



**HAL**  
open science

# Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Altos de Cazuca - Soacha” (Bogotá)

Laura Prada

► **To cite this version:**

Laura Prada. Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Altos de Cazuca - Soacha” (Bogotá). Projet ANR Modural. 2021. hal-03981623

**HAL Id: hal-03981623**

**<https://hal.science/hal-03981623v1>**

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 “Altos de Cazucá - Soacha” (Bogotá)**

**Autora: Laura Valentina PRADA ROSERO**

Supervisión: Jérémy ROBERT, Hernando SAENZ & Vincent GOUSET

Octubre 2021



## Créditos

Este documento ha sido realizado en el marco del programa de investigación Modural “Las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América latina: estudio comparativo de Bogotá (Colombia) y Lima (Perú)”<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:

PRADA L.V., 2021, Monografía sobre la organización socio-espacial, la provisión de transporte y las condiciones de movilidad en la zona “Altos de Cazucá - Soacha” (Bogotá), Informe del programa Modural ANR-19-CE22-0016, 58 p., <https://hal.science/hal-03981623>

### 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>

## Tabla de contenido

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>4</b>
<b>2. METODOLOGÍA</b> .....	<b>4</b>
2.1 ENTREVISTAS .....	4
2.2 OBSERVACIÓN DE CAMPO .....	9
2.3 NOTAS DE PRENSA .....	14
<b>3. ZONA DE ENCUESTA</b> .....	<b>16</b>
3.1 HISTORIA DE LA URBANIZACIÓN .....	16
3.2. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS .....	18
<b>4. LUGARES CLAVE PARA LA MOVILIDAD</b> .....	<b>22</b>
4.1 ALTOS DE CAZUCÁ .....	22
4.2 PARADEROS Y PUNTOS DE REFERENCIA PARA ALTOS DE CAZUCÁ.....	23
4.3 CIUDADELA SUCRE .....	27
4.4 PARADEROS Y PUNTOS DE REFERENCIA PARA CIUDADELA SUCRE .....	28
4.5 LUGARES DE INTERMODALIDAD .....	30
<b>5. OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD</b> .....	<b>33</b>
5.1 RESULTADOS DE INDICADORES .....	33
5.2 OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES EN GENERAL .....	34
5.3 OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD PARA EL SECTOR DE ALTOS DE CAZUCA.....	38
5.4 OFERTA DE TRANSPORTE Y CONDICIONES DE MOVILIDAD PARA EL SECTOR DE CIUDADELA SUCRE.....	40
5.5 PROYECTOS DE MOVILIDAD PARA LA COMUNA .....	42
<b>6. RUTINAS DE MOVILIDAD</b> .....	<b>44</b>
6.1 INDICADORES DE MOVILIDAD A PARTIR DE LA EMU 2019 .....	44
6.2 RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS Y RUTINA DE LOS ENTREVISTADOS .....	44
6.3 MOVILIDAD DE PERSONAS CON ACTIVIDADES COMUNITARIAS .....	44
6.4 MOVILIDADES POR MOTIVO DE TRABAJO .....	47
6.5 OTRAS MOVILIDADES .....	48
<b>7. LOS IMPACTOS DEL COVID Y DEL PARO SOBRE RUTINAS MOVILIDAD COTIDIANA</b> .....	<b>51</b>
<b>8. LOS PRINCIPALES PROBLEMAS Y CONFLICTOS RELACIONADOS A LA MOVILIDAD</b> .....	<b>54</b>
<b>9. ENFOQUE DIFERENCIAL</b> .....	<b>56</b>
<b>REFERENCIAS</b> .....	<b>57</b>

## 1. Introducción

El proyecto Modural se propone grosso modo el análisis de las condiciones de movilidad cotidiana para las zonas de encuesta que se han planteado para Bogotá y su área metropolitana, tales son: El Rincón (Suba), El Porvenir (Bosa), Lucero (Ciudad Bolívar) y Cazucá (Soacha), las cuales se han identificado como sectores con condiciones socioeconómicas y de movilidad complejas por diversos factores; en ese sentido, el desarrollo de esta monografía se planteó conocer las características sociodemográficas, identificar lugares clave, entender cómo funciona la zona y las condiciones de movilidad en este caso de la zona correspondiente a Cazucá. Por lo cual se realizaron una serie de entrevistas, acercamiento a la zona y revisión de literatura para cumplir dichos objetivos.

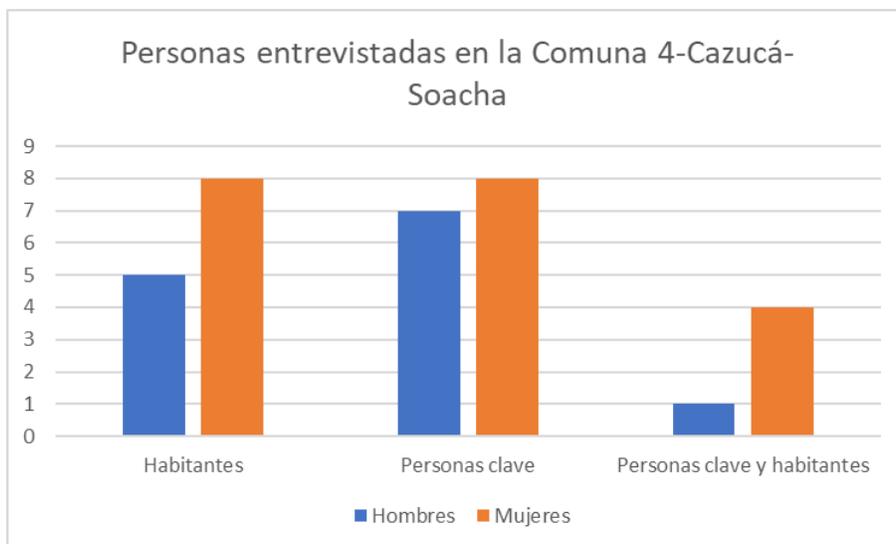
## 2. Metodología

### 2.1 Entrevistas

Para la realización de las entrevistas se utilizaron varias estrategias para la obtención de contactos. Inicialmente se recurrió a una conocida trabajadora social quién reside en el municipio de Soacha la cual pudo referir a un estudiante de trabajo social quien realiza voluntariado en Altos de Cazuca en barrios como Luis Carlos Galán y Villa Mercedes, de allí pudo empezarse con el desarrollo de entrevistas en la comuna por medio de la técnica de bola de nieve. Además, se recurrió a escribir a un grupo de Facebook para contactar a residentes de la comuna; escribir correos para actores institucionales; realizar entrevistas en las visitas que se realizaron a la comuna y acudir a los contactos del equipo Modural.

Recolección de contactos para las entrevistas			
Medio	Entrevistas		
	Hombres	Mujeres	Total
Bola de nieve	7	10	17
Correos	3	1	4
Visitas al sector	2		2
Grupo de Facebook	1		1
Contactos del equipo		1	1
Total			25

Las entrevistas aplicadas fueron de carácter semiestructurado, con un total de 23 preguntas, divididas en 8 secciones en donde se preguntó a las personas por su ocupación o cargo, las condiciones del barrio y de la movilidad, efectos de la pandemia y del paro nacional en sus actividades, además de su opinión por el transporte en la zona, obteniendo un total de 25 entrevistas.



*Fuente: elaboración propia basada en los resultados de las entrevistas*

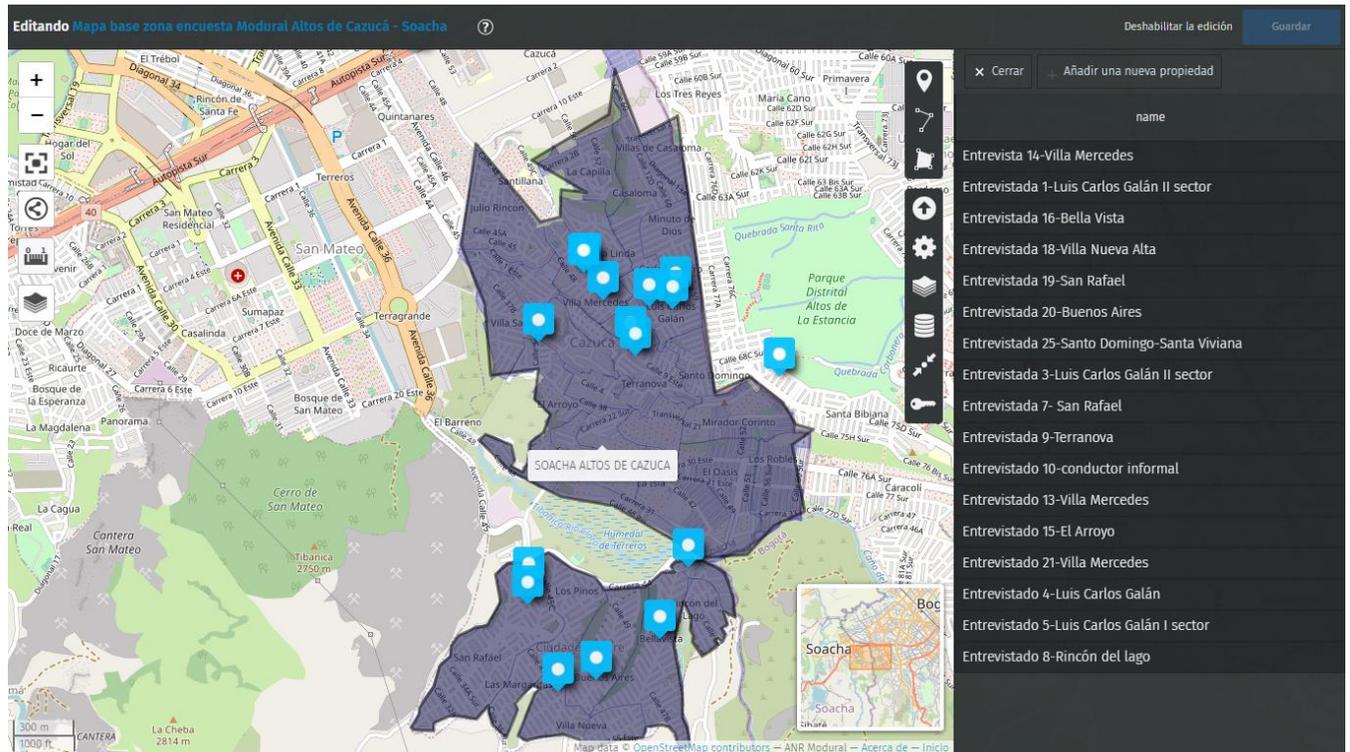
De esa manera se obtuvieron 13 entrevistas realizadas a habitantes de la comuna, 8 mujeres y 5 hombres, en estos perfiles se encontraron dos mujeres con procesos comunitarios en los barrios (E1, E14), un joven con liderazgo y proceso comunitario en su barrio (E4), y personas que trabajan en el barrio en el que viven teniendo su propio local, empresa o emprendimiento (E5, E9, E17, E21) y personas que se movilizan hacia Bogotá por su trabajo (E7) pero que cuentan con transporte propio como moto (E13, E15). En cuanto a personas clave se entrevistaron 8: 1 mujer y 7 hombres, encontrando perfiles relacionados a la actividad comunitaria (E2, E6) y perfiles relacionados al transporte (E8, E10, E11, E22, E23, E24). Finalmente, en los perfiles entrevistados, se abordaron 5 personas clave que a su vez son habitantes, 4 mujeres y 1 hombre (pertenecientes a las juntas de acción comunal de los barrios) y ediles (E12, E19). Los perfiles de las personas entrevistadas brindaron un panorama inicial sobre las condiciones y problemáticas sociales y de movilidad para la comuna.

Código entrevista	Sexo	Edad	Categoría (residente o persona clave)	Perfil (ocupación)	Sector	Dirección	Fecha entrevista (prevista o realizada)
E1	Femenino	42 años	Habitante	Es líder comunitaria	Altos de Cazuca	Carrera veintinueve este con cuarenta y cuatro	El día 24 de junio se realizó la entrevista
E2	Masculino	28 años	Persona clave	Trabajador social	Altos de Cazuca	Luis Carlos galán II sector principalmente	El día 17 de junio se realizó un recorrido guiado. El 23 de junio la entrevista
E3	Femenino	33 años	Habitante	Madre cabeza de hogar, habitante del sector hace 30 años	Altos de Cazuca	Carrera 2-28#44-23 sur	Se realizó entrevista el día 01 de julio.
E4	Masculino	25 años	Habitante	Líder juvenil del sector, estudiante de licenciatura en educación comunitaria y habitante de toda la vida del barrio	Altos de Cazuca	calle 44 #27 b-73	El día 29 de junio se realizó entrevista.
E5	Masculino	30 años	Habitante	Trabaja en el sector en una empresa de reciclaje familiar	Altos de Cazuca	transversal 12 este #11-11	Se realizó entrevista el 10 de julio
E6	Masculino	Entre 30 y 40 años aproximadamente	Persona clave	Director de la fundación verde en ciudadela sucre			Se realizó entrevista el 2 de julio
E7	Femenino	24 años	Habitante	Residente de Ciudadela Sucre, trabaja en chapinero.	Ciudadela Sucre	Carrera 41 #42-81	Se realiza entrevista el día Sábado 10 de julio
E8	Masculino	59 años	Persona clave	Despachador de ruta en Rincón del lago	Ciudadela sucre-Rincón del lago		Se realizó entrevista el 12 de julio
E9	Femenino	63 años	Habitante	Atiende su tienda en el barrio	Altos de Cazuca	Carrera 24 #44-10	Se realizó entrevista el día 06 de julio.
E10	Masculino	50 años	Persona clave	Conductor informal	Altos de Cazuca		Conversación realizada el 8 de julio
E11	Masculino	62 años	Persona clave	Gerente de Coopcasur		Transversal 65 #59-34 sur, interior 10, apto 539	El día 2 de julio se realizó la entrevista.
E12	Masculino	46 años	Persona clave y habitante	Edil y presidente de ASOJUNTAS, residente del sector hace 28 años	Altos de Cazuca		Se realizó entrevista el 22 de julio
E13	Masculino	58 años	Habitante	Trabaja en construcción, se moviliza en moto	Altos de Cazuca	Carrera 22 este #48-19	Se realizó entrevista el día 07 de Julio.

E14	Femenino	35 años	Habitante	Líder comunitaria y habitante del sector hace 8 años, directora de la Fundación Semillas y Raíces	Altos de Cazuca	calle 22 número 48a 15	El domingo 27 de junio se realizó entrevista
E15	Masculino	50 años	Habitante	Trabaja en construcción, tiene moto	Altos de Cazuca	Calle 43a 22b-22e	Se realizó entrevista el Jueves 8 de julio
E16	Femenino		Persona clave y habitante	Presidenta de la junta de acción comunal del barrio y habitante del sector hace 22 años	Ciudadela Sucre	Calle 39c #47-59	Se realizó entrevista el 16 de julio
E17	Femenino	31 años	Habitante	Habitante del barrio Villa Mercedes, cuenta con un local en el barrio	Altos de Cazuca	Carrera 22b este #48b -29	Se realizó entrevista el 10 de julio
E18	Femenino	Entre 50 y 60 años aprox	Persona clave y habitante	Presidenta de la JAC de Villa Nueva Alta, delegada de ASOJUNTAS de toda la comuna 4 y soy de la comisión empresarial a nivel Cundinamarca	Ciudadela Sucre		Se realizó entrevista el 14 de julio de 2021.
E19	Femenino	63 años	Persona clave y habitante	Edil de la comuna 4, vive en el sector hace 25 años	Ciudadela Sucre	carrera 33a #37b12 este	Se realizó entrevista el 20 de julio
E20	Femenino	Entre 30 y 40 años aprox	Persona clave y habitante	Presidenta de la junta de acción comunal del barrio, vive hace 15 años	Ciudadela Sucre		Se realizó entrevista el 16 de julio
E21	Masculino	38 años	Habitante	Persona con discapacidad, trabaja en un restaurante familiar en el mismo barrio y pertenece a la fundación Semillas y Raíces	Altos de Cazuca	carrera 22 este 48a 26	El día 9 de julio se realizó entrevista
E22	Masculino	47 años	Persona clave	Conductor de bus de coopcasur		Calle 18 con carrera 11	Se realizó entrevista el 28 de julio
E23	Femenino	51 años	Persona clave	Inspectora de ruta de coopcasur			Se realizó entrevista 29 de julio
E24	Masculino		Persona clave	Perteneciente a la secretaría de movilidad en la rama de seguridad vial			El día 25 de junio se realizó una entrevista la cual no pudo ser grabada.
E25	Femenino	58 años	Habitante	Habitante de santa viviana cerca a Santo domingo. Actualmente desempleada, trabajaba como persona de servicios generales, vive en una casa en arriendo por reubicación de zona de riesgo	Santo Domingo	transversal 76 #69-08	Se realizó entrevista el 11 de agosto

Finalmente, las entrevistas realizadas tuvieron una cobertura de los barrios: Luis Carlos Galán I y II sector, Villa Mercedes I, II sector, El Arroyo, Terranova, Rincón del lago, Villa nueva alta, Bella Vista, Buenos Aires, San Rafael y Santa Viviana<sup>3</sup>.

### Mapa 1: Cobertura de las entrevistas



Mapa elaborado en Umap de algunas de las entrevistas que pudieron georreferenciarse

<sup>3</sup> Si bien el barrio Santa Viviana hace parte de Bogotá en la localidad de Ciudad Bolívar, la entrevista realizada allí fue importante debido a que se pudo conocer el paradero de buses de Santo Domingo y la entrevistada cumplía con el perfil de trabajadora de oficios generales, sin embargo por pandemia quedó sin trabajo.

## 2.2 Observación de campo

Para conocer más la zona y cumplir con el objetivo de las entrevistas, se realizaron 6 visitas a algunos barrios de la comuna:

### Luis Carlos Galán II sector:



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 17 de junio de 2021 / 02:11 p.m.  
Lugar: Luis Carlos Galán II sector salón comunal



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 17 de junio de 2021 / 02:11 p.m.  
Lugar: Luis Carlos Galán II sector Cra.77c #35-33

### El Arroyo:



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 8 de julio de 2021 / 9:55am  
Lugar: Calle 42ª carrera 22b este



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 8 de julio de 2021 / 9:55am  
Lugar: Vía el arroyo

### Rincón del lago:



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 12 de julio de 2021 / 01:23pm  
Lugar: Paradero de buses Cl. 54ª #50este 72



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 12 de julio de 2021/ 01:02pm  
Lugar: Cra. 45este #45-29

### Villa Nueva Alta:



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 14 de julio de 2021/ 03:11pm  
Lugar: Vía principal C. Sucre Cra. 45este#45-29



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 14 de julio de 2021/ 04:40pm  
Lugar: polideportivo. Cl.39a #48 este-43

## Buenos Aires:



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 16 de julio de 2021/ 10:50am  
Lugar: Vía principal Cl.39 a #48este-43



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 16 de julio de 2021/ 04:40pm  
Lugar: salón comunal. Cra.45 este#45-29

## Santo Domingo (frontera entre Bogotá y Soacha):



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 11 de agosto de 2021/ 01:52pm  
Lugar: Paradero santo domingo. Cra.77c#35-33



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 11 de agosto de 2021/ 01:35pm  
Lugar: Ultima parada sierra morena.dg.75sur#73-32

Las diferentes visitas a los barrios permitieron identificar varios aspectos relevantes para el reconocimiento de la zona en diferentes ítems, uno de los principales fue reconocer los dos sectores importantes para la comuna en donde se presentan diferentes dinámicas en cuanto a la movilidad; además de identificar la oferta de transporte para la comuna, los equipamientos con los que cuenta, las condiciones de la infraestructura, vías de acceso y organización espacial de la misma, así como las problemáticas de diferente índole no sólo para la comuna sino para sus alrededores. Cabe mencionar que estas visitas se realizaron principalmente en horas denominadas valle, aspecto que es clave al observar el funcionamiento de la zona en términos de movilidad, pues al tomar transporte para llegar a los barrios no se presentó dificultades o demoras en la espera del mismo, entre otros aspectos. Sin embargo, en la primera visita realizada al sector de Altos de Cazucá, pudo

observarse la congestión tanto vehicular como peatonal de las personas saliendo por la estación de León XIII y tomando el transporte de las busetas, bicitaxis o informal.



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 17 de junio de 2021 7:00pm  
Lugar: Estación de León XIII- Municipio de Soacha.



Foto tomada por: Valentina Prada  
Fecha: 17 de junio de 2021 7:00pm  
Lugar: Bomba de Quintanares-León XIII Soacha

Finalmente, las visitas bien sean guiadas o por realización de las entrevistas permitieron entrever los diferentes procesos comunitarios tales como:

- **Fundación semillas y raíces:** Liderada por Luz (E14), ubicada en el barrio Villa Mercedes (Calle 22 #48ª -15), la cual se encarga de trabajar con niños y jóvenes principalmente de la comuna en diferentes actividades como pinta de murales en las fachadas de las casas de la comuna, refuerzos escolares, clases de música, entre otros.

Foto 1



Foto 2



Foto tomada por: Valentina Prada

Fecha: 31 de Julio de 2021

Lugar: Salón comunal de Villa Mercedes

Descripción de la foto: Mural pintado por la fundación en el salón comunal. Quién aparece en la foto 1 es Luz, directora de la fundación.

- **Del barrio para el barrio:** Proceso comunitario que empezó durante el año 2020 en pandemia, dirigido por Ana (E1), trabajan con niños y jóvenes en aspectos medio ambientales a través de una huerta comunitaria, refuerzos escolares, biblioteca comunitaria, entre otros.

**Foto 1 (Huerta)**



**Foto 2 (Niños del refuerzo escolar jugando)**



Foto tomada por: Valentina Prada

Fecha: 17 de junio de 2021

Lugar: Barrio Luis Carlos Galán II sector

- **Jóvenes en resistencia:** Liderado por Mauricio (E4), quien desarrolla labores de huerta comunitaria y actividades culturales y radiales a partir del rap.



Foto tomada por: Valentina Prada

Fecha: 17 de junio de 2021

Lugar: Barrio Luis Carlos Galán II sector, Huerta de Mauricio.

Los procesos anteriores se presentan en el sector de Altos de Cazuca y son muestra de las diversas acciones comunitarias que se gestan en el territorio; por ejemplo, para el sector de

Ciudadela Sucre se encontraron otros procesos tales como los de Sandra (E20) quién es presidenta del salón comunal de Buenos Aires y allí realiza acciones con los niños de la comunidad, maneja ropero para los habitantes del barrio, entre otras acciones.

### **2.3 Notas de prensa**

Sobre notas, noticias o artículos de prensa relacionadas a la movilidad en la zona de estudio se encontraron varios aspectos: información correspondiente a los proyectos que el alcalde de Soacha propuso y piensa desarrollar en el periodo 2020-2023 para el municipio y que abarcan la comuna 4, los proyectos de intervención en vías importantes del municipio; las medidas restrictivas en movilidad durante la pandemia para el municipio en las principales avenidas; las problemáticas sociales y en materia de movilidad para la comuna.

Al indagar por la movilidad para el municipio de Soacha sobresalen aspectos como la congestión de la autopista sur, vía principal y estratégica de conexión del municipio con Bogotá y otros municipios del país, la necesidad de ampliar la oferta de transporte y descongestión de vías, por lo cual se encuentran diferentes noticias en cuanto a pavimentación de vías o el estado de proyectos que se han planeado para el municipio, tal lo establece la noticia de El Tiempo (2016) donde se ahonda sobre la problemática de oferta de transporte para el municipio, al establecer que no se destinan recursos para el desarrollo del tren de cercanías del sur, y la expectativa de construcción de las fases 2 y 3 de Transmilenio para el municipio. Asimismo, un inconformismo respecto a la destinación de recursos por parte del gobierno al municipio para obras de infraestructura, así como la preocupación por el crecimiento poblacional a raíz de los proyectos de vivienda y lo que esto conlleva en demanda de servicios para el municipio. Estas problemáticas no son nuevas, por ejemplo, en Comisión Local de Movilidad de Ciudad Bolívar (2017) habitantes de Cazucá pidieron ser escuchados “para resolver el problema de servicio público de transporte de más de 44 barrios de la zona de Cazucá, estos sectores de acuerdo a sus voceros actualmente utilizan transporte informal” (Transmilenio, noviembre 10 de 2017). No solo el transporte es una de las preocupaciones para los habitantes de Soacha y Cazucá, sino el estado de las vías aspecto sobre el cual las administraciones ponen su foco de atención, en la nota de La Tribuna (2019) se documenta la pavimentación de una de las vías de la zona industrial que compone la comuna 4 en la carrera 3 entre calles 56 y 59, y la calle 59 entre carrera 4 y 2.

Por otro lado, una de las medidas que ha establecido la alcaldía de Soacha es el control y restricción de la movilidad en los puentes festivos, “Bajo el Decreto No. 028 del 16 de marzo de 2021, el alcalde de Soacha, Juan Carlos Saldarriaga, firmó la implementación de la medida de Pico y Placa sobre la Autopista Sur, todo con el fin de mejorar la movilidad de los soachunos y de los viajeros que acceden a Bogotá por este corredor vial” (Prensa Alcaldía de Soacha, 16 de Marzo de 2021). Dicha medida hace parte de un piloto que se empezó a implementar a partir del 23 de marzo del 2020 (El Espectador, 31 de marzo de 2021). Otra medida en cuanto a movilidad impuesta durante el último año se encontró la restricción de vehículos de carga pesada en medio de la situación del paro nacional (El Tiempo, 24 de mayo de 2021).

En torno a medidas tomadas en relación con la pandemia la Alcaldía de Soacha estableció mediante decreto municipal 032 de 2021 toque de queda nocturno desde las 11 pm hasta

las 4am, medida que tuvo vigencia hasta el 19 de abril, también se impuso prohibición de parrillero hombre en moto desde las 9 pm hasta las 4am, así como pico y cédula. (El Tiempo, 9 de abril de 2021)

Por otro lado, se encuentra información respecto a las obras que ha planeado la alcaldía de Soacha para desarrollar en su periodo de gobierno y proyectos que se tienen proyectados para el municipio; uno de ellos es la implementación de la fase 2 y 3 de Transmilenio, con lo que se espera mejorar el transporte y generar empleo para el municipio (Alcaldía de Soacha, 20 de julio de 2020).

En torno a las obras de vías que espera mejorar las condiciones de movilidad para el municipio se encuentran la vía Terreros que conecte con Tres Esquinas y luego al Tunal para salir al centro de Bogotá (Periodismo público, 3 de octubre de 2020), esta vía se plantea como forma de conexión “En las comunas 4 y 3, que son las dos fronteras con la capital del país, queremos borrar esa diferencia entre ciudades. Por eso, en la 4 estamos implementando el plan de alcantarillado para empezar a pavimentar y adoquinar de la mano con las juntas comunales. En la 3 ya hicimos una primera vía de conexión y estamos en estudios y diseños de la Avenida Las Torres” (Semana, 3 de julio de 2021).

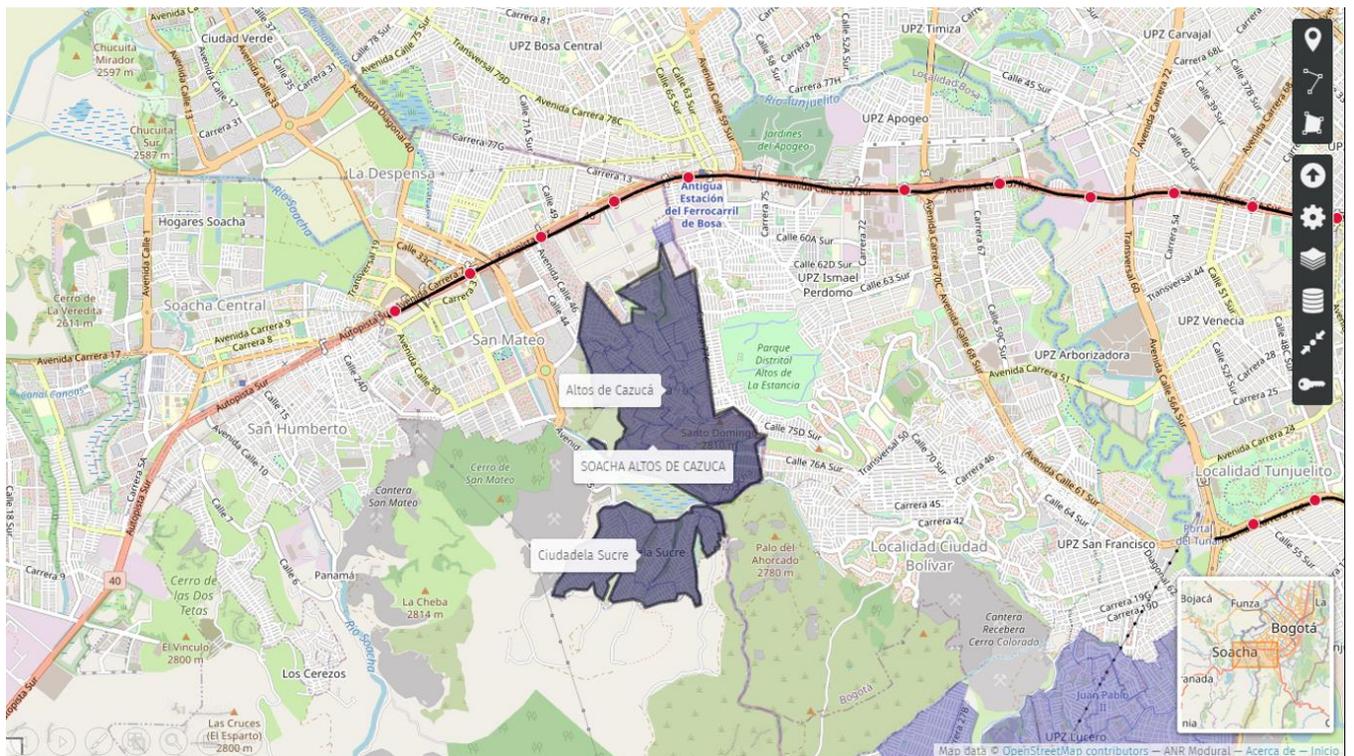
Finalmente cuanto a problemáticas pudo encontrarse varios aspectos: la dificultad que se genera en épocas de lluvia para la comuna debido a deslizamientos y desbordamientos de aguas negras (W radio, 18 de junio de 2021); durante el tiempo de pandemia se presentó en la comuna 4, principalmente en el sector de Ciudadela Sucre la ocupación o invasión de terrenos de forma irregular por parte de 200 personas y sus familias, esto se expresa que debido a los efectos de la pandemia en estas familias ante la imposibilidad de pagar arriendo durante este tiempo por lo que habían sido desalojados (El Tiempo, 24 de junio de 2020). Por otro lado, por efectos del paro Soacha se vió afectada por bloqueos, en este caso por la vandalización de un articulado en la estación de San Mateo (Radio Nacional de Colombia, 24 de mayo de 2021) y el robo de 161 bicicletas el 20 de julio en horas de la noche y sobre la jornada de movilización que se desarrolló en el marco del paro nacional, se hurtaron del bici parqueadero ubicado en la estación de San Mateo de Soacha (El Tiempo, 21 de julio de 2021).

### 3. Zona de encuesta

#### 3.1 Historia de la urbanización

La comuna 4 correspondiente a Cazucá se encuentra ubicada en el municipio de Soacha, puede dividirse en dos grandes sectores tales como Ciudadela Sucre y Altos de Cazucá, esta última denominación es por como más se reconoce popularmente a la comuna. “Altos de Cazucá está localizado cerca del límite sur del área urbana de la ciudad de Bogotá y está dividida en 32 distritos llamados Barrios” (PARTE 3 SISTEMA DE MONITOREO Y ALERTA TEMPRANA EN SOACHA, S.F, p.10-1).

**Mapa 2: Comuna 4-Cazucá con los subsectores identificados**



*Mapa elaborado en Umap de Cazucá y sus Subsectores identificados*

Esta comuna cuenta con una amplia historia en cuanto a la ocupación y transformación del territorio, por ejemplo, desde el estudio de Diaz (2014) puede encontrarse cómo el territorio fue ocupado por población indígena desde la época muisca y colonial en lo que se conoce como haciendas que posteriormente fueron loteadas para venta del terreno.

“En la zona de las grandes haciendas de Terreros y Tibanica que a principios del siglo XX se fraccionaron, tomando posesión de la zona alta y baja de lo que hoy se conoce como Cazucá Ferdinand Garbrecht. En el año de 1987 en una pequeña parte de la montaña se empezaron a conformar las primeras casitas de paroid y plástico que eran denominadas como casuchas, ranchos o cambuches por sus dueños. Cercanas a la laguna de Terreros (afluente que recoge las aguas de los barrios de Potosí, la Carbonera, tres esquinas y Corinto), con el transcurso de los años fue secada a mano

de los pobladores y tierreros para aumentar el tamaño del suelo urbano” (Díaz Moya, M, 2014, p.25)

Por tanto, acercarse a comprender la comuna 4 conlleva entender la ubicación estratégica del municipio en diferentes aspectos; este ha respondido al acelerado crecimiento de la ciudad de Bogotá supliendo las necesidades de sus pobladores en torno a la vivienda, teniendo en cuenta el valor más económico del suelo en el municipio; además de recibir población desplazada por el conflicto armado que ha tenido el país por 50 años.

“Soacha se destaca por ser el segundo municipio con mayores concentraciones industriales y productivas de la región. En los últimos años ha sido objeto de importantes proyectos urbanos y regionales, como la ampliación a doble calzada de la vía Bogotá-Girardot (uno de los principales ejes viales de Colombia), el desarrollo del Macroproyecto de Vivienda de Interés Social Ciudad Verde que tiene prevista la construcción de 42.000 viviendas, y la futura extensión de la troncal Sur del Sistema de Transporte Masivo (Transmilenio) de Bogotá que incorporará a Soacha dentro del sistema. El municipio está ubicado sobre uno de los cruces viales más importante del centro de Colombia, conectando la región capital con el sur, el suroeste y el oriente del territorio nacional”. (Rueda y Sáenz, 2012, p.121)

Cazucá ha sido receptora de población de escasos recursos que con el anhelo de tener vivienda propia invadieron los terrenos ubicados en la loma, sin embargo, este proceso de poblamiento es mucho más complejo ya que se presentaron varias formas en las cuales varias personas se establecieron en esta zona. Uno de los procesos más comunes que se presentó para este sector fue la lotificación irregular de los terrenos por parte de Tierreros, quienes de forma irregular obtuvieron los terrenos, los parcelaron y vendieron a bajo costo a familias, por otro lado, tuvo participación de partidos políticos con el fin de generar urbanizaciones de vivienda popular.

“El poblamiento de Altos de Cazucá está estrechamente vinculado a un proceso de lotificación ilegal que inició a mediados de la década de los setenta. Sin embargo, Cazucá no es uno más de los grandes asentamientos irregulares latinoamericanos. Su singularidad obedece a su nacimiento o “urbanización”, directamente vinculado con organizaciones políticas como la Unión Patriótica (UP) y el movimiento guerrillero desmilitarizado M-19, rasgo quizá compartido con otros asentamientos de origen irregular ubicados en las ciudades de Medellín, Cali y Barranquilla, donde también hubo presencia de esas agrupaciones entre la población proveniente del campo debido a la violencia o la pobreza”. (Torres, López & Rojas, 2020, p.82)

En ese sentido, se puede encontrar que esta comuna tiene una basta historia sobre su poblamiento, en donde diferentes actores como CENAPROV-Central Nacional de Vivienda participaron en la organización de víctimas del conflicto y personas con pocos ingresos económicos para la invasión de predios o urbanizar de forma irregular en el Altos de Cazuca en su parte baja

*“que es todo el sector de la zona industrial, de Julio Rincón, que tengo entendido que es como la primera zona a la que llegan los habitantes, que es ahí donde empieza la montaña por el sector de la autopista sur en lo que hoy es la estación de León XIII*

*hacia arriba, como desde la autopista sur hasta media montaña, sí, podemos decir que la falda de la montaña” (E4, hombre, 25 años, líder juvenil, 29 de junio de 2021)*

Por lo tanto, se encuentra que esta comuna empieza a poblarse en condiciones precarias, puesto que los asentamientos que se fueron estableciendo en la montaña, se realizaban con materiales como latas, tejas, plásticos, y quienes los construían tenían que enfrentarse a la policía debido a la ocupación ilegal. Estos primeros asentamientos se presentaron sin acceso a vías y los servicios públicos básicos, ya que bien sea los tierreros o urbanizadores piratas como Rafael Forero Fetecua quién se encargó de vender lotes para el sector de Ciudadela Sucre, brindaban el acceso a un terreno o casa lote para las familias pero no las condiciones mínimas de urbanización en torno a equipamientos o acceso a servicios públicos, por lo cual los pobladores de esta zona tuvieron que ir construyendo vías de acceso, acueductos provisionales y organizándose en juntas de acción comunal para solicitar ante las entidades del municipio la legalización de sus barrios; según el presidente de ASOJUNTAS (Asociación de juntas de acción comunal de la comuna 4) Cazucá cuenta con 40 barrios de los cuales algunos se encuentran legalizados y otros en proceso “De los 40 yo creo que hay como 34, faltan como unos 6 por legalizar” (E12, Hombre, 46 años, Presidente de ASOJUNTAS, 22 de julio de 2021), lo cual muestra un panorama del estado de los barrios en la comuna.

### **3.2. Características socioeconómicas**

Según censo del DANE (2018) la población total censada para Soacha fue de 645.205 personas; por su parte Cazucá según indicadores MODURAL 2018<sup>4</sup> presentó un crecimiento poblacional del 2,9% teniendo en cuenta la población de 2005 en comparación con la de 2018.

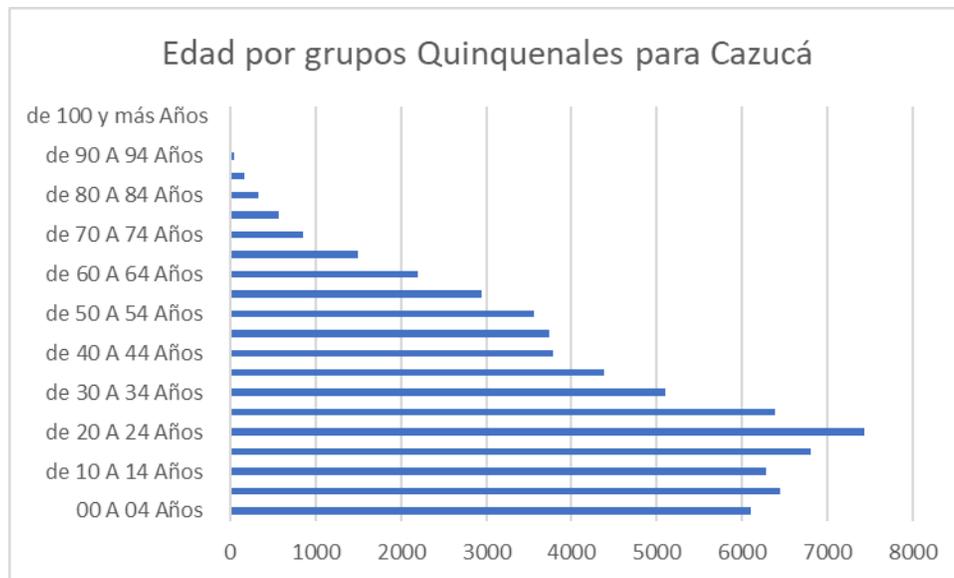
Población para la comuna 4: Cazucá		
Año	2005	2018
Población	66.672	68.647

Por esa vía, según dichos indicadores, para la comuna el 49,7% fueron hombres y el 50,3% mujeres, encontrando una población principalmente joven pues el pico más alto de edad se encuentra entre los 20 a 24 años de edad; además se encontraron 3.346 personas con discapacidad<sup>5</sup>.

---

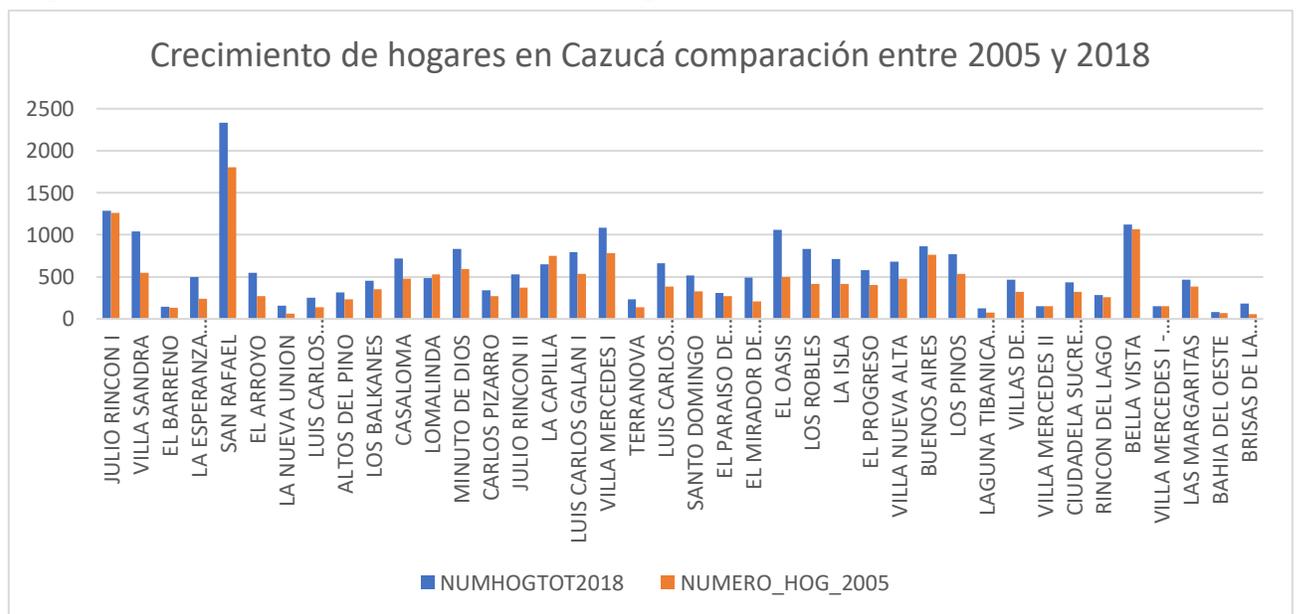
<sup>4</sup> Procesados de la EMU 2019

<sup>5</sup> Se entiende como aquellas que presentan dificultades para realizar actividades como: Oír, hablar, ver, mover su cuerpo, caminar, agarrar objetos con sus manos, entender, aprender o recordar, comer o vestirse por sí mismo e interactuar con los demás



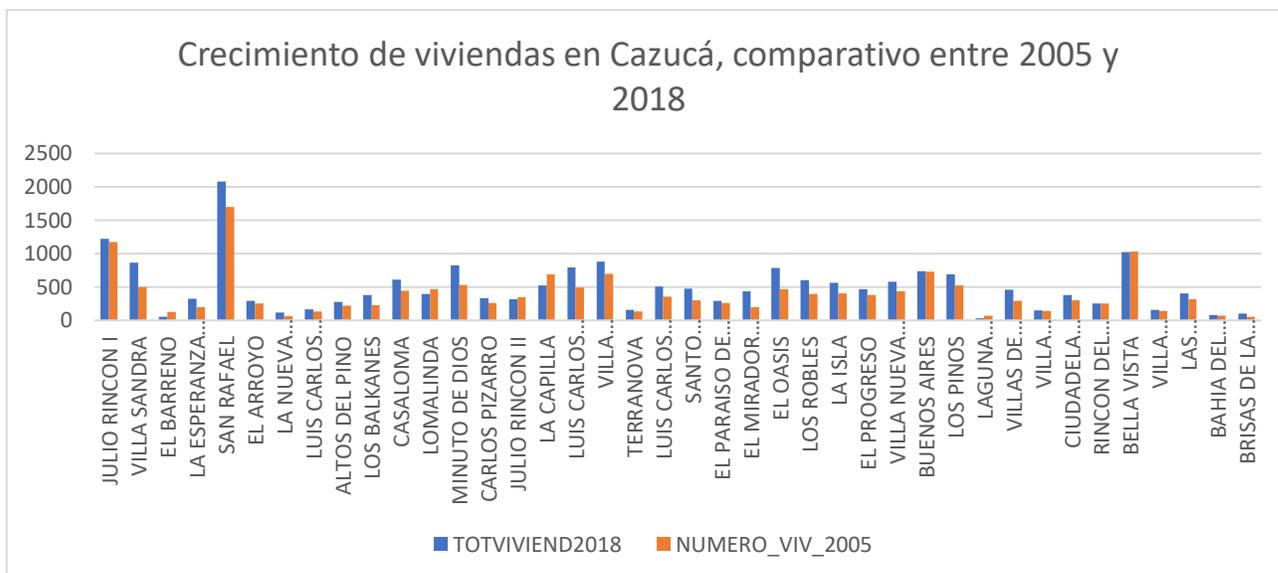
*Fuente: Elaboración propia*

Por esa vía en 2005 la comuna contaba con 17.055 hogares, para 2018 fueron 23.651 hogares, teniendo una tasa de crecimiento de hogares del 27,9%.



*Fuente: Elaboración MODURAL según EMU 2019*

Puede observarse que los barrios de mayor crecimiento de hogares teniendo en cuenta la gráfica anterior, fueron San Rafael seguido de Villa Mercedes I sector y el barrio El Oasis.



*Fuente: Elaboración MODURAL según EMU 2019*

En cuanto a vivienda, para 2005 se encontraban 15.790 viviendas en comparación con 19.786 en 2018, teniendo un 20,2% de crecimiento de las viviendas. Encontrando que en los barrios en los que más se presentó crecimiento de viviendas fueron San Rafael seguido del barrio Villa Mercedes I sector, posterior el barrio Minuto de dios luego el barrio El Oasis, finalmente el barrio Bella vista cuya particularidad presentó que para 2005 contaba con 1035 viviendas y en 2018 presentó 1026. Por esa vía, se encuentra que, de las 19.786 viviendas, 19.345 se enmarcaron en estratos socioeconómicos 1 y 2, lo que corresponde al 97,8%.

Por otro lado, se encontraron 11.599 hogares en las categorías 1 y 2 del Índice de condición social ICS, este estudia la jerarquía socioeconómica dentro del espacio urbano permitiendo ubicar las zonas en las que viven hogares con mayor desventaja social (Demoraes, Gouëset & Sáenz, 2020). Encontrando un 49% de hogares de la comuna con un ICS 1 y 2 es decir, en una posición en la jerarquía social muy baja (ICS 1) y baja (ISC 2).

La comuna 4 en contraste con las otras tres zonas Modural es una de las menos densas ya que cuenta con 229,8 habitantes por hectárea, siendo El Porvenir la más densa con 453,7 habitantes por hectárea. En cuanto al tipo de vivienda para la comuna se encuentra principalmente la casa con 16.320 viviendas, seguido de apartamento 3.266, luego la vivienda tipo cuarto con 924. Según el DANE en encuesta multipropósito 2017, la tenencia de vivienda para el municipio de Soacha en general (no hay datos desagregados para Cazuca) se presentó de la siguiente manera: 42,1% propia totalmente paga, 4% propia en proceso de pago, 44,9% en arriendo, subarriendo o leasing, 4,6% en usufructo y 4,4% Otra forma de tenencia (posesión sin título, ocupante de hecho propiedad colectiva).

Cazucá como se ha descrito se ha conformado bajo la autoconstrucción de los pobladores que han llegado al territorio, en medio de la poca planeación o intervención municipal o gubernamental para ejercer control sobre los y asentamientos que se presentan en el territorio, con un atraso en cobertura de servicios públicos y equipamientos en la zona, por ejemplo la comuna sólo cuenta con una cobertura del 18,4% del servicio de internet en las

viviendas, encontrando viviendas en zonas de riesgo de deslizamiento que conviven con canteras y explotación minera, como lo señala Bonilla (2016),

La comuna cuatro de Soacha está cubierta por una capa de contaminación en el ambiente, debido a que muy cerca se practica la minería de cantera, lo que significa que la tierra es débil y está en riesgo de derrumbe ya que el 90% de viviendas están ubicadas en zonas pendientes y el restante está en peligro por erosión, afectando la salud de quienes habitan allí. (Bonilla, 2016, p.12)

De esta forma, al indagar por las condiciones e historia de poblamiento de esta comuna, las investigaciones encontradas direccionan el análisis en puntos centrales: el proceso de poblamiento de la zona, las condiciones arquitectónicas y de ingeniería complejas en las que se encuentran las viviendas y la comuna en general, así como las problemáticas socioeconómicas que se presentan en el territorio por la condición de vulnerabilidad en la que se encuentra.

Finalmente, puede encontrarse según las entrevistas realizadas que en términos generales la comuna y sus diferentes barrios cuentan con un atraso en infraestructura

*“Bueno aspectos como tal a mejorar ¿sí? Siempre ha existido como esa inconformidad, pues por todo el tema de infraestructura, por toda la infraestructura vial, infraestructura en cuanto a espacios de recreación...eh en cuanto también a esa ausencia de parques ¿sí?, ehh de zonas verdes”* (E4, Hombre, 25 años, líder juvenil, 29 de junio de 2021)

Puesto que la comuna cuenta con pocas vías principales que se encuentran en mal estado, sin pavimentar, además del poco acceso a espacios públicos y zonas verdes o de recreación, el acueducto sigue siendo provisional, sin embargo, durante el año 2020 y 2021 se empezó la construcción de alcantarillado y acueducto formal, así lo expresa María presidenta de la junta de acción comunal del barrio Villa Nueva Alta en Ciudadela Sucre

*“El alcantarillado es el que está en proceso, lo están construyendo, que empezó desde el otro barrio San Rafael, ahí empezó, ese es un proyecto que está por treinta meses e inició el 17 de septiembre del año pasado, ha ido un poquito lento, este año que por la pandemia entonces incluso pararon la obra por 20 días pero ya volvieron a iniciarla y ahí están trabajando que eso es directamente de la empresa de acueducto de Bogotá que está haciendo la obra”* (E18, comunicación personal, 14 de julio de 2021).

En ese sentido, se está empezando a avanzar en términos de dotación de servicios públicos como el alcantarillado, primer paso que los habitantes reconocen se realiza para la pavimentación de por lo menos las vías principales de la comuna.

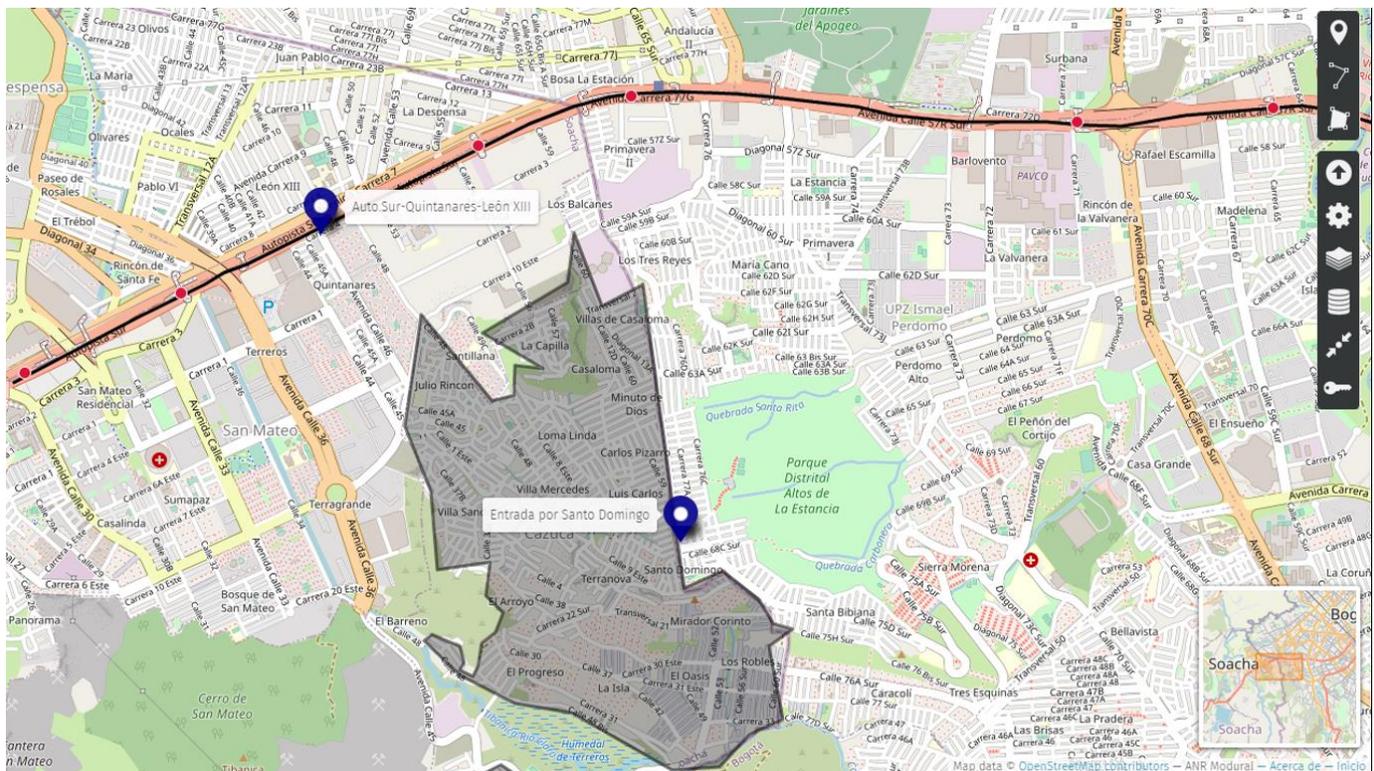
## 4. Lugares clave para la movilidad

Para entender los lugares clave de la movilidad en la zona de estudio, es preciso tener en cuenta los dos subsectores mencionados anteriormente en los que se divide la comuna 4, estos se identificaron principalmente al realizar las entrevistas y recorridos en la zona. En ese sentido, la comuna se puede subdividir en Altos de Cazucá y Ciudadela Sucre, estos cuentan con dinámicas similares en transporte, sin embargo, pudo observarse que Ciudadela cuenta con una mayor oferta de rutas que Altos de Cazucá, aunque la percepción sobre la calidad del transporte de los habitantes de los dos sectores es mala.

### 4.1 Altos de Cazucá

Esta zona pudo identificarse como la parte alta de la montaña a la cual se tiene acceso por dos lugares: el primero se encuentra desde la autopista sur por la zona de Quintanares la cual está contigua a la estación de Transmilenio de León XIII; el segundo lugar se encuentra entrando por el barrio Santo Domingo frontera entre Bogotá y Soacha; pudo identificarse que en este sector se encuentran barrios como Luis Carlos Galán II sector, Villa Mercedes, Santo Domingo, Terranova, entre otros.

#### Mapa 3: Subsector Altos de Cazucá



Mapa subsector Altos de Cazucá con sus entradas generado en Umap.

#### 4.2 Paraderos y puntos de referencia para Altos de Cazucá

Es importante en esta zona tener en cuenta la relación entre el municipio y la ciudad de Bogotá, ya que, al mantener una cercanía entre la localidad de Ciudad Bolívar y los barrios del sector, se generan relaciones importantes en cuanto a la movilidad y el transporte. Uno de los puntos mencionados y reconocidos por las personas entrevistadas se establece como el barrio Santo Domingo, este se referencia como la frontera entre Bogotá y Soacha por donde los habitantes de Cazucá tienen opción de acceder al sistema de transporte público de Bogotá. Santo Domingo se establece entonces como un punto de referencia importante por ser una zona comercial, paradero del SITP y la última parada de una de las rutas de la empresa Coopcasur que brinda el servicio de transporte para la comuna.



*Foto tomada por: Valentina Prada*

*Lugar: Paradero de buses barrio Santo Domingo*

Por otro lado, como se mencionaba anteriormente, la estación de León XIII es uno de los puntos clave para este sector en cuanto a movilidad puesto que allí se ubica el acceso al Transmilenio pero también al transporte formal e informal que se dirige hacia los barrios de la comuna partiendo de la zona conocida como Quintanares, paradero de las busetas que suben hacia los barrios como Santo Domingo, El Arroyo, Luis Carlos Galán, Villa Mercedes, La Isla.



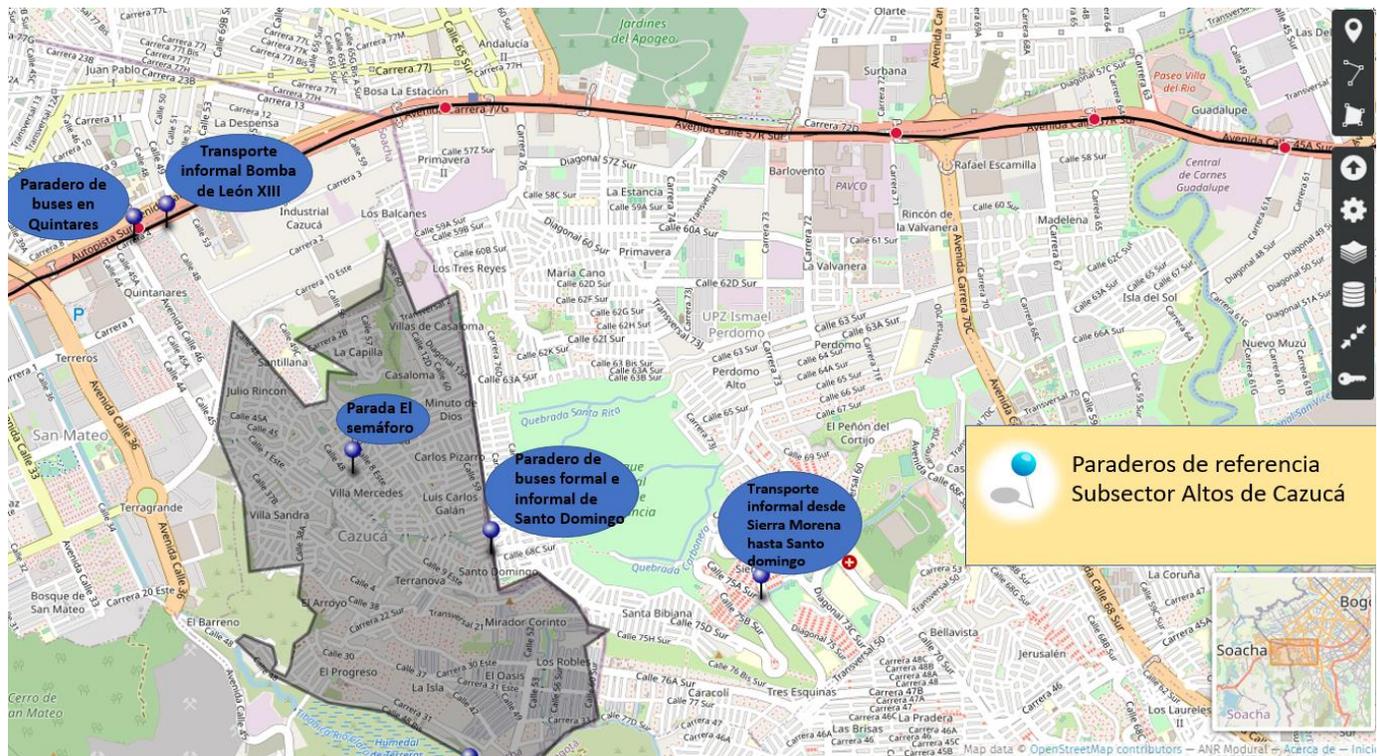
*Foto tomada por: Valentina Prada*

*Lugar: Paradero de busetas en Quintanares-León XIII para altos de cazucá*

*Fecha: 17 de junio de 2021/ 01:37pm*

De esta manera, se encuentran varios puntos clave en cuanto a paraderos para el sector que se ubican según donde se establece la oferta de transporte en el lugar, sin embargo, otros paraderos clave se establecen también por los habitantes sobre la vía principal de este sector.

#### Mapa 4: Paraderos clave identificados para Altos de Cazucá

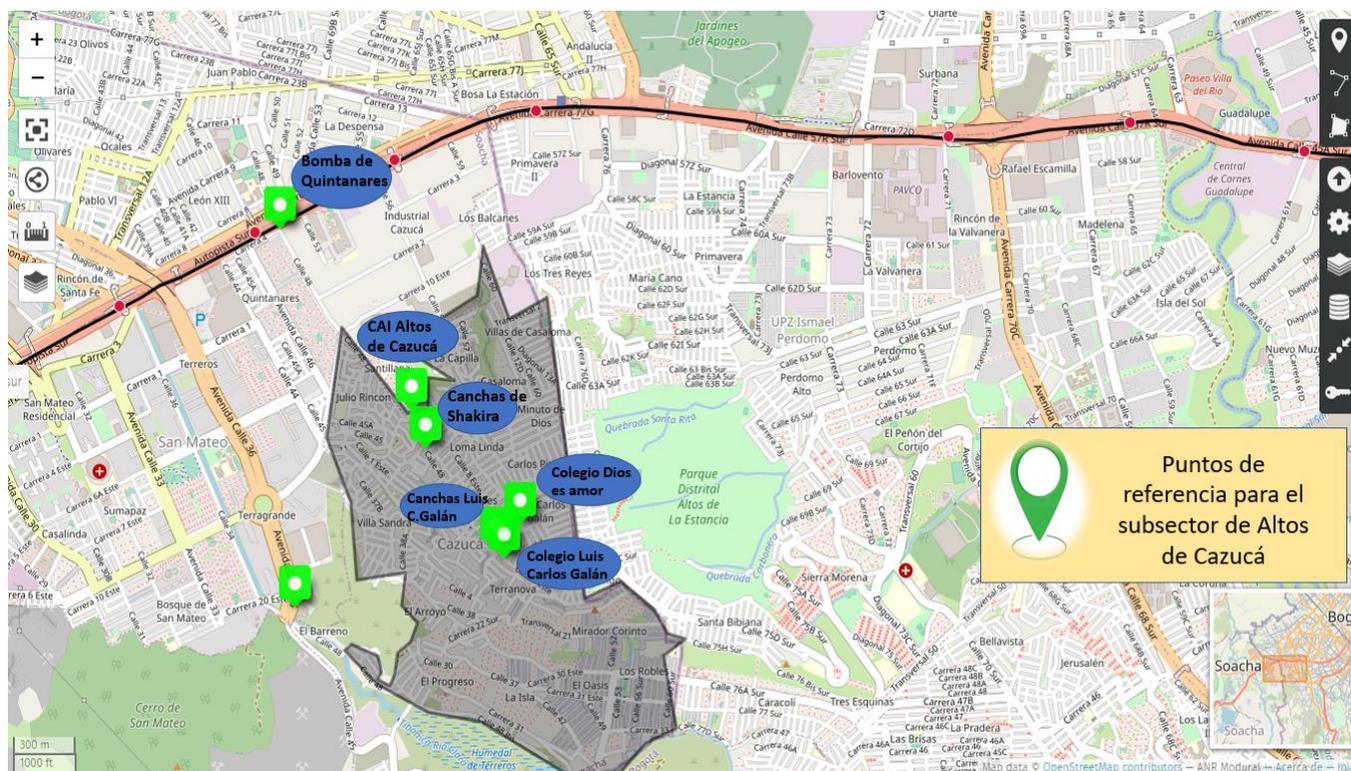


*Mapa elaborado en Umap de los paraderos clave en la zona de Altos de Cazucá*

Finalmente, para la parte de Altos de Cazucá las personas entrevistadas mencionaron lugares clave como Canchas de Shakira, el semáforo<sup>6</sup>, el teléfono, la bomba de Quintanares, el colegio Dios es Amor, el CAI de policía.

<sup>6</sup> Paraderos que han tomado nombre debido a la historia de población de la montaña, por ejemplo, la parada conocida como el Semáforo, corresponde a un punto sobre la vía principal atravesando el barrio Villa Mercedes, donde antiguamente se encontraba una tienda en la que los pobladores departían jugando tejo, por lo que fue el primer punto que contó con luz del sector ya que los habitantes trajeron la luz desde el barrio Julio Rincón a un poste en el lugar

**Mapa 5: Puntos de referencia para el subsector de Altos de Cazucá**



*Mapa elaborado en Umap de los puntos de referencia para el subsector de Altos de Cazucá*

Tabla resumen subsector: Altos de Cazucá	
Descripción	Parte alta de la montaña que cubre los barrios desde Julio Rincón hasta Santo Domingo, también cuenta con una parte baja; este sector cuenta con dos accesos: Por la Autopista sur-Quintanares y por Santo domingo (Frontera con bogotá). A este sector se identificó que es difícil la entrada de taxis, los expresos llegan hasta el punto reconocido como canchas de shakira.
Avenida principal	Comienza desde Quintanares hasta Santo Domingo, se encuentra en un estado de deterioro, su máxima pavimentación es con recebo
Oferta de transporte	Buseta (Ruta de coopcasur)
	Expresos (Transporte informal)
	Bicicleta
	Movilidad peatonal
	Moto
Lugares de referencia	Bomba de Quintanares
	Canchas de Shakira

	El semáforo
	Colegio Dios es Amor
	El teléfono
	Santo Domingo

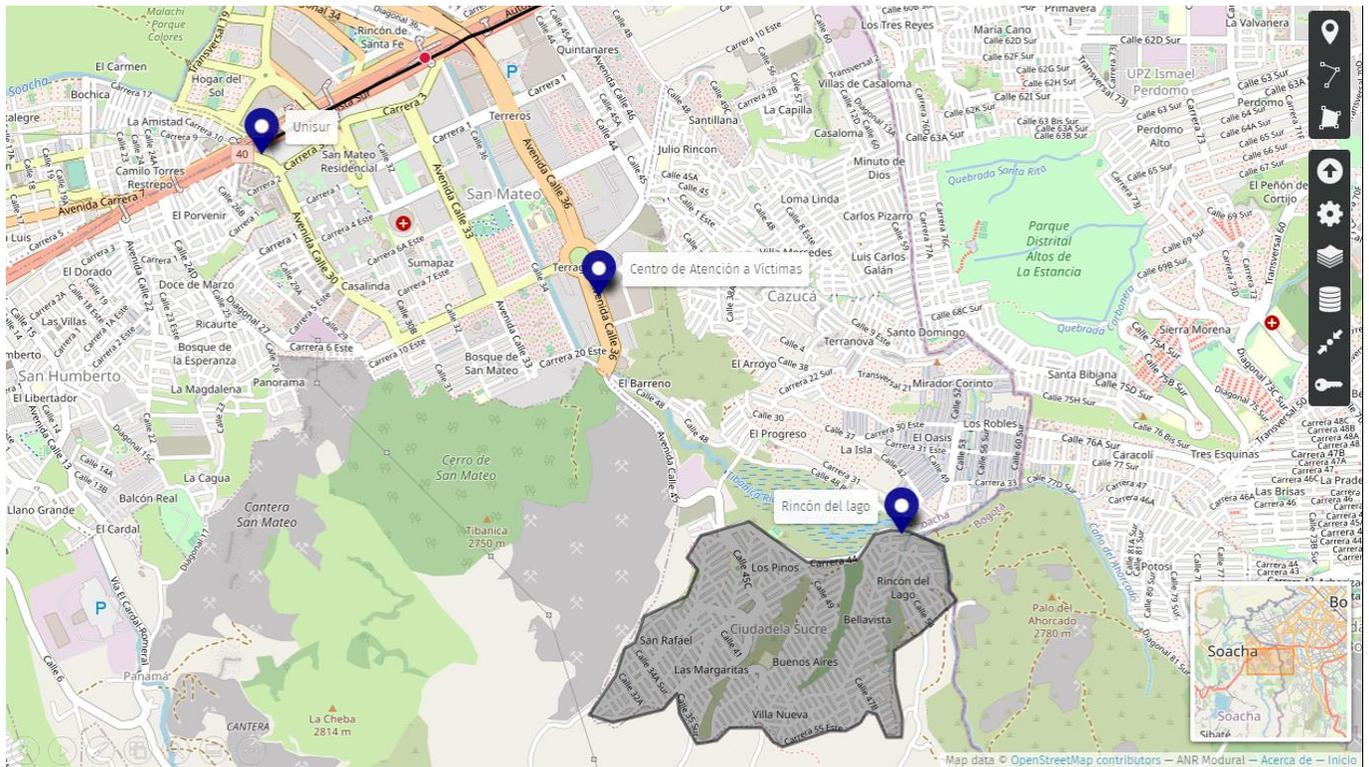
*Fuente: Elaboración propia*

### **4.3 Ciudadela Sucre**

Este sector como se relató en la sección de historia y conformación de la comuna se distingue por la urbanización informal por parte de Rafael Forero Fetecua. Puede observarse que la laguna de Tibanica o el Humedal Terreros divide las dos montañas correspondientes a los dos sectores nombrados en el documento (Altos de Cazucá y Ciudadela Sucre), cercano a esta se encuentra un punto clave como lo es Rincón del Lago, pues desde allí puede hallarse transporte para salir del sector bien sea hacia la autopista sur o se encuentra un transporte informal que lleva hacia Tres esquinas. En ese sentido, Ciudadela Sucre cuenta con dinámicas similares en cuanto al transporte respecto al sector de Altos de Cazucá, sin embargo, se encuentran unas mejores condiciones de infraestructura teniendo en cuenta que la vía de acceso para el sector que es la única vía principal, se encuentra pavimentada a diferencia de la vía principal de Altos de Cazucá.

Para ingresar a Ciudadela Sucre se encuentra como punto de partida el centro comercial Unisur ubicado sobre la autopista sur y la estación de Transmilenio correspondiente a San Mateo, punto desde los cuales parte la ruta de Cootransucre y otras empresas que dan cobertura para este sector.

## Mapa 6: Subsector de Ciudadela Sucre



Mapa elaborado en Umap del subsector Ciudadela Sucre

### 4.4 Paraderos y puntos de referencia para Ciudadela Sucre

Para este sector pudo hallarse que algunos puntos de referencia eran a su vez paraderos clave de transporte para las personas que habitan en Ciudadela, esto pudo identificarse debido a las visitas y entrevistas realizadas. Cabe mencionar que sobre la avenida principal pueden tomarse las diferentes rutas de transporte, sin embargo, a continuación, se muestran algunos de los paraderos clave que se identificaron gracias a las personas entrevistadas.

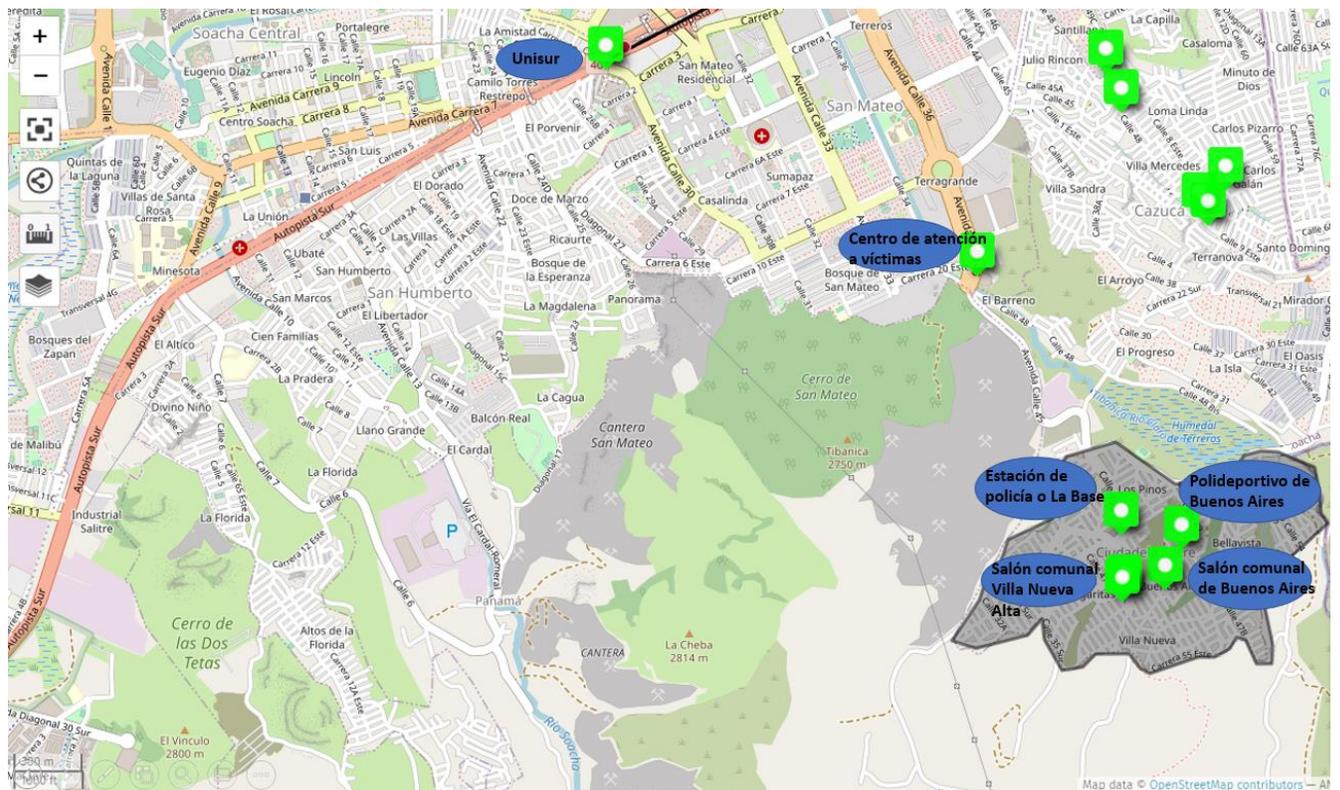
## Mapa 7: Paraderos claves de transporte para Ciudadela Sucre



*Mapa elaborado en Umap de los puntos de referencia y paraderos clave para el subsector de Ciudadela Sucre*

Para la parte de Ciudadela Sucre se identifica el Centro de Atención a víctimas, donde se concentra un paradero de buses que cubren rutas hacia Bogotá y por donde empieza la vía principal hacia Ciudadela, además del punto de partida de algunos carros informales que transportan a los habitantes de Ciudadela con sus bicicletas; también se encuentra Rincón del Lago en donde se ubica otro paradero de buses formales como Socotrans, La Nevada, Cootransucre, el servicio de carros informales que son autos jeeps que transportan las personas hacia Tres Esquinas. Por otro lado, se encuentra el punto conocido como La base (hoy estación de policía y anteriormente base militar), este es referenciado como punto de encuentro y paradero para las busetas, así como para el transporte informal principalmente en horas de la mañana o noche; finalmente, se pudo observar que sobre la vía principal de San Mateo en la zona comercial, se encuentran unas bahías donde carros informales se parquean y parte desde allí para brindar el servicio hacia Rincón del lago.

## Mapa 8: Puntos de referencia para Ciudadela Sucre



*Mapa elaborado en Umap de los puntos de referencia encontrados para el sector de Ciudadela Sucre*

Otros lugares que se identificaron como puntos de referencia fueron los salones de acción comunal de los diferentes barrios, así como los espacios de recreación que logran construir los habitantes para sus barrios como parques o canchas reconocidos por la comunidad como polideportivos.

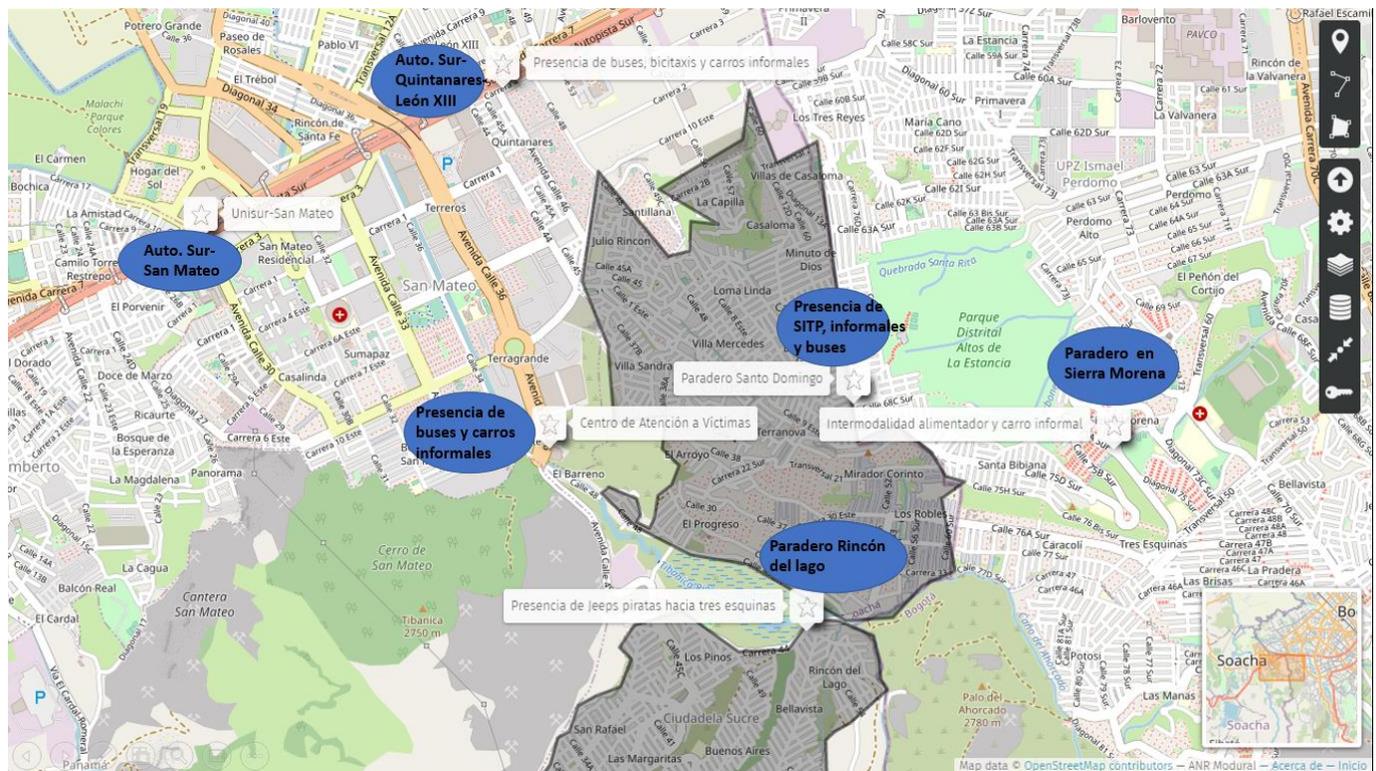
### 4.5 Lugares de intermodalidad

Generalmente para los habitantes de la comuna se presenta la intermodalidad, es decir, deben acudir a varios medios o modos de transporte para dirigirse al trabajo, estudio o realizar actividades de ocio.

En ese sentido, tanto para el sector de Altos de Cazucá como para Ciudadela Sucre, los habitantes inicialmente deben caminar hasta la vía principal de cada sector y tomar un bus que los acerque bien sea a la autopista sur hacia Quintanares o hasta el barrio Santo Domingo para allí tomar un SITP en lo que corresponde a Altos de Cazucá, o hacia San Mateo en lo que corresponde a Ciudadela. Cuando se dirigen hacia la autopista sur, el otro lugar de intermodalidad resulta ser la estación de León XIII o la estación de San Mateo donde toman el transporte de Transmilenio para Bogotá. De este modo, los lugares de intermodalidad resultan ser las paradas de las busetas en la comuna, las estaciones de Transmilenio y los puntos donde se encuentra el transporte informal o expresos como lo

denominan los habitantes de la comuna (La Bomba de Quintanares, Santo Domingo, El centro de atención a víctimas, Rincón del lago).

**Mapa 9: Lugares de intermodalidad para los sectores de Altos de Cazucá y Ciudadela Sucre**



*Mapa elaborado en Umap de los lugares de intermodalidad en la comuna 4-Cazucá*

- ❖ **Punto de la autopista sur sobre Quintanares/León XIII sector de Altos de Cazucá:** Este punto se reconoce por ser paradero clave y a su vez lugar de intermodalidad, tiene como oferta de transporte carros formales como lo son las busetas con rutas de Coopcasur y Cootransucre; e informales como los carros particulares que se ubican en la bomba y que prestan servicio circular hacia Julio Rincón. Las rutas formales tienen su recorrido por la avenida principal de Quintanares a llegar a la avenida principal de Altos de Cazucá hasta Santo Domingo, por su parte los informales toman la vía que se encuentra por la bomba, zona industrial de Cazucá.
- ❖ **Paradero Santo domingo sector Altos de Cazucá:** Por ser la frontera entre Bogotá y Cazucá, se encuentra la oferta de SITP, buses que cubren la ruta hacia Soacha y transporte informal.
- ❖ **Paradero Sierra Morena:** Este es tomado por las personas que van desde Santo Domingo hacia la ciudad de Bogotá, allí se encuentra transporte informal hacia Santo Domingo o alimentador hacia el Portal El Tunal.
- ❖ **Unisur-San Mateo sector de Ciudadela Sucre:** Allí se encuentra la estación de Transmilenio de San Mateo donde pueden tomarse los articulados o un alimentador hacia el portal sur, y por otro lado las busetas y transporte informal hacia Ciudadela Sucre.

- ❖ **Centro de atención a víctimas sector de Ciudadela Sucre:** en esta glorieta se ubican buses colectivos que se dirigen hacia el municipio o la ciudad de Bogotá o transporte informal hacia los barrios de Ciudadela.
- ❖ **Paradero Rincón del lago:** Se encuentran buses que cubren rutas hacia el municipio y otros hacia Bogotá, así como jeeps hacia tres esquinas.

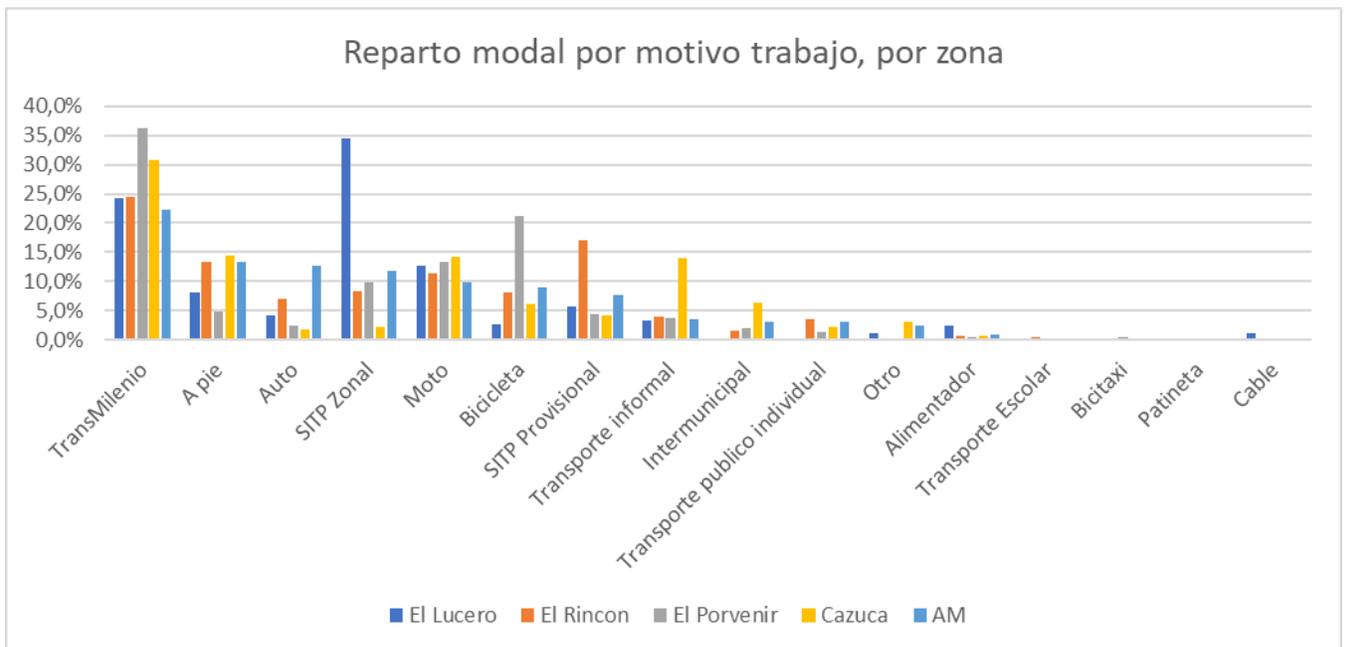
<b>Tabla resumen subsector: Ciudadela Sucre</b>	
Descripción	Para este sector se encuentra acceso por la autopista sur sobre la estación de San Mateo, específicamente desde el centro comercial Unisur, donde se encuentra la ruta de la buseta Cootransucre que lleva hacia los barrios de ciudadela
Avenida principal	Principalmente inicia sobre la glorieta en la que se ubica el centro de atención a víctimas, se encuentra pavimentada y va hasta la "Ferretería el Santandereano", punto reconocido del sector
Oferta de transporte	Buseta (Ruta de Cootransucre, La Nevada, Socotrans)
	Expresos (Transporte informal: Carros dos dar- Jeeps que van hacia tres esquinas)
	Bicicleta
	Movilidad peatonal
	Taxi
Lugares de referencia	Unisur
	Rincón del lago
	La estación de policía
	Colegio de Ciudadela Sucre
	Polideportivo de buenos aires
	Polideportivo de Villa nueva alta
	Salón comunal de buenos aires
	Centro de atención a víctimas

*Fuente: Elaboración propia*

## 5. Oferta de transporte y condiciones de movilidad

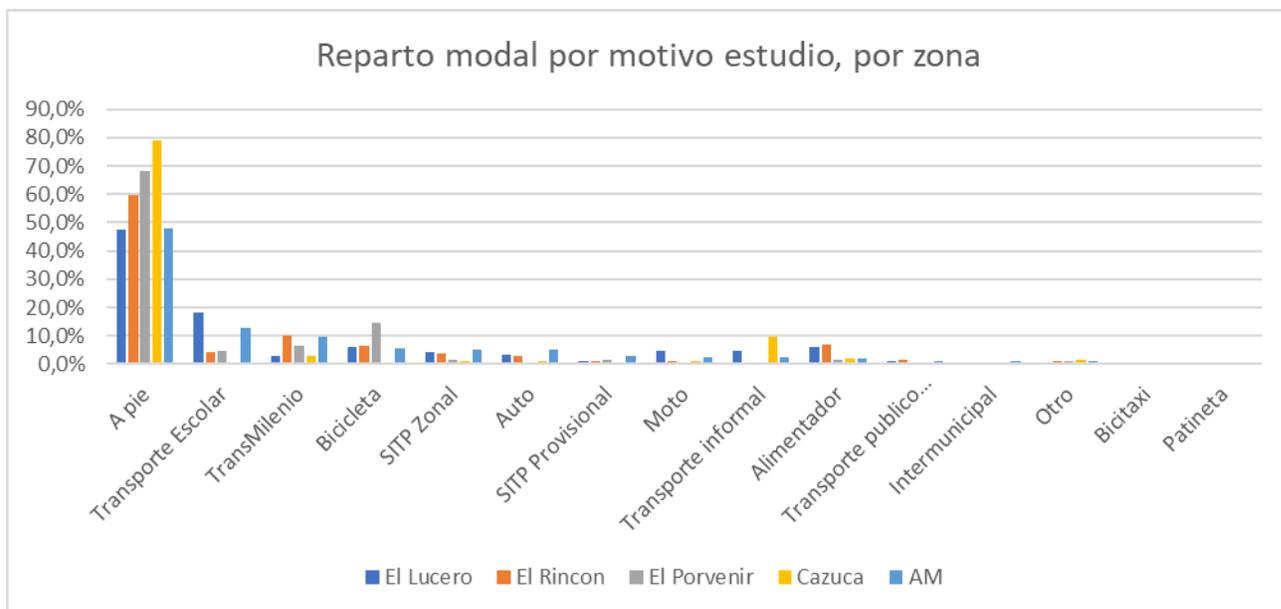
### 5.1 Resultados de indicadores

Según lo encontrado por Modural en la EMU 2019, en dicho año para la comuna se halló una oferta de 10 modos de transporte público disponibles para el primer viaje desde la casa. Por esa vía, se encontró que el modo principal para ir al Trabajo con factor de expansión fue mayoritariamente el uso de Transmilenio con un 30,9% para la comuna seguido de A pie con un 14,4%. Si comparamos con las demás zonas de encuesta Modural, se encuentra que el principal modo para El Porvenir es Transmilenio al igual que para la zona de El Rincón, mientras que para El Lucero fue SITP zonal. Sólo para la comuna se observó un alto porcentaje de reparto modal en transporte informal e intermunicipal.



Fuente: Elaboración MODURAL según EMU 2019

Por su parte, para la movilidad por motivo de Estudio para Cazucá se presenta que el principal modo fue A pie un 79,2% y el transporte informal con 9,5%, si se compara con las demás zonas de encuesta se encuentra que si bien para estas también se presenta como medio principal el desplazarse A pie, este es mayor para Cazucá.



Fuente: Elaboración MODURAL según EMU 2019

Lo anterior coincide con lo encontrado cualitativamente en las entrevistas y conversaciones con residentes de la zona, pues se encontró que principalmente las personas entrevistadas se movilizan caminando para llegar al transporte o para actividades en la misma comuna, en las busetas que prestan el servicio para la comuna en el municipio para llegar al centro de Soacha o salir de la comuna y tomar otro transporte o algunos de ellos cuentan con transporte propio principalmente moto y bicicleta. En ese sentido, según los indicadores Modural, para Cazucá se encuentra la tasa de equipamiento de motocicletas en donde por cada 1.000 habitantes de la zona, sólo 71 cuentan con una. Por su parte en torno a la tasa de equipamiento de bicicletas, se presenta que, por cada 1.000 habitantes, 102 tienen una.

## 5.2 Oferta de transporte y condiciones en general

La anterior información proporciona datos estadísticos hallados a partir del procesamiento de la EMU realizado por el equipo de Modural, sin embargo, en el ejercicio de realizar los recorridos a los barrios y las entrevistas pudo identificarse que esta zona de estudio cuenta con una oferta de transporte formal y una informal a las que acuden principalmente las personas de la comuna.

La oferta formal se presenta a través de empresas de transporte de Soacha quienes brindan el servicio de transporte urbano y tienen rutas que se dirigen desde el municipio hacia Bogotá con permisos especiales para transitar por la capital. Respecto a esta oferta formal se identificó que las principales empresas, aunque no las únicas que prestan el servicio para la comuna son Coopcasur y Cootransucre, las cuales manejan rutas hacia los barrios de la comuna y en otros casos hacia el municipio o Bogotá, sin embargo, dichas rutas varían según el sector, bien sea Altos de Cazucá o Ciudadela Sucre.

Para el sector de Altos de Cazucá, estas rutas cuentan con un horario desde las 4 de la mañana hasta las 6 o 10 de la noche tal como lo indica Javier, conductor y propietario de buseta,

*“Nosotros tenemos frecuencia, nosotros estamos programados por una frecuencia, entonces el primer vehículo sale a las 4 de la mañana y el último sale a las 6:40, y los horarios se van corriendo cada día se van corriendo hacia arriba, o sea un día yo puedo salir a las 6, 6:40, al otro día me toca subir un espacio, un puesto, saldría a las 6:32 y así sucesivamente va subiendo. Tenemos cuatro rutas que es de Santo Domingo a Maiporé, a Compartir; la otra que es de ciudad verde hasta compartir pero es circular, y la otra que es de Florida a Olivos y la otra que es circular ahí en ciudad verde, de abajo de ciudad verde a arriba a la paralela de Terreros que llamamos” “Los que vamos para Soacha más o menos por ahí hasta las 7:30, los...hay otra ruta que es de ahí del puente de Quintanares sobre la autopista hasta arriba hasta Santo Domingo, esa ruta se trabaja hasta las 10 de la noche” (E22, hombre, 47 años, conductor de Coopcasur, 28 de julio de 2021)*

<b>Rutas de coopcasur</b>	
Rutas	Funcionamiento
Santo Domingo-Maiporé	
Compartir	
Ciudad Verde-Compartir	Circular
Florida-Olivos	
Ciudad Verde-Terreros	Circular
Quintanares-Santo Domingo	Circular

*Fuente: Elaboración propia a partir de la entrevista realizada al conductor de buseta de Coopcasur*

Por otro lado, se encuentra el servicio informal el cual se presenta principalmente por habitantes o residentes de los barrios que cuentan con carro particular o trabajan para el dueño del carro; este vehículo generalmente es de marca “Dos dar” o “Dogde Dart” el cual presta el servicio en puntos establecidos según el sector de la comuna; cabe resaltar que según los datos procesados por Modural de la EMU 2019, la tasa de motorización para Cazucá es de 29 autos por cada 1.000 habitantes.

En ese sentido, como principales modos o medios de transporte para la comuna se pudieron identificar la buseta, moto, bicicleta, el uso de transporte informal, caminar y finalmente el carro particular los habitantes mencionaban que era poco común para la zona. Por otro lado, cabe mencionar que para la comuna no se presenta el servicio de Bici o Moto taxis, si bien estos suelen encontrarse en los paraderos ubicados tanto en Quintanares como en Unisur, estos prestan el servicio en las zonas planas y más próximas al paradero, por lo tanto en la comuna no se brinda este servicio, teniendo en cuenta también su considerable inclinación o pendiente.

Modos de transporte identificados para Cazucá					
Modo		Sector	Costo	Horario	Tipo
Buseta	Coopcasur	Altos de cazucá	\$1.100	Desde las 5 am hasta las 10 pm aproximadamente	Formal - Circular
	Cootransucre	Ciudadela Sucre	\$1.100	Desde las 5 am hasta las 9pm aproximadamente	Formal
	La Nevada	Ciudadela Sucre (Rincón del lago)	\$1.100	Desde las 5 am hasta las 9pm aproximadamente	Formal
	Socotrans	Ciudadela Sucre (Rincón del lago)	\$1.100	Desde las 5 am hasta las 9pm aproximadamente	Formal
Expresos	Carros particulares dos dar	Altos de cazucá (Ruta circular desde Quintanares hasta Julio Rincón)	Entre \$1.500 y \$2.000	24 horas	Informal - Circular
	Carros particulares dos dar	Ciudadela Sucre	Entre \$1.500 y \$2.000	En horas de la mañana y la noche	Informal
	Jeeps	Rincón del lago	\$2.000		Informal
Movilidad individual	Bicicleta	Se utiliza como medio de trabajo o para ocio	-	-	Medio de transporte propio
	Moto		-	-	Medio de transporte propio
	Movilidad peatonal		-	-	-

*Fuente: Elaboración propia*

Si bien a simple vista se percibe una oferta diversa de transporte, esta se identifica que para los habitantes de la comuna es insuficiente lo cual llama la atención respecto a la percepción del servicio de transporte, ya que al conversar con los habitantes de la comuna sobresalen las necesidades y problemáticas de la movilidad y de la prestación del servicio, es decir se expresa la insuficiencia y cobertura de las rutas de transporte entre los barrios y de los barrios tanto al municipio como a Bogotá, la poca frecuencia de dichas rutas y el tiempo de espera que deben enfrentar para tomar el transporte en distintas horas del día, bien sean pico o valle.

*“Pues como te digo, mala, aquí la movilidad es mala porque aquí usted se va para Quintanares y allá se para...a esta hora por ejemplo a las 10 de la mañana, ya después de las 9 de la mañana usted tiene que estar una hora allá que la buseta arranque que se llene para poderlo traer a uno, si una urgencia...entonces es pésima”*  
(E15, hombre, 50 años, trabajador en construcción y propietario de moto, sector de Altos de Cazucá, 8 de julio de 2021)

En ese sentido, las entrevistas realizadas tanto con habitantes de la zona como con personas relacionadas con el servicio de transporte permitieron identificar una percepción negativa de la oferta del transporte y las condiciones de movilidad para el sector, no sólo por lo anteriormente descrito, sino por la infraestructura con la que cuenta la comuna, lo cual imposibilita la mejora de las condiciones de movilidad en la zona, pues la comuna 4 cuenta con equipamientos deficientes y marcadas problemáticas en torno a este aspecto, teniendo

en cuenta que gran parte de los barrios cuentan con acueducto y alcantarillado provisional, zonas en riesgo de deslizamiento, pocos parques o zonas verdes puesto que los espacios que la comunidad ha destinado como zonas verdes se han invadido por otras familias para obtención de vivienda, tal lo narra la Presidenta de la junta de acción comunal del barrio Buenos Aires en Ciudadela Sucre,

*“Están los espacios como tal, algunos los invadieron, otros están pero no son ni zonas verdes ni nada porque aquí no hay parques, no hay zonas de receso, ya las han invadido, solo hay como dos, el polideportivo que como tal no lo han podido invadir, no se ha dejado, la comunidad no ha dejado”* (E20, mujer, entre 30 y 40 años, presidenta de la JAC de Buenos Aires, 16 de julio de 2021).

Asimismo, relata la presidenta de la junta de acción comunal del barrio Bella Vista en Ciudadela Sucre, quien describe las condiciones de dicho barrio en cuanto a espacios y calidad de las vías

*“Ah, bueno pues acá en el barrio de nosotros no contamos con escuelas aunque es uno de los barrios más grandes, mil quinientos predios lo componen, no tenemos sino dos espacios de recreación pequeños para la cantidad de gente, lo mismo las vías, no hay sino una vía principal por donde se llega y se sale, las otras son pues peatonales porque pues la dificultad topográfica, al ser una loma pues los carros no transitan por ahí”* (E16, mujer, presidenta de la JAC de Bella Vista, 16 de julio de 2021)

En ese sentido, se evidencian las dificultades en cuanto a condiciones de movilidad para la comuna a partir de sus diferentes barrios, en donde se encuentra un estado de vías sin pavimentar, lo cual dificulta la movilidad en la comuna tanto para el desplazamiento de vehículos como para la movilidad peatonal de los habitantes ya que tampoco cuenta con dotación de andenes, empeorando la situación para las personas con discapacidad.

*“Pues es duro porque digamos yo camino en bastón ¿sí? Y el bastón se me daña mucho porque mucha piedra, mucho hueco entonces no me dura como mucho entonces me toca estar comprando cada rato y más que acá desgasta como mucho zapato, todo lo que digamos uno tiene así para caminar lo desgasta mucho por las piedras”* (E21, hombre, 38 años, trabaja en comidas rápidas, sector Altos de Cazucá, 9 de julio de 2021).

Estas condiciones de infraestructura complican la movilidad e incluso delegan funciones extra para las empresas de transporte y comunidad en cuanto al arreglo de las vías, como lo relata el gerente de Coopcasur,

*“La otra, debido a que como la mayoría de barrios son subnormales, es decir que no están legalizados pues las administraciones no han podido invertir dinero en la adecuación de las vías, entonces qué hemos tenido que hacer nosotros como Coopcasur, destinar anualmente unos recursos para el arreglo y adecuación de las vías, para evitar primero que se pueda ocasionar algún accidente, mejorar el servicio al usuario y desde luego evitar que nuestros conductores en lo posible pues corran también más peligro, entonces anualmente nosotros destinamos unas partidas justamente para la adecuación de las vías.”* (E11, hombre, 62 años, gerente de Coopcasur, 2 de julio de 2021)

Este aspecto es una de las limitantes según expresan las personas entrevistadas para el aumento de rutas en los barrios o por otro lado para la reducción de estas. Un elemento importante hallado en torno a la movilidad producto de las entrevistas recayó en la reducción de rutas que ha pasado la comuna y los barrios en frontera con Bogotá, una de las razones que relucen se direcciona a la implementación de Transmilenio en el municipio.

*“La verdad disminuyeron arto desde que entró el SITP porque nos quitaron muchas de las empresas que teníamos acá, en el paradero de arriba pues sí hay por la Boyacá, éxito, abastos que es la que más sale y de vez en cuando un SAO, antes teníamos para suba, para Teusaquillo, pero ahora ya no, no las hay”* (E16, mujer, presidenta de la JAC de Bella Vista, 16 de julio de 2021).

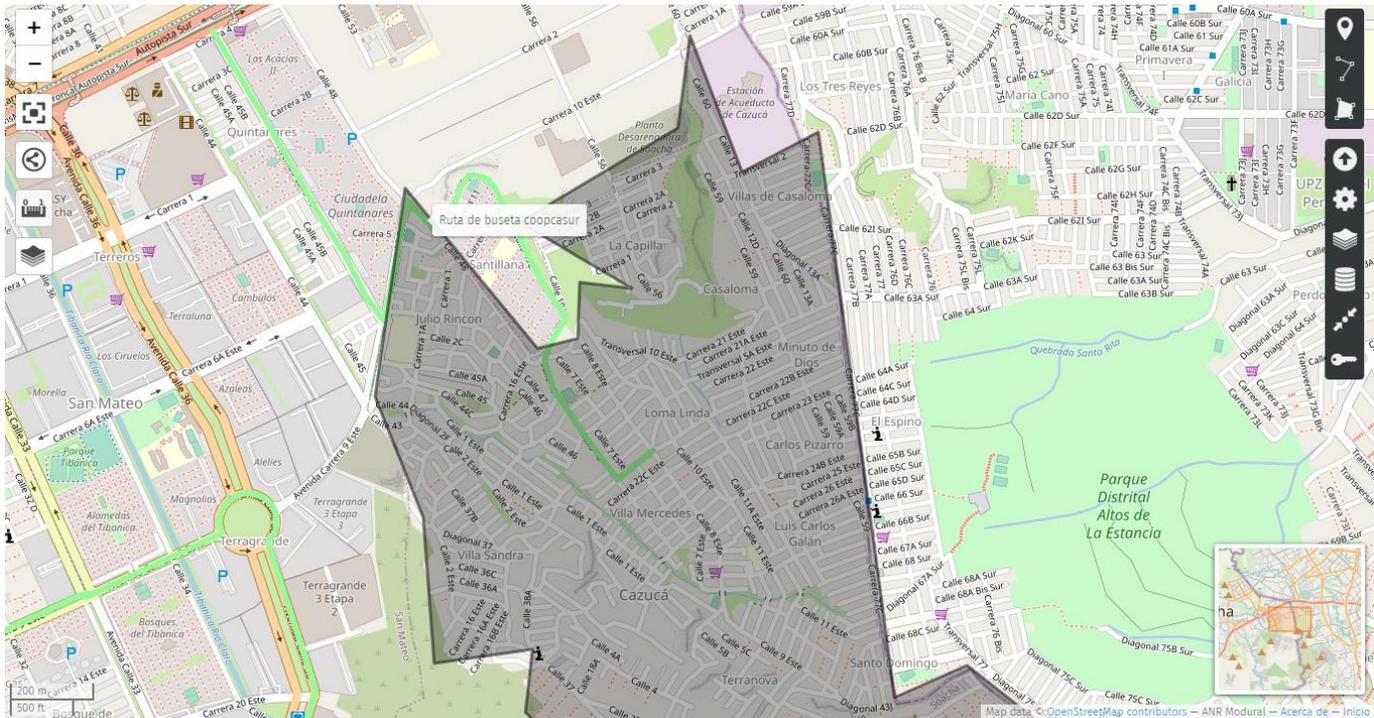
Asimismo, Ana líder comunitaria del barrio Luis Carlos Galán II sector, expresa que alrededor de hace 6 años eliminaron rutas colectivas que se dirigían desde Santo Domingo hacia Bogotá, pero se reemplazaron con rutas del SITP *“Quitaron el colectivo del centro y colocaron otra ruta y quitaron el colectivo de abastos y colocaron otra ruta del SITP”* (E1, mujer, 42 años, líder comunitaria, 24 de junio de 2021)

### **5.3 Oferta de transporte y condiciones de movilidad para el sector de Altos de Cazuca**

Las entrevistas con los residentes y personas clave de la zona permitieron identificar algunos medios de transporte y aspectos relevantes en torno a la movilidad. Por un lado, se pudo identificar que para el sector conocido como Altos de Cazuca para barrios como Julio Rincón, Luis Carlos Galán, Villa Mercedes la ruta de la empresa Coopcasur cubre la demanda de transporte, mientras que para barrios como La Isla y El Arroyo la cobertura se da por parte de una ruta de la empresa Cootransucre. Estas rutas parten desde Quintanares/León XIII; Javier, conductor y propietario de bus, indica que la ruta de Coopcasur que brinda la oferta de transporte para esta zona, es cubierta por siete buses que trabajan hasta las 10 de la noche en este sector.

*“Sí, es esa, Altos de Cazuca abajo a la autopista, y eso es circular, de ahí del puente hacia arriba y todo el día, siete carros del grupo y trabajan hasta las 10 de la noche...para esa ruta, y los otros 21 trabajan de Santo Domingo a Compartir, o sea que la loma está cubierta más o menos por 28 carros”* *“de ahí del puente de Quintanares se sube la bicicleta y se cobra un pasaje por subir la bicicleta”* (E22, hombre, 47 años, conductor de Coopcasur, 28 de julio de 2021)

**Mapa 10: Ruta que realiza la buseta Coopcasur en el sector de Altos de Cazucá**

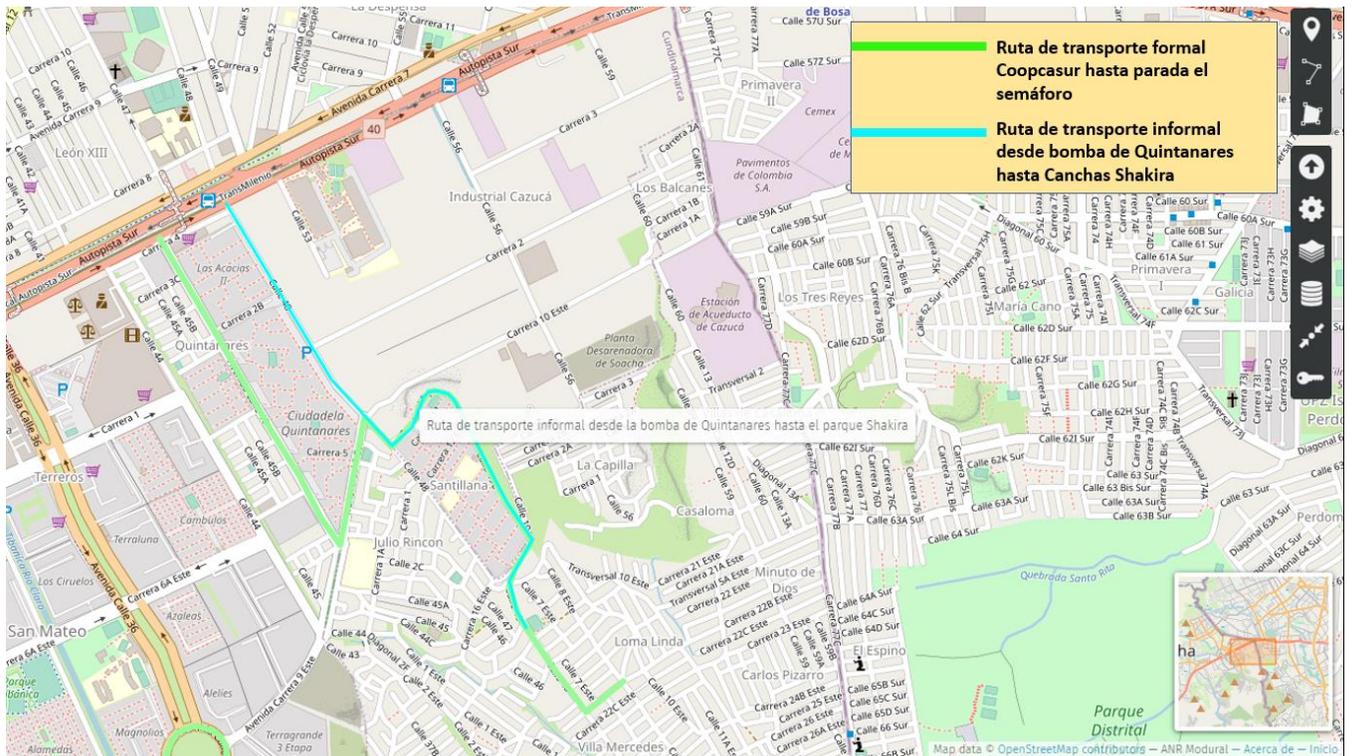


*Mapa realizado en Umap de la ruta de la buseta Coopcasur (en verde) que parte desde Quintanares hasta la parada el Semáforo, se divide en negro la delimitación del sector de Altos de Cazucá.*

Por su parte, la oferta informal para este sector se encuentra en la bomba de Quintanares o León XIII, allí se parquean alrededor de 18 carros tal como lo expresa Fernando, conductor de transporte informal entrevistado “Tenemos...son nueve por la mañana y nueve por la tarde, son 18 carros y por ahí dos relevadores que cuando se vara el carrito entra un compañero, más o menos 20 conductores trabajamos acá durante el transporte” (E10, hombre, 50 años, conductor informal en Altos de Cazucá, 8 de julio de 2021). Este servicio informal se brinda como una ruta de manera circular hasta el barrio Julio Rincón, sin embargo, los habitantes de los barrios indican que estos expresos llegan hasta sus barrios pero en ocasiones suelen incrementar el precio.

*“Digamos si como el transporte informal como solo tiene un paradero y digamos que ellos lo que hacen es que hasta ahí cobran una plata y si ya quieren a otro barrio pues ahí si ya cobran como si fuera carrera” “Si claro pero lo que yo le digo, hasta julio rincón cobran cinco mil pero si ya digamos usted quiere que lo suban hasta santo domingo ya puede que cobren hasta diez mil y eso dependiendo hasta donde vaya, es que a veces van a cualquier barrio” (E12, hombre, 46 años, presidente de ASOJUNTAS y residente de Villa Mercedes, 22 de julio de 2021)*

**Mapa 11: Ruta de transporte informal para el sector de Altos de Cazucá**

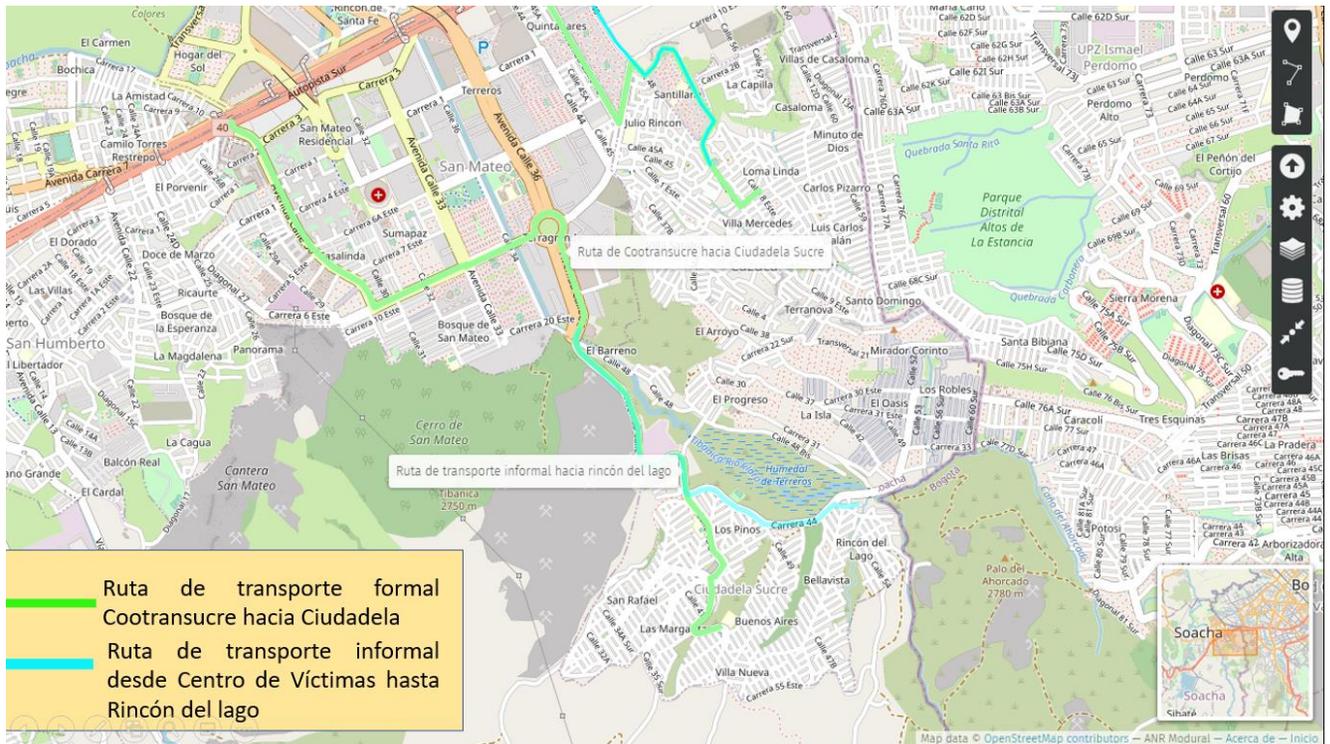


*Mapa realizado en Umap de la ruta de la buseta Coopcasur (Verde) en comparación con la ruta de transporte informal (Azul claro) que parte desde la bomba de Quintanares hasta Canchas de Shakira.*

#### **5.4 Oferta de transporte y condiciones de movilidad para el sector de Ciudadela Sucre**

Por otro lado, para el sector de Ciudadela Sucre puede encontrarse otras empresas que cubren rutas hacia Bogotá, y parten de lugares como Rincón del Lago, las cuales son la Nevada, Socotrans, Cootransucre y Tequendama. Tal como Altos de Cazuca, Ciudadela Sucre cuenta con una sola avenida principal por la cual se movilizan las rutas de las busetas. La ruta de Cootransucre (en verde en el siguiente mapa) puede tomarse desde el centro comercial Unisur y recorre la vía principal de Ciudadela Sucre.

## Mapa 12: Ruta de transporte formal e informal para el sector de Ciudadela Sucre



Mapa realizado en Umap de la ruta de la buseta Cootransucre (Verde) en comparación con la ruta de transporte informal (Azul claro) que parte desde el centro de atención a víctimas hasta rincón del lago.

Además, el mapa anterior permite observar una ruta que se pudo vivenciar de transporte informal para el sector de Ciudadela Sucre. Esta ruta según el ejercicio de visitas y entrevistas realizado, parte bien sea desde Unisur o desde el Centro de Atención a Víctimas y puede llegar hasta Rincón del Lago o la estación de policía de Ciudadela.

No obstante, se evidencia la diferencia para los sectores nombrados, mientras que para Altos de Cazuca se encuentra la prestación del servicio por las empresas anteriormente nombradas, para Ciudadela Sucre se encuentran otras rutas y una doble oferta de transporte informal, es decir, una ruta que se establece desde la autopista sur hasta los barrios y otra desde los barrios hasta Bogotá.

*“En lo privado hay unos Jeeps que lo llevan a uno hasta la otra loma, uno paga mil pesos, lo llevan hasta Cazucá por mil pesos, o hasta tres esquinas por mil pesos. También encuentra colectivas, la Cootransucre, también por la parte de Rincón del Lago, lo llevan a uno hasta Tres Esquinas por mil cien pesos, y hay unos carritos privados que lo llevan a uno por mil cien pesos en la parte de abajo hasta... de Rincón del Lago hasta San Mateo. La parte de arriba tenemos la Cootransucre también que nos lleva hasta Mercurio, nos lleva hasta la parte de abajo, la Tequendama y la Concasur, igual es muy complicado el transporte porque realmente tiene que esperar uno 15, 20 min para poder abordar el bus, y después casi 45 minutos tanto para bajar como para subir, porque es lo que realmente se demoran, se demoran muchísimo*

*tiempo en bajar o en subir” “Solo las busetas, como tal, las que suben son las busetas y los taxis que cobran 12 mil, 13 mil pesos a los que pueden pagarlo” (Entrevistada 20, Presidenta de la junta de acción comunal del barrio Buenos Aires, comunicación personal, 16 de julio de 2020)*

Cabe mencionar que para la zona de Altos de Cazuca es poco frecuente que se preste un servicio de taxi por las condiciones de las vías y de seguridad, sin embargo, para Ciudadela Sucre pudo encontrarse que es más común la oferta del servicio, sin embargo, como se expresa en el extracto anterior, el precio de la carrera puede ser elevado.

## **5.5 Proyectos de movilidad para la comuna**

Actualmente para la comuna se genera la expectativa de la implementación de la fase 2 y 3 de Transmilenio para el municipio en dos aspectos: la pavimentación de las vías lo cual lleva al segundo aspecto, la entrada del servicio de alimentadores para los barrios. La implementación de las siguientes fases de Transmilenio para el municipio se contempla en el Plan de desarrollo 2020-2023 el cual es estipulado mediante al acuerdo 14 de 2020, allí la alcaldía de Soacha establece los ejes que regirán el municipio a partir de 5 elementos: el primero de ellos corresponde a Movilidad, el segundo a Educación, el tercero a Seguridad, el cuarto a lo Social y competitividad y el quinto al componente institucional.

En lo concerniente a la Movilidad el plan de desarrollo centra la atención en la construcción y rehabilitación de la malla vial, la generación de alternativas de transporte, articulación con Bogotá para soluciones en cuanto al transporte masivo y la cultura ciudadana para la utilización del sistema de transporte en el municipio.

A partir del Artículo 13 del plan de desarrollo se empiezan a encontrar los ejes estratégicos y sus respectivos subprogramas que describen el diagnóstico en torno a la movilidad para el municipio y las acciones que realizará la administración. En este artículo se encuentra la necesidad de más vías de acceso, salida y comunicación interna del municipio y su conexión con la capital del país. También se establece en el plan de desarrollo la articulación con el plan nacional de desarrollo 2018-2022, identificando la necesidad de mejorar la seguridad de los usuarios, modernizar los sistemas de transporte público con tecnologías y accesibilidad para población con discapacidad y tarifas accesibles para todos; reducir los tiempos de viaje y costos a partir de integración de medios de transporte. Se apunta a convertir a Soacha un centro logístico nacional. Se establece que los puntos que serán intervenidos según la fase de Transmilenio en el municipio son:

- FASE 2: Calle 22 de Soacha hasta el sector de El Altico
- FASE 3: Estación 3m y patio portal en el sector de El Vinculo

En cuanto a esa implementación de Transmilenio, se genera la incertidumbre sobre las condiciones para las empresas de transporte urbano en el municipio, en especial para las que prestan el servicio en la comuna, pues se espera que empiece a operar el servicio de alimentación, ante esto el gerente de la empresa Coopcasur en entrevista pudo contar que:

*“y que lo que nos han anunciado en este momento las autoridades de Bogotá y con ocasión a la entrada de la segunda y tercera fase de Transmilenio y las obras que se van a desarrollar en Bogotá, sobre todo en la 68 va a haber como un recorte de rutas,*

*es decir un recorte de recorridos, ya ese recorte no va a ser en la 80 sino es posiblemente en la 26 y así sucesivamente van a ir recortando ese convenio hasta que esos vehículos que están prestando ese servicio, regresen nuevamente a prestar el servicio aquí en las rutas internas, pero pues eso se llevará su tiempo pero pues es lo que nos han anunciado en los posibles cambios que se avecinan a la vuelta de unos años como les digo es tan pronto empiece ya la segunda y tercera etapa de Transmilenio y entre a operar la alimentación. También la administración de Soacha nos ha, nos está dando como la alternativa para que nosotros como empresas internas del municipio pues nos organicemos y prestemos, y le podamos ofrecer al usuario de Soacha la alimentación, o sea, que nosotros nos podamos convertir en alimentadores del sistema, en este momento pues estamos trabajando con las demás empresas, con el fin de poderle presentar una alternativa a la administración, de hecho la administración está haciendo internamente pues algunas, una reestructuración a todas las rutas, con el fin de poder hacer los ajustes, conceder quizás algunas capacidades transportadoras a las empresas para mejorