“pues inicialmente lo que pasa es que yo me movilizaba en buseta y me gastaba 1900, son 3800 diarios ida y vuelta, ahoritica pues como colocaron los buses amarillos, los... pues ya se subió el costo porque yo estoy gastando 2300 son 4600, o sea yo salía a las 4... yo trabajo por las noches, salía a las 4:30, cuando estaba con el transporte normal, el de las busetas, ahora me toca salir por ahí unos 10 o 15 minutos más temprano, o sea 4:15 estoy saliendo para poder coger el bus a las 4:30, si voy ahí me demoro media hora, 25 minutos esperando el bus amarillo del SITP, o sea yo salgo a las 4 y 20, tengo que cogerlo a las 4 y media, si salgo más tarde ya llegaría tardísimo porque me tocaría coger un taxi a las 5 de la tarde, entonces no alcanzo a llegar, yo me movilizo hasta la 68 con 17, avenida 68 con 17 y más o menos me demoro hora y cuarto u hora y media”* (E5, hombre, 45 años, trabajador control de cuentas Interrapidísimo)

E7: Trabaja en centro comercial Centro Mayor y estudia universidad Nacional, su principal recorrido es al trabajo: *“tengo que ir hasta Centro Mayor qué es la estación calle 38a sur entonces pues siempre queda algo retirado, sí siempre queda lejos. Entonces bueno, de ida es una hora y media y de regreso yo diría que es aproximadamente una hora y media, aunque a veces se tiende a extender un poco más porque el 7, qué es la ruta que me sirve de regreso a veces se demora en pasar porque hace la ruta de 7 Santa Isabel pues hasta el portal. Entonces ahí me toca coger uno que me lleve hasta Santa Isabel, ahí cojo el 7 pero a veces se demora demasiado en pasar, a veces tarda 20 minutos en pasar entonces término llegando a la casa 10:30 o 11:00 entonces pues ya es algo tarde y si me gasto los dos pasajes”* (E7, hombre, 19 años, trabajador en Centro Mayor y estudiante diseño Industrial)

E9: Solía movilizarse a diferentes puntos de la ciudad debido a su trabajo y su sede de trabajo principal era en la Cali con calle 26: *“pues también me movilizaba mucho en SITP y en Transmilenio, porque me movía mucho a varios sectores de la ciudad, por Normandía por Usaqué [..] Pues la verdad en mi último trabajo era supervisor de recorrido de servicios generales. Yo te puedo decir que me tiraba, 4 o 5 horas en un bus, digamos que 4 horas porque me tocaba ir a distintos puntos. Y cuando estaba en un fijo, el problema era el trancón”* (E9, hombre, 35 años, supervisor Homecenter)

E13: Suele movilizarse al centro de la ciudad cuando tiene que comprar materiales didácticos para la casa de cultura. Acostumbra a tomar Transmilenio en la Av. Suba con Av. Boyacá y tomar antes un carrito informal que lo saque a ese punto desde Ciudad Hunza *“si yo voy para el centro me voy hasta la Boyacá, cojo Transmilenio ida y vuelta, si yo vengo con paquetes, porque a veces voy y compro allá cosas, pues cojo un taxi y me vengo o un carrito de esos”* (E13, hombre, 58 años, líder comunitario y representante casa de cultura barrio Hunza)

E16: Trabaja en Toberín y se desplaza dos días a la semana en carro y los demás días en SITP, las demoras en los recorridos son iguales ya que es la misma ruta, sin embargo, debido a la espera, tarda más en llegar cuando toma SITP. De regreso espera a que pase la hora pico o trata de irse antes de la hora pico para evitar trancones, se va a las 4 o sino a las 6 de la tarde.

E17: Se desplaza 3 días a la semana a su trabajo en carro “yo cojo la Cali, luego doy la vuelta ahí en la 80, me meto como entre los barrios que no me acuerdo ahorita cómo se llaman, Santa María del Lago, por allá, Santa María del Lago para salir a la Boyacá y en la Boyacá cojo la 26 y la 26 ya derecho hasta la carrera 43 con Américas [...] me demoro 50 minutos, salgo de aquí a las 5:10 y llego a las 6 de la mañana o 45 minutos” “De devuelta si super crítico, a veces, si me va bien por ahí hora y cuarto, hora y media” (E17, mujer, 52 años, trabajadora en NALSANI)

E18: Trabaja en la avenida Cali con calle 26 y camina hasta la 80 con carrera 91 para desde ahí tomar un SITP Provisional y tarda 45 minutos o una hora haciendo ese recorrido: “todos los días me transporto por Álamos, por toda la carrera 91, o sea por Bachué, por álamos, evito tomar la avenida Cali porque es supremamente congestionada. Tomo bus público, pago mi pasaje, ya en la noche siempre trato de devolverme en el mismo servicio de transporte porque para mí es el más rápido” (E18, mujer, 45 años, asesora en Call center)

E20: Estudiante de arquitectura universidad nacional, nunca toma transporte público solo se desplaza en bicicleta y suele tomar la ciclorruta de la calle 132, luego en la avenida Cali toma una ciclorruta alterna que va paralela al río arzobispo, pasa por el puente de la av. Boyacá con calle 80, sigue derecho en paralelo al río arzobispo y luego toma la calle 53. Suele gastar 50 minutos en este recorrido.

### 5.3. Viajes de los operadores

Finalmente, se logró entrevistar a un conductor de bicitaxi quien vivía en Suba Compartir, cuando se le pregunta por su rutina de movilidad menciona lo siguiente:

*“pues la mayoría que conozco viven aquí cerca, no sé ni conozco a alguien que viva así lejos. Tendría que pagar transporte. Suj2.: Prácticamente nunca porque no le conviene. Suj.: No, no es conveniente. Imagínate se ganan 20 al día y si tienen que pagar \$5.000 ida y vuelta, son \$15.000, no le conviene... la comida, no le conviene ¿si me entiendas? [...] los guardan para quienes trabajan y se van caminando para sus hogares”* (E14, hombre, 40 años, bicitaxista de ASOPROBISUBA)

Debido a las precarias condiciones de trabajo a las que son sometidos, muchos de los trabajadores son personas que no pueden costear otro medio de transporte y optan por caminar a sus casas, asimismo, algunos tienen que desplazarse hasta otros sitios para parquear el bicitaxi y de ahí caminar hasta sus casas. En cuanto a los recorridos que hacen durante su jornada laboral, como se mencionaba en anteriores apartados, no suelen ser recorridos largos y se caracterizan por ser recorridos hacia conjuntos residenciales o hacia zonas centrales como el Hospital de Suba.

Se logró entrevistar a un conductor de plataformas digitales (Uber, Beat, Didi e Indriver) él vive en Bachué (un barrio cercano al Portal 80 y a la UPZ Rincón) y suele realizar sus recorridos en ese sector de la ciudad o hacia el norte, el vehículo lo parquea en el sitio donde vive.

En cuanto a los recorridos menciona que hay sitios a los que es muy peligroso ir y por esta razón evita ciertas zonas, sin embargo, esto no evitó que le robaran todas sus propiedades y el carro:

*“En Villas de Granada hay un barrio que es una invasión que se llama Unir y de ese barrio fue. Es decir, pasan unas calles más allá de Villas de Granada a Unir, entonces los de Unir se pasan a Villas de Granada a robar y ahí fue, entonces yo reservé un servicio, dos tipos se pararon frente a un edificio de apartamentos y dijeron: "Ah", o sea pusieron la dirección del edificio de apartamentos, yo llegué a recogerlos, estaban precisamente ahí y dijeron: "ah es que somos nosotros los pasajeros, se subieron y a las dos cuabras me encañonaron con dos armas de fuego y me robaron todo” (E19, hombre, 52 años, conductor de plataformas digitales de transporte individual)*

Teniendo en cuenta lo anterior, son operadores que se arriesgan bastante a lo largo de los recorridos que realizan a diario y las plataformas digitales no suelen responder por este tipo de accidentes ya que los usuarios borran la cuenta o destruyen la Simcard que registraron en la aplicación.

Por otra parte, se entrevistó a un conductor de SITP Provisional de la empresa Cootransniza, la ruta que realizaba con el vehículo era desde Aures hasta Juan Rey en la localidad de San Cristóbal, el recorrido era el siguiente: “Sale uno aquí por el Rincón, coge la Cali, coge la 68 Villa Luz, la Normandía y en Normandía, coge uno la calle 16 hasta la décima y de la décima coge toda la décima hasta San Isidro y de San Isidro para allá” (E15, hombre, 50 años, Conductor SITP Provisional empresa Cootransniza Ltda.). El bus lo parqueaba cerca a su casa y se iba caminando desde ese punto. En cuanto a los horarios de trabajo solía empezar ruta en ocasiones desde las 3 de la mañana y manejaba de forma casi autónoma sus propios horarios, sin embargo, en ocasiones eran horarios muy extensos.

Por último, uno de los motociclistas que se ubica en el barrio Hunza menciona que además de trabajar en este medio de transporte informal trabaja en un asadero cercano haciendo domicilios y en sus ratos libres se parquea en este sector para realizar viajes hasta la Av. Boyacá.

## 6. Los impactos del Covid-19 y el Paro Nacional sobre las rutinas de movilidad cotidiana.

Tanto la pandemia como el paro nacional tuvieron un gran impacto dentro de la UPZ en todo el sentido de la palabra, pues, por un lado, fue una de las UPZ con altos contagios y por otro, fue uno de los principales focos de disturbios y de protestas durante el paro nacional especialmente hacia el portal Suba y hacia la avenida Cali.

### 6.1. Pandemia

#### 6.1.1. Impactos de la pandemia sobre las rutinas de movilidad

Los principales cambios que se dieron para los entrevistados fueron en relación con su trabajo: 3 perdieron su empleo y 4 empezaron a trabajar desde casa, en relación con esto los operarios de movilidad también cambiaron drásticamente su rutina.

Algunos de los entrevistados que salieron durante las cuarentenas y momentos álgidos de la pandemia destacan los tiempos más cortos en los trayectos y los miedos que tenían frente a los comparendos:

*“Yo trabajé todo lo que es en todo el tiempo de la pandemia... y pues obviamente yo cogía transporte y era mucho más rápido, en un trayecto que yo normalmente ahorita me demora 45 minutos, digámoslo yo en tiempo de la pandemia, como había muchas cosas cerradas, yo me tiraba 20 minutos”* (E9, hombre, 35 años, supervisor Homecenter)

*“Bus porque yo antes no tomaba casi bus, tomaba era mucho Transmilenio y pues por el miedo que le metían a la gente pues de que le iban a hacer comparendos por estar en la calle sin permiso y eso, entonces pues empecé a coger mucho bus y pues obviamente el bus me daba mucha más vuelta, pero pues prefería eso que un comparendo”* (E3, mujer, 20 años, trabajadora en un Call center de cobranzas)

Por otra parte, las personas empezaron a usar mayormente la bicicleta o la caminata para sus recorridos diarios y después de la pandemia mantuvieron esos hábitos:

*“creo que debido a la pandemia yo dejé de usar tanto transporte público, porque ya no había porque salir entonces ahí es donde digo que no, que comencé también a usar otros medios y no, yo creo que la pandemia mostró la ineficacia y la falta también de, ¿cómo se le llama?, como del servicio mismo del transporte público que no es tan público en últimas”* (E1, hombre, 35 años, Antropólogo Muisca, comunicación personal, 23 de septiembre de 2021)

*“ya después de la pandemia, digamos que también uno le da importancia tanto a la salud física como a la salud mental y la bicicleta es un ejercicio bastante completo porque no solo te permite desplazarte sino que también te permite conocer la ciudad desde un punto de vista, hacer ejercicio y también pensar, digamos que no es como que uno vaya en un modo piloto ahí: pedalea, pedalea, pedalea; no, uno va reflexionando y va observando”* (E20, hombre, 27 años, miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba)



En cuanto a las rutinas de movilidad de los estudiantes, estas rutinas también cambiaron drásticamente e incluso, no han podido retornar a las rutinas que tenían anteriormente.

### **6.1.2. Impactos de la pandemia sobre la oferta de transporte**

Los entrevistados destacan la demora de los SITP y SITP Provisional ya que no se enviaban los buses con la misma frecuencia.

En relación con esto, uno de los conductores de SITP Provisional menciona: "En febrero, marzo, como en abril. Si, nosotros duramos como 3 meses en los que nada. No, no porque no, en ese tiempo todas las empresas estaban quietas" E15 Y algo similar ocurría con los alimentadores que circulaban en el sector.

Sin embargo, aunque las rutas formales pararon durante un periodo largo, las rutas informales siguieron su trabajo común y corriente a diferenciación de los bicitaxis que también tuvieron que detener su funcionamiento.

Las rutas de transporte formal adoptaron las medidas de bioseguridad y por ende, se redujo bastante el aforo de éstas. Dichas medidas se mantuvieron hasta inicios del 2021 y según los entrevistado, hoy en día no se aplican esas medidas de bioseguridad en los medios de transporte y la oferta ha vuelto a ser igual que antes. Según el conductor de plataformas digitales, este medio de transporte también se vio afectado ya que las mismas aplicaciones no permitían realizar los viajes en los primeros 4 meses.

En lo que respecta a las tarifas de transporte, todos los medios de transporte mantuvieron las mismas tarifas durante y después de las cuarentenas, incluso los vehículos informales mantuvieron el mismo precio.

En cuanto a otros tipos de transporte, se impulsó bastante el uso de la bicicleta y aunque las cuarentenas terminaran, este aumento de la bicicleta se sigue dando. Con relación al aumento de la bicicleta durante la pandemia uno de los entrevistados menciona lo siguiente:

*"en pandemia se crearon unos corredores de bici usuarios en avenidas principales, una de ellas fue la avenida Suba, pero una vez hubo un poco de actividad de retorno como a mediados de marzo de este año, casi como al año de la pandemia, retiraron ese bici carril, cuando en realidad pues eso había permitido que muchas más personas tomaran estos bici carriles, porque en la medida que hay un espacio demarcado las personas se sienten mucho más seguras porque sienten que van a ser menos atropelladas de distintas formas y pues tienen una posibilidad de practicar, de ensayar, de tomarlo con más calma, pero fue de los primeros bici carriles que se quitaron y pues habla mucho de esas políticas" (E20, hombre, 27 años, miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba)*

Muchas de las medidas que se tomaron durante la pandemia para incentivar a las personas a usar la bicicleta han sido removidas, lo cual genera indignación por parte de los usuarios ya que el flujo de ciclistas en vez de disminuir aumento.

Por otra parte, entre los aspectos positivos, uno de los entrevistados destacó el aumento de la flota de alimentadores y la renovación de estos ya que anteriormente las rutas se

demoraban más en pasar y después de la pandemia la frecuencia aumento, aunque hubo un tiempo en donde prácticamente no se veían.

Finalmente, la mayor queja de los usuarios es que tras la pandemia se evidenció una reducción significativa de las rutas del SITP Provisional, se desmontaron la mayoría de las rutas y esto generó un desconocimiento por parte de los habitantes sobre el cambio que se estaba haciendo, quizás la pandemia influyó en la falta de socialización de estos nuevos cambios.

### **6.1.3. Impactos de la pandemia sobre la actividad en la zona**

La UPZ 28 fue uno de los principales focos de contagio quizás por su densidad poblacional. Las cuarentenas eran más estrictas en este sector de la ciudad debido a las alertas. Con respecto a este punto un líder comunitario menciona lo siguiente:

*"se cerró mucho comercio, ahí si la pandemia trajo esa desafortunada situación, se cerró mucho comercio, se cerró mucho establecimiento eem también trajo mucha venta de bebidas alcohólicas clandestinamente, habían... clandestinas y la gente no entendió la situación y eso contribuyó a que la UPZ se congestionará en el tema del autocuidado, en el tema de los contagios. La UPZ 28 ha sido una de las UPZ que permanentemente vive en alerta naranja o alerta roja" (E6, hombre, 59 años, presidente JAC Lagos)*

Además de las constantes cuarentenas a las que se vieron sometidos los habitantes, los trabajadores informales también tuvieron que cesar su trabajo, esto se vio principalmente en zonas como la Plaza del Rincón, donde hay un gran número de vendedores ambulantes o en las zonas aledañas a Centro Suba y a Plaza Imperial.

Los comercios formales también se vieron afectados y según uno de los entrevistados, la apertura con normalidad de estos sitios se empezó a dar hasta finales del año pasado, antes de eso, la mayoría de los locales permanecían completamente cerrados o mantenían una pequeña puerta o las rejas abiertas a medias para trabajar de forma clandestina sin que la policía los viera.

## **6.2. Paro nacional**

### **6.2.1. Impactos del paro sobre las rutinas de movilidad**

El paro significo un aumento significativo en las caminatas de los entrevistados, para los habitantes del primer y segundo subsector las afectaciones fueron mayores, pues solían tomar Transmilenio desde el portal Suba y este fue (y quizás aún es) uno de los puntos en donde hay mayores protestas en toda Bogotá.

Por otra parte, los entrevistados que se ubicaban hacia el tercer subsector no se vieron tan afectados y mencionaban que solo se presentaron disturbios fuertes en una o dos ocasiones.

Con respecto a las caminatas, estas solían ser incluso de varias horas pues los buses de Transmilenio llegaban únicamente a las estaciones de 21 Ángeles o Gratamira:

*"Pues siempre que hay paro, siempre hay problemas grandes y dificultades para movilizarse. La gente podría gastarse divinamente y te hago un análisis, en un recorrido que hicimos nosotros desde Búlevar hasta el Portal fueron más de tres horas [...] Más de tres horas, te lo digo porque digamos, nosotros en otra oportunidad me tocó bajarme en la estación... se me olvidó, la que es antes de la 100 [...] En Puente Largo para poder llegar a la localidad me tocó a pie. Entonces eso es terrible, una manifestación en Suba es terrible" (E2, mujer, 38 años, secretaria de ASOJUNTAS Suba)*

*"Muchas veces yo llegando de trabajar, llegando aproximadamente a las 10 y 10:30 de la noche habían casos donde; bueno no sé si tú conozcas pero hay una estación llamada Gratamira o 21 Ángeles también, bueno son dos estaciones que quedan como en la loma de suba y cuándo había paro a los buses los obligaban a retornar entonces los dejaban en ese punto y pues obviamente el hecho de dejarme ahí me tomaba aproximadamente una hora y media caminar hasta la casa y pues a las 10 de la noche 10:30 pues ya digamos que se vuelve algo peligroso" (E7, hombre, 19 años, trabajador en Centro Mayor y estudiante diseño Industrial)*

Asimismo, había inconvenientes a la hora de realizar largas caminatas ya que por un lado había un alto grado de inseguridad y por otro, los gases lacrimógenos y demás disturbios impedían que los habitantes pasaran por ciertas zonas, incluso, una de las entrevistadas mencionaba que en su apartamento en Lombardía los gases lacrimógenos no le permitían respirar con tranquilidad.

### **6.2.2. Impactos del paro sobre la oferta de transporte**

Como se mencionó anteriormente, las flotas de Transmilenio llegaban únicamente hasta la estación 21 Ángeles, Gratamira o Puente Largo y además se suspendían las rutas de alimentadores y los SITP y alimentadores también retornaban o sino tomaban otras rutas para evitar el portal de Suba.

En cuanto a la parte ubicada hacia el sur occidente, no se presentaba una baja directa en la oferta de transporte, pero si se evidenciaba una fuerte congestión debido a las protestas. Por otra parte, el transporte informal si tuvo un aumento significativo durante las jornadas de protestas:

*"Normalmente camino digamos en época de paro y demás ahí como que empezaron a utilizarse mucho los bicitaxis porque el portal de suba entraba mucho pues en estas movilizaciones, entonces obviamente la gente tenía que salir del portal y pues no había más cosas que tomar entonces ahí el uso de los bicitaxis fue bastante" (E7, hombre, 19 años, trabajador en Centro Mayor y estudiante diseño Industrial)*

Otro efecto que tuvo sobre la oferta de transporte es que muchas de las flotas, especialmente del SITP fueron dañadas y por esta misma razón los operadores evitaban a toda costa la UPZ.

En cuanto a las rutas de transporte informal ubicadas en la zona empinada, estas siguieron funcionando con total normalidad ya que las protestas no llegaban a ese sector.

### 6.2.3. Impactos del paro sobre la actividad en la zona.

Los impactos que tuvo el paro dentro de la actividad de la zona se ven reflejados en el daño a las vías, a los vehículos, al portal Suba y a la infraestructura en general. Por otra parte, los disturbios también generaron el cierre del comercio y demás puntos centrales de la localidad. Con respecto a los daños, uno de los entrevistados menciona:

*“Sí fuimos afectados por el bloqueo del vandalismo. Ahí de pronto, la señorita recuerda que hubo un bus que atropelló a una señora pasando al río Juan Amarillo, ese bus lo bloquearon hay en la 93 todos esos vándalos sin saber manejar nada, lo llevaron hay para abajo cuando mataron a esa señora ahí en el lago del sur. Nosotros o sea, un vecino grabó todo eso que estaban haciendo”* (E8, hombre, 60 años, vicepresidente JAC El Japón)

Por último, una de las entrevistadas menciona los bloqueos que se hacían frente a los centros comerciales que a parte de paralizar toda la actividad del sector también dificultaba la movilidad peatonal:

*"Ahí en todo el frente ese es un centro, pues no es un centro comercial, si, es prácticamente pero muy chiquito y ahí pues se arman las protestas y pues quitan los alimentadores entonces pues toca caminar del portal a la casa, no es digamos que la caminata, sino que a veces pues obviamente los chicos que están en protesta no dejan pasar a la gente, está todo este tema de los gases y todo, entonces si, se bloquea muchísimo la movilidad y ese digamos que en este momento el que se está viendo acá en Suba es ese con la movilidad"* (E3, mujer, 20 años, trabajadora en un Call center de cobranzas)

Para finalizar este apartado, se resumen a continuación los principales cambios que se dieron debido a ambas coyunturas en cuanto a la oferta de transporte.

**Tabla 7: Cambios en la oferta de transporte debido a la pandemia y al paro.**

Tipo de transporte	Cambio en la oferta	Aforo	Precio.
Transporte informal (motos y vans)	Pandemia y paro: Se mantuvo igual, aumento el uso de las motos	No hicieron cambios en el aforo.	El precio varía dependiendo del lugar donde vaya la moto pero en general se mantuvieron las tarifas.
Bicitaxi	Pandemia: Se suspendió casi que por completo al inicio y luego retomo su funcionamiento.	Se mantuvo el mismo aforo y no se llevaron a cabo medidas de bioseguridad.	Se mantiene el mismo precio desde el 2019.
	Paro: Aumento considerablemente durante los momentos de protestas.	Aumentaba también el aforo debido a la solicitud de bici taxis	Se mantenían los mismos precios.
SITP Provisional	Pandemia: Disminuyeron notablemente y durante este periodo se quitaron del todo varias rutas.	Disminuyo el aforo pero en los últimos meses volvió a la normalidad.	Se mantuvieron los mismos precios.

	Paro: Evitaban ciertas rutas pero seguían funcionando.	Aumentaba el aforo pues era de los pocos tipos de transporte que prestaba el servicio.	Se mantuvieron los mismos precios.
SITP	Pandemia: Se redujo la frecuencia de las rutas y se empezaron a implementar más rutas debido a la salida del SITP Provisional.	Disminuyo el aforo y se aplicaron las medidas de bioseguridad.	Se mantuvieron los mismos precios.
	Paro: Se redujo la oferta o los buses evitaban pasar por ciertas zonas.	Disminuyo el aforo pues los buses no realizaban todos los recorridos.	Se mantuvieron los mismos precios.
Alimentador	Pandemia: Durante la pandemia disminuyo la oferta pero en los últimos meses se ha evidenciado una mayor cantidad de flotas.	Disminuyo el aforo y se aplicaron las medidas de bioseguridad.	Se mantuvieron los mismos precios.
	Paro: estaban sujetos a lo que sucediera en el portal Suba, si cerraban el portal quitaban las rutas de alimentadores.	Disminuyo el aforo pues no salían rutas alimentadoras.	Se mantuvieron los mismos precios.
Taxi y plataformas digitales.	Pandemia: los primeros tres meses no había oferta de ningún tipo.	Disminuyo el aforo y se aplicaron las medidas de bioseguridad.	Los precios varían dependiendo del recorrido pero en general se mantuvieron los precios.
	Paro: evitaban pasar cerca al portal Suba o en definitiva no había oferta.	Disminuyo el aforo.	Los precios aumentaban considerablemente debido a los disturbios.
Bicicleta	Pandemia: Aumento del uso de la bicicleta y mejoras en las vías para su uso.	No aplica.	No aplica.
	Paro: algunos optaban por usar la bicicleta.	No aplica	No aplica.
Caminata	Pandemia: aumento para prevenir contagios y porque la gente no se movilizaba muy lejos.	No aplica.	No aplica.
	Paro: aumento considerablemente y los tiempos de caminata también. Dificultades para poder caminar.	No aplica.	No aplica.

Fuente: elaboración propia.



## 7. Los principales problemas y conflictos relacionados a la movilidad

### 7.1. Invasión del espacio público

Al menos 13 de los 20 entrevistados hacían referencia a esta problemática en el sector, igualmente, durante el grupo focal los asistentes mencionaban este problema a lo largo de toda la UPZ pero especialmente en el primer y segundo subsector.

Podría decirse que la invasión del espacio público se da de tres maneras: por ventas ambulantes especialmente en las zonas aledañas a la plaza de mercado del barrio Rincón y en las zonas cercanas al portal Suba, por mal parqueo de los vehículos particulares en las vías secundarias de los barrios y por último, en la Av. Rincón cerca de la avenida Cali hay varios talleres de motos y carros que constantemente parquean los vehículos en la parte de afuera.

Por otra parte, 6 de los entrevistados destacaban la falta de parqueaderos dentro de la UPZ para que los vehículos particulares no se parqueen sobre las vías ya que los que más suelen parquear vehículos en estas zonas son los comerciantes que no viven en el sector y no tienen donde parquear los carros. Para la mayoría de los entrevistados, esta problemática implicaba cambios en sus rutinas de movilidad especialmente cuando debían movilizarse a pie dentro de la UPZ ya que no contaban con espacios cómodos para hacerlo.

#### *Ilustración 13: Vendedores ambulantes y carros parqueados en las vías.*



Tomadas por: Laura Penagos.

Lugar: Plaza de mercado Rincón de Suba – Carrera 101b #131.

Fecha: 4/10/2021

En cuanto a las ventas ambulantes en el barrio El Rincón, desde el Centro local de movilidad se realizan jornadas de sensibilización pero no se imparten comparendos a los comerciantes de esta zona.

Sobre la invasión del espacio público en inmediaciones al portal Suba, un entrevistado menciona lo siguiente:

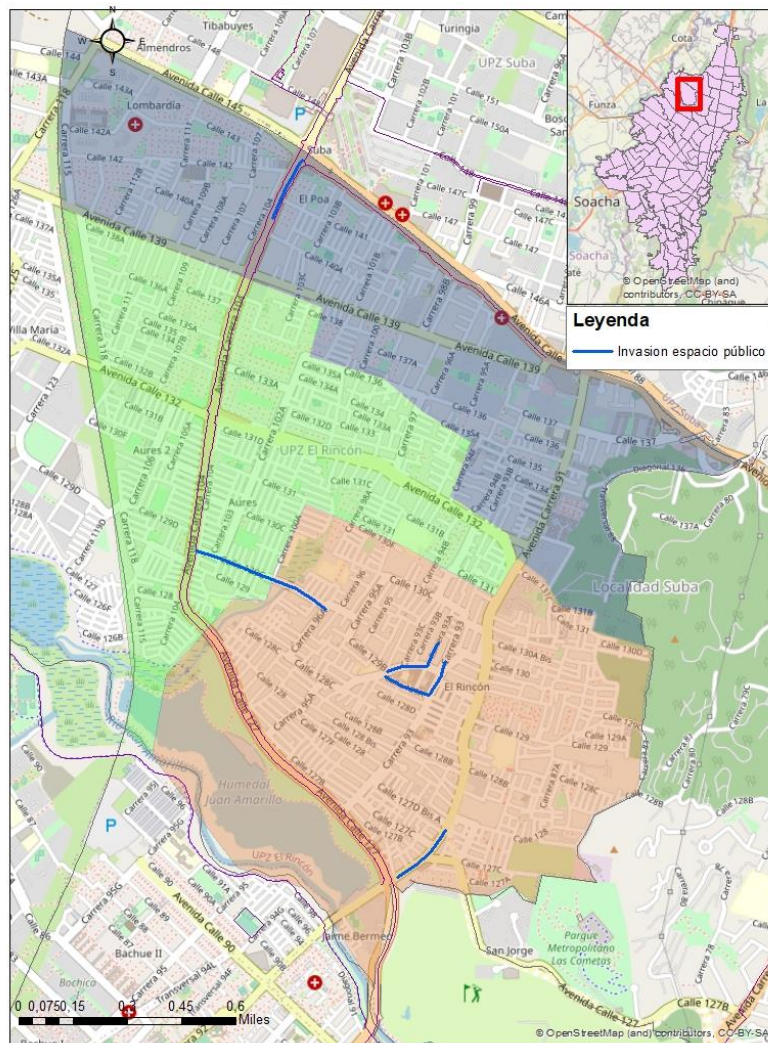
*“Cuando uno va camino al portal y quedan como bueno, está como la Cali y ahí quedan como puestos de ventas ambulantes, lo que pasa es que esos puestos de ventas ocupan*

*mucho espacio de la parte peatonal entonces quedan como las tiendas de las ventas ambulantes y al otro lado queda la ciclovía, entonces muchas veces pues uno de peatón le toca ir caminando con mucho cuidado porque no hay el espacio suficiente para andar bien y si uno se corre demasiado hacia la ciclovía pues puede pasar algún accidente. Entonces digamos que en esa parte sí es bastante lleno no porque no está el espacio sino porque lo tienden a invadir los vendedores ambulantes” (E7, hombre, 19 años, trabajador en Centro Mayor y estudiante diseño Industrial)*

Si bien hay un amplio espacio para los peatones y ciclistas, dicho espacio se ve afectado por la misma problemática de la invasión Algo que resulto curioso de observar durante las visitas a campo, es que sobre la av. Ciudad de Cali los vendedores ambulantes ponían su puesto frente a los conjuntos que eran cerrados, sin embargo, cuando los conjuntos eran abiertos no se observaban ventas ambulantes en frente.

A continuación, se muestran los puntos anteriormente nombrados:

**Mapa 11: Invasión del espacio público.**



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.



## 7.2. Congestión vehicular, accidentalidad y arreglos viales demorados

El segundo problema que fue mayormente nombrado es el de la congestión vehicular, este problema se da en todos los subsectores y es más agravante entre la Av. Rincón con Av. Ciudad de Cali y la calle 129 donde todavía no se ha ampliado lo suficiente dicha avenida.

*Ilustración 14: Congestión de tránsito.*



Tomadas por: José Ricardo Villar.

Lugar: Av. Rincón con calle 127ª. Fecha: 14/10/2021.

Otro de los puntos importantes sobre la congestión de esta avenida es que anteriormente era una vía de un solo sentido: los vehículos se dirigían hacia adentro de la UPZ, es decir hacia el nororiente y los vehículos que querían salir hacia el sur occidente de la UPZ lo hacían por la carrera 93, una de las vías secundarias que se resaltaba al inicio del documento. Asimismo, la Av. Rincón conectaba anteriormente con el barrio Quirigua de oriente a occidente, sin embargo, debido a los arreglos viales que se están haciendo, esta vía la han cerrado en varias ocasiones:

*“Ahí duraron como tres o cuatro años con la 91 cerrada de la plaza del Quiriguá a la 91 a la Cali, duraron cuatro años cerrada y ahí se luchó a punta de firmas y a punta de apelaciones con la salida de Engativá para que abrieran esa vía, la abrieron y ahorita la volvieron a cerrar por los trabajos insuficientes que hicieron, porque son insuficientes, entonces esa salida y lo que es al Rincón, y, de entrada, todo lo que es del Rincón hasta la décima, la zona décima hasta la zona 11 y a la alcaldía, de la zona once a la zona décima, es una cosa impresionante, puede durar una hora en el trancón, es que no hay formas de salir, además, los semáforos le pusieron semáforos a la 91, sabiendo que la 93 de salida, en la 91 que es una vía angosta, le metieron doble carril, porque según ellos que con la Junta de trabajo se está haciendo la ampliación de la avenida de Calatrava. Eso son cosas de que muchas veces nosotros nos reuníamos directamente*

*con representantes del IDU, se les dijo que no fueran a bloquear esa vía, que era una vía de entrada y la otra de salida” (E8, hombre, 60 años, vicepresidente JAC El Japón)*

La salida hacia Engativá era de suma importancia para los habitantes del sector ya que esto permitía descongestionar la Av. Cali y los tiempos en los trayectos eran menores, es por esta razón que algunos entrevistados prefieren caminar hasta el barrio Quiriguá para tomar transporte desde allí y así ahorrarse tiempo de espera en los trancones. En este sentido, esta problemática implica tiempos más largos en los recorridos que realizan los entrevistados, incluso algunos mencionan que pueden tardar el doble de lo que tardaban anteriormente en llegar a sus trabajos o algunos (como el entrevistado E17) prefieren esperar a que pase la hora pico para que los trancones sean menores.

Ahora bien, otro de los arreglos que se está haciendo y que se mencionó en el apartado 4 es la conexión de la Av. Rincón con la Av. Boyacá por la Av. Calatrava, con respecto a esto, tres de las habitantes de los barrios Altamar y Rubi se quejaron de dichas obras ya que por un lado, han generado una mayor congestión de la que había antes y por el otro, constantemente se presentan accidentes de tránsito que involucran ciclistas y peatones.

*“Acá se hicieron, acá como se están implementando esta vía, que creo que es la de suba rincón que, conecta con la Tabor que viene de Aures y la que va a quedar hacia Calatrava, bajando por la Boyacá hacia Calatrava [...] a esa avenida la están ampliando, le van a hacer la intersección de un puente. Porque el problema de esa salida de acá Rincón a la salida de Boyacá. Llamémoslo así, como la vía al momento, son solo dos carriles, tu saliendo a la Boyacá en una hora pico, te puedes demorar unos 45-50 minutos, solo bajando” (E9, hombre, 35 años, supervisor Homecenter)*

*“Uno de los semáforos puede estar en verde, pero el de al lado se pone en verde y los semáforos tienden a girar para subir hacia Calatrava ¿sí? y otros siguen hacia Suba, entonces a uno no le queda el espacio para cruzar ni nada, entonces ese es como los aspectos negativos y pues que hay calles que están muy dañadas y que no hay espacios para ciclistas, o sea, los ciclistas tienen que mandarse por el lado donde estén los carros” (E10, mujer, 25 años, asistente de gerencia)*

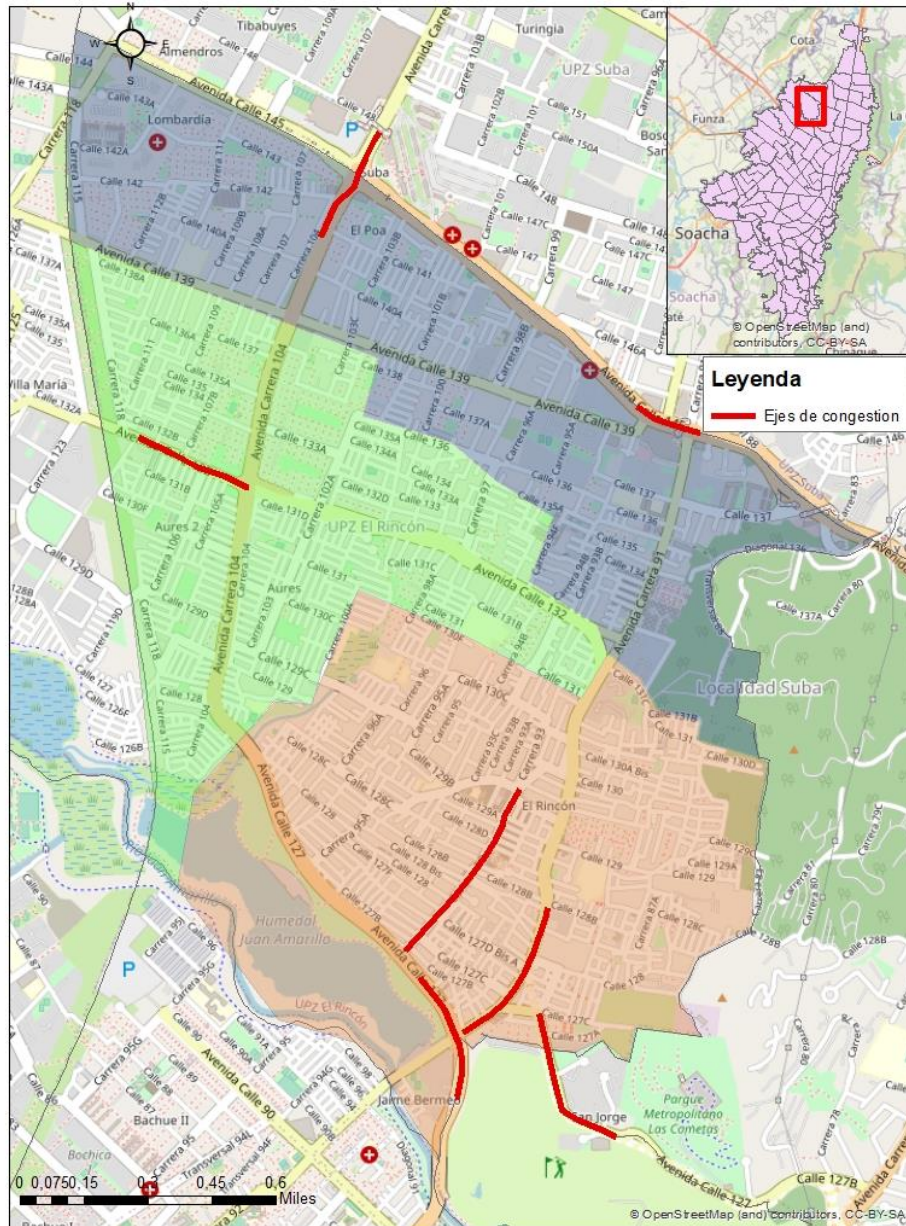
Con respecto a este sector, la señalización de los semáforos está mal puesta, según 4 de los entrevistados y según los líderes participantes del grupo focal, el hecho de que la semaforización este mal ha generado accidentes de peatones y más adelante, la Av. Calatrava tiene huecos y está en mal estado lo cual genera accidentes para los ciclistas que toman esta vía. Según una líderesa del barrio Rubi se han generado muertes de ciclistas en este tramo y ya han tenido varias reuniones con el IDU para solucionar este tema sin satisfacción alguna.

Por último, los barrios Altamar, Rubi, San Cayetano y El Japón, tienen inundaciones constantes debido a que se encuentran muy cerca al humedal y que es una zona que queda en medio de la parte plana y la parte alta de los cerros. Incluso, el día 25 de octubre se generaron fuertes inundaciones en ese sector que requirió la ayuda del Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático – IDIGER:

“Según el reporte oficial de las entidades de emergencia, la localidad de Suba fue la más afectada, esto especialmente en el barrio Altamar, en donde además de inundaciones, hubo rebosamiento de aguas residuales. Para la atención a la comunidad fue necesaria la entrega de ayudas humanitarias, tales como frazadas, debido a que la situación se normalizó pasada la medianoche” (El Espectador, 26 de octubre de 2021)

A continuación, se muestran los sitios mencionados anteriormente:

**Mapa 12: Ejes de congestión.**



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.



### 7.3. Robos e inseguridad en paraderos y puntos de transporte claves

Otra de las problemáticas que mencionaron 7 de los entrevistados fue la inseguridad en ciertas zonas de la UPZ como lo son el barrio Rincón, el barrio Corinto, Villa María y San Cayetano, barrios ubicados en el segundo y tercer subsector:

*“Por la parte del Rincón pues también he escuchado que es un poco peligroso, por ahí roban muchas bicicletas hacia la parte de la Cali, hacia la parte del Rincón, entonces pues, si he querido volver a la bicicleta pero como te digo, me da un poco de miedo ahí por la parte, digamos por lo inseguro del Rincón porque digamos por ahí roban a mucha gente y sobre todo bicicletas es lo que más roban”* (E5, hombre, 45 años, trabajador control de cuentas Interrapidísimo)

*“Pues digamos el barrio El Rincón es inseguro lo que es Rincón y Corinto es más inseguro que Aures y digamos que también hacia el lado de Villa María queda como en la parte detrás de este barrio, porque digamos que hay potreros y son potreros pues bastante grandes, pues obviamente no hay como que un gran flujo de gente o de carros entonces en esas zonas puede ser un poco más peligroso diría que esos tres, Villa María el rincón y Corinto”* (E7, hombre, 19 años, trabajador en Centro Mayor y estudiante diseño Industrial)

Los robos que se dan son principalmente de bicicletas y esto ha generado temor en especial para los entrevistados que trabajan en horas de la noche y que anteriormente hacían uso de la bicicleta pero dejaron de usarla debido a esta problemática. Por otra parte, la gestora local de movilidad señalaba que el cambio de los paraderos para el SITP también implicó riesgos en la seguridad de los trabajadores:

*“En horas tipo 4, 5 de la mañana es un foco de inseguridad una persona que sale de trabajar y le toca desplazarse hasta el punto o hasta el paradero del SITP, adicional también, nosotros como Centro Local, el equipo del Centro Local, salimos a las 4:30 del Centro Local, pero si salimos sobre las 5, 6 de la tarde ya es un poco peligroso desplazarnos hasta el paradero del SITP teniendo en cuenta pues la distancia”* (E12, mujer, 35 años, gestora local y delegada del sector movilidad en Suba)

Además de esto, menciona que debido a la ubicación del Centro Local de Movilidad (cercanías de la Plaza de mercado del Rincón) se han presentado amenazas por parte de habitantes de calle:

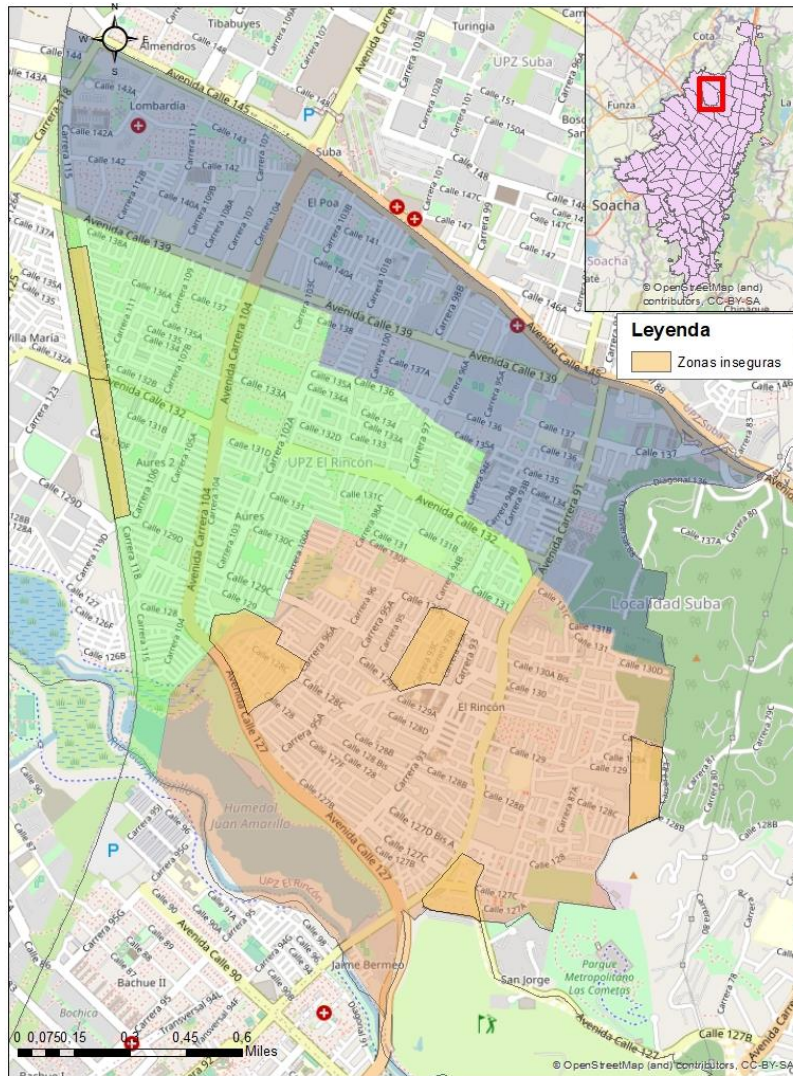
*“Ahorita el Centro Local tiene un foco también de inseguridad que fue comentado con la alcaldía local, habitantes de calle que amanezcan a los profesionales del Centro Local, también a las guardas de seguridad, ya ellos fueron retirados pero de vez en cuando aparecen y es a amenazar a los profesionales, entonces se ha convertido en un foco de inseguridad y no te hablo solo de los alrededores del Centro Local sino también en la UPZ el Rincón”* (E12, mujer, 35 años, gestora local y delegada del sector movilidad en Suba)

Finalmente, el último evento que se mencionó en relación con la inseguridad y la movilidad fue durante el grupo focal, en el cual, la lideresa del barrio Rubí menciona que en los últimos días se estaban estacionando cerca triciclos o bicitaxis que se hacían pasar por vehículos de

reciclaje y entraban a robar las casas. En las últimas semanas dicha situación se había presentado dos veces en el barrio y la lideresa recalca la falta de supervisión de dichos vehículos que no tienen ningún tipo de registro y por ende no hay una forma de señalarlos concretamente.

En el siguiente mapa se establecen los sitios en donde se generan las principales problemáticas de inseguridad:

**Mapa 13: Zonas inseguras.**



Mapa elaborado en Arcgis con base en las entrevistas recogidas.

#### 7.4. Demoras en las rutas y cambios en la oferta de transporte.

La última problemática grande que se tocó durante el cuarto apartado, es el cambio que se está haciendo del SITP Provisional al SITP y que ha traído consigo quejas constantes de parte de la ciudadanía a Transmilenio debido a los siguientes inconvenientes:

- Poca socialización de las nuevas rutas, sus recorridos y principales paraderos.
- Gran tamaño de los nuevos vehículos que ocasionan trancones dentro de las vías secundarias.
- Paraderos que no tienen señalizadas las rutas y en donde tampoco paran los SITP nuevos.
- Barrios en los que no hay cobertura de ninguno de los dos tipos de transporte.
- Falta de sitios para recargar la tarjeta Tu Llave.
- Falta de letreros en los nuevos buses del SITP.
- Demoras en las rutas que según algunos entrevistados se deben a las largas rutas que realizan los SITP.
- Falta de rutas antiguas hacia ciertas zonas de la ciudad que ya no cubre el SITP.

*Ilustración 15: Paradero del SITP.*



Tomada por: Laura Penagos.

Lugar: Barrio Ciudad Hunza.

Fecha: 14/10/2021.

En la anterior imagen se observa un letrero de un paradero de SITP en un barrio donde el SITP no circula y encima el paradero ni si quiera especifica las rutas.

*“Lo que pasa es que antes había más transporte, digamos ahora ya es un poquito corto el transporte y sobre todo en el SITP se demora mucho o digamos a veces tampoco hay como en este de uno recargar tarjetas, no hay como digamos algo cerca para uno recargar y a veces como que uno se traba por eso y digamos las rutas no tienen, como que digamos uno no sabe dónde para cada bus, no hay donde tomar digamos los buses.”* (E5, hombre, 45 años, trabajador control de cuentas Interrapidísimo)

*“Eso la vez pasada nosotros duramos sin ruta como dos meses sin esa ruta, y la volvieron a traer, porque únicamente la ruta que teníamos para ese lado era la que iba para Germania de la continental. Y otra vez si volvieron y la quitaron y ya para Germania la continental ahorita está mandando buses amarillos y esos, como sumercé entiende, esos son solo con tarjeta y la comunidad... Muchas veces, no hay en el Rincón no hay oficinas ni nada para recarga, tiene que ser por allá bien al lado de la plaza es donde uno encuentra para recargas de tarjeta y es una cosa, disculpe señorita, una cosa que nos tiene afectados es eso, no hay una cosa cerca, en el Rincón”* (E8, hombre, 60 años, vicepresidente JAC El Japón)

Esta problemática, a diferencia de las anteriores es generalizada en toda la UPZ, al menos uno de los habitantes de los diferentes subsectores la nombraba; esto afecta las rutinas de movilidad de los entrevistados ya que no existen las mismas rutas de buses que tomaban anteriormente o desconocen casi por completo las nuevas rutas del SITP

## 8. Enfoque diferencial.

### 8.1. Segregación socioespacial

En el caso de la UPZ Rincón se encontraron diferencias marcadas en cuanto al nivel socioeconómico, lo anterior era mucho más marcado hacia la parte del cerro ya que se encontraban barrios de autoconstrucción y a su vez grandes condominios pertenecientes a la zona conocida como Provenza.

Como se había mencionado anteriormente, en medio del cerro existe una vía denominada el camino del indio que conecta a los barrios empinados de la UPZ Rincón con la Av. Boyacá, es a lo largo de esta vía en donde es más evidente la diferencia de estratos y el nivel adquisitivo de los habitantes. Según el representante de la casa de la cultura en Ciudad Hunza, se han presentado situaciones de segregación muy marcadas entre ambos sectores:

*"Nosotros hemos evidenciado manifestaciones de lo que genera la segregación espacial, como estas casas son del otro estrato, son casa de gente, donde vive gente de mucha plata y quedan, sobre todo las que quedan acá, usted va y mira, eso parece un campo de exterminio con cámaras por todos lados, con esos cables de púas más esos cables que llevan electricidad, ellos están encerrados en su propia cárcel, sobre todo por este lado, porque me imagino que el imaginario es: "pobres, ladrones" ¿sí? eso es así, eso es evidente y usted baja por Sotileza y pues mucha gente que vive en este sector tiene que salir allá a trabajar, entonces baja caminando o sube caminando... y se da cuenta" (E13, hombre, 58 años, líder comunitario y representante casa de cultura barrio Hunza)*

Además de que las casas están completamente aisladas, la segregación se siente en los conflictos que hay entre el transporte informal, que acostumbra a parquearse en una de las cuadras cercanas a la Av. Boyacá, y los habitantes de Provenza:

*"Inclusive los carritos blancos que paran ahí abajo o paran en la Boyacá y ahí esperan a la gente, y ocupa el espacio público, pero una esquinita ahí. Hubo una época en la que esta gente: que no porque eso [...] les molestaba porque cuando llegaban con sus carros, el carrito [carro de transporte informal] a veces tenía que dar la vuelta así, entonces los hacía esperar y que: "que libere, que no sé qué y aag que mamera esta gente!" cosas de esas... y mucha gente de acá no trabaja allá, es que eso es lo paradójico, la mayoría de empleadas de los servicios llegan de otras partes de, no sé si de Suba, pero llegan a trabajar ahí, pero las de este sector no trabajan allá, es como si fuera una condición: "no queremos ningún vínculo" (E13, hombre, 58 años, líder comunitario y representante casa de cultura barrio Hunza)*

Según el mismo representante, otro elemento que denota la segregación es que los habitantes de Provenza nunca contratan personas que vivan en estos barrios y pone el caso de las empleadas domésticas que viven en Ciudad Hunza y podrían trabajar en ese sector pero que no son contratadas. Sobre este tema no hay más información.



## 8.2. Acoso en ciclorrutas

El acoso en medios de transporte públicos es bastante común dentro de Bogotá, sin embargo, es un fenómeno que también se presenta en otros medios de transporte como la bicicleta. Uno de los miembros de un colectivo de bici usuarios menciona que es muy normal ver este tipo de situaciones en medio de la ciclovía, sin embargo, considera que es una práctica que ha disminuido:

*“Es demasiado normalizado, entonces vamos así por la ciclovía y si va así, el señor de 50 años que toda su vida ha sido morbosos y ve una chica de 26 en una cicla, no la baja de "uy mami quien fuera" entonces pues sí, he visto una baja ya en un nivel intermedio que es como acercarse a las chicas con intenciones de algo o propiamente extender la mano y... porque hace años si lo veía y era más normal aquí en el barrio, que iban los chicos en las bicicletas e iba una chica en cicla o a pie y empezaban de un momento a otro a acelerar, golpeaban la cola de la chica y salían corriendo. Antes era mucho más frecuente, ahora no lo veo tanto, en las ciclovías como hay una constante movilidad no hay espacio para que se generen esas cosas, porque él que intente hacer eso, mientras va conduciendo y la chica va conduciendo se expone bastante a que, uno: pues sea más fácil identificado y rodeado, que lo abucheen y por otro lado pues es un 80% probable que se termine accidentando” (E20, hombre, 27 años, miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba)*

Teniendo en cuenta lo anterior, las mujeres están expuestas no solo al acoso verbal sino también al físico en medio de las ciclorrutas, esto puede influir en que sea mucho más baja la cantidad de mujeres que usan la bicicleta para hacer recorridos largos.

Por otra parte, no se ven mujeres que se dediquen a trabajos relacionados con la bicicleta, por ejemplo, en sitios de la calle donde constantemente se hacen vendedores ambulantes para reparar bicicletas, sin embargo, es cada vez más común encontrar a mujeres que trabajen dentro de los talleres de bicicletas y además, según el entrevistado, el uso de la bicicleta se está empezando a ver en mujeres de 40 a 50 años que antes no usaban la bicicleta.

## 8.3. Vulnerabilidad de migrantes

En la entrevista hecha a uno de los bici taxistas de ASOPROBISUBA se encontró que la mayoría de trabajadores de este medio de transporte son migrantes venezolanos y en algunos casos ecuatorianos:

*“La mayoría, el 99% son venezolanos por el mismo tema que te digo, es gente que no está legal en el país y tanto como a las personas legal de este país se le hace difícil el trabajo más a un inmigrante que viene de afuera, que no tiene una hoja curricular, no trae una hoja de vida intacta, se le hace más difícil y este es un medio de trabajo, el más rápido y tienes que llevar el dinero pa' tu casa, pa' tu familia pa' pagar el alquiler, los servicios eem tantas cosas, la comida, y este es el medio más fácil del venezolano, del inmigrante, porque hay ecuatorianos también aquí y es el medio más fácil de tu trabajar” (E14, hombre, 40 años, bicitaxista de ASOPROBISUBA)*

Asimismo, la gestora local de movilidad mencionaba que cuando hacían la sensibilización a los bici taxistas también los acompañaba migración Colombia pero muchos de ellos preferían evitar estas instituciones. Por otra parte, se ven expuestos a condiciones de trabajo muy vulnerables, un bici taxista venezolano gana en promedio \$20.000 al día y trabaja jornadas de hasta 12 horas, los dueños de los bici taxis no cubren ni pensión ni salud y muchos de ellos no cuentan con dichos gastos cubiertos por su parte.

Lo anterior es bastante grave teniendo en cuenta los riesgos laborales a los que se exponen diariamente, según Guio y Campos (2017) la mayoría de bici taxistas no hacen uso de cascos ni de elementos de protección y muchos de los vehículos no cuentan con parámetros de seguridad, además, la postura de los bici taxistas no es óptima y puede generarles problemas lumbares a largo plazo.

Por último, se ven expuestos a situaciones de discriminación dentro de su entorno laboral:

*"La forma de empleo, tú sabes que nosotros somos venezolanos y prácticamente estamos de ilegales aquí y pa ningún lado, ilegal no te contratan en ningún lado ¿si me entiendes? entonces esto es un trabajo informal y es como lo más accesible a un trabajo" "vienen con groserías, hay unos que vienen con: "no, si no es colombiano, no me voy" y entonces a veces le toca buscar un colombiano pa' que la lleven" (E14, hombre, 40 años, bicitaxista de ASOPROBISUBA)*

## **9. Otro**

### **9.1. Procesos comunitarios en Ciudad Hunza**

Ciudad Hunza a diferencia de otros barrios de la UPZ viene de un proceso organizativo propiciado por Jesuitas, en especial por un cura llamado Saturnino Sepúlveda, que como se mencionó en el segundo apartado, compró estos terrenos a una familia Muisca.

Lo interesante de este proceso es que desde un inicio se planeó la construcción de las viviendas, de la escuela Hunza, del jardín e incluso de un centro de salud, que no se pudo concretar. Hoy en día la institución educativa pertenece a la secretaría de educación y se han apoyado otros colectivos dentro del barrio:

*"Entonces acá tenemos escuela, tenemos jardín infantil, tenemos huerta, tenemos Colectivo Loma Verde que trabaja la educación ambiental, Casa de la Cultura... de la casa de la cultura, también por un programa que había de casas de cultura en Bogotá y ellos sabían que aquí había unas actividades culturales, pues con los chinos que bailaban break dance, otros hacían danza folklor, pero eso lo hacíamos en la calle porque no había otro... y supieron de eso entonces dijeron: "ese salón comunal que está un poco deteriorado que no sé qué, entonces les construimos acá para la danza" y nos construyeron esto" (E13, hombre, 58 años, líder comunitario y representante casa de cultura barrio Hunza)*

Asimismo, en un barrio cerca a Hunza también se consolidó otra casa de cultura y continuamente se realizan actividades comunitarias. Con respecto a esto, el representante de la casa de cultura menciona que este tipo de procesos de organización están desapareciendo debido a la acelerada construcción de unidades residenciales, en la mayoría

de los casos edificios de apartamentos que no cuentan con amplias zonas comunes como parqueaderos, parques y zonas verdes.

## **9.2. Acciones desde la institucionalidad para mejorar la movilidad**

Por otra parte, desde el Centro Local de Movilidad se están llevando a cabo procesos educativos en términos de movilidad:

*"Estamos enfocando procesos de formación a nivel general en los 4 módulos desde movilidad, seguridad vial eem, movilidad incluyente, movilidad sostenible y eem movilidad multimodal. En la UPZ el Rincón en el mes de noviembre vamos a iniciar con el colegio Gilberto Paredes sino estoy mal [...] vamos a iniciar procesos de formación desde octavo de primaria hasta grado once trabajando estos cuatro módulos que te acabo de mencionar"* (E12, mujer, 35 años, gestora local y delegada del sector movilidad en Suba)

Igualmente, han trabajado en otro tipo de talleres sobre el tema de movilidad sostenible en relación con las Juntas de Acción Comunal.

## **9.3. Mayor organización de los bici usuarios**

Finalmente, debido a la gran cantidad de ciclistas que hay en Suba, se han consolidado diversos colectivos de bici usuarios. Uno de ellos fue "Súbase a la bici":

*"En el 2015 a inicios del 2015 hubo un proyecto de la alcaldía en ese momento que era la de Gustavo Petro que era el impulsó de la cultura de la bicicleta, entonces acá en Suba se le dio un impulso a un colectivo que se llamaba "Súbase a la bici", ellos hacían recorridos por la localidad con todos los equipamientos, los chalecos, la señalización, en ese entonces era menor la cultura de la bicicleta, éramos menos las personas que usábamos la bicicleta"* (E20, hombre, 27 años, miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba)

En un inicio el colectivo realizaba recorridos los martes y jueves cada 15 días desde el Portal Suba hasta diferentes partes de la ciudad, la única regla era que el recorrido no fuera mayor a 25 km ida y vuelta. Asimismo, este tipo de colectivos promovían el uso de la bicicleta en mujeres ya que las personas que se conocían y tenían recorridos similares empezaron a irse juntas.

Por otra parte, los colectivos promueven el buen uso de la bicicleta (el uso de cascos y el respeto por las señales de tránsito) y además, la reflexión de lo que implica este medio de transporte en una ciudad como Bogotá:

*"Aunque todos congeniamos en la idea de que la bicicleta es una forma de movilidad bastante sostenible y como apremiante, pues también hay muchas críticas sobre las políticas que se están dando en torno al uso de las bicicletas, quienes somos realmente los que le estamos haciendo uso de las bicicletas, cómo se estigmatiza según la bicicleta, ha sido bastante enriquecedor porque no ha sido solo sobre el rodar y por donde vamos a estar rodando sino entender la bicicleta como un estilo de vida que también se puede juntar con otras luchas"* (E20, hombre, 27 años, miembro de un colectivo de bici usuarios en Suba)

## Bibliografía

Aljure Garzón, S. M. (2020). Los indígenas muisca de Suba: la lucha por la conservación de los cerros de Suba-Santuario A y B o Santuario La Toma. Universidad Externado de Colombia.

Ángel Bonilla, N. (2019). Infraestructura comunitaria para El Rincón. Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia.

Campos Acevedo, A. R., & Guio García, S. C. (2017). Estrategias de intervención de riesgo en materia de seguridad y salud en el trabajo del sector informal de bicitaxis en Suba-caso-Asoprobisuba.

Castillo-Sierra, I., & Vanegas-Olaya, N. (2021). Propuesta de mejora del parque vecinal Urbanización Amberes localidad de Suba UPZ 28 El Rincón.

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>

El Espectador. (26 de octubre de 2021). Inundaciones y deslizamiento de tierra tras fuerte aguacero en Bogotá. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/bogota/inundaciones-y-deslizamientos-de-tierra-tras-fuerte-aguacero-en-bogota/>

El periódico de Chía. (25 de junio de 2018). Revelador estudio publica las cifras del uso de la bicicleta en Bogotá y el perfil de los biciusuarios. Recuperado de: <https://elperiodicodechia.com/nacion/revelador-estudio-publica-las-cifras-del-uso-de-la-bicicleta-en-bogota-y-el-perfil-de-los-biciusuarios/>

Eltransporte.com. Ellos no temen ascender a Suba / El rincón de la bici. Recuperado de: <https://eltransporte.com/ellos-no-temen-ascender-a-suba-el-rincon-de-la-bici/>

Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. (6 de abril de 2021). Así avanzan las obras de la Av. Rincón con Boyacá que arrancaron este año, en beneficio de los habitantes de Suba. Recuperado de: <https://www.idu.gov.co/blog/boletin-de-prensa-idu-1/post/asi-avanzan-las-obras-de-la-av-rincon-con-boyaca-que-arrancaron-este-ano-en-beneficio-de-los-habitantes-de-suba-1392>

Morales Romero, C. F., & Sepúlveda Flórez, J. C. (2013). Diagnóstico y propuestas estructurales y no estructurales para la gestión del espacio público en la UPZ Rincón de la localidad de Suba (Bachelor's thesis, Universidad Piloto de Colombia)

Nicolas Arquí. (6 de marzo de 2021). Así será El Puente de Avenida El Rincón 127 con Av. Boyacá - Actualización Puente Calle 127 Bogotá. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=USfC4DqgHqg> [video de youtube].

Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. (6 de noviembre de 2020). En un 96% avanza la construcción de la Avenida Rincón, en la localidad de Suba. Recuperado de:

<https://www.idu.gov.co/blog/boletin-de-prensa-idu-1/post/en-un-96-avanza-la-construccion-de-la-avenida-rincon-en-la-localidad-de-suba-1344>

Oviedo Rojas, N. D. (2018). Memorias vivas: una mirada desde la escuela y la organización comunitaria sobre la historia del barrio Ciudad Hunza de la Localidad de Suba.

Secretaria Distrital de Planeación. Decreto 399 de 20004. Por el cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 28, EL RINCÓN, ubicada en la Localidad de SUBA.

Unilibre. (21 de junio de 2018). Estudio de la Universidad Libre revela completa radiografía del uso de la bicicleta en Bogotá. Recuperado de : <https://www.unilibre.edu.co/bogota/ul/noticias/noticias-universitarias/3651-estudio-de-la-universidad-libre-revela-completa-radiografia-del-uso-de-la-bicicleta-en-bogota>

Uniminuto Radio. (28 de octubre de 2021). 462 nuevos buses de Transmilenio en Suba, una pesadilla amarilla. Recuperado de: <https://www.uniminutoradio.com.co/462-nuevos-buses-amarillos-de-transmilenio-en-suba/>

Veeduría Distrital (2017). Ficha UPZ Rincón – Suba. Recuperado de: <http://veeduriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/UPZ/EL%20RINCON.pdf>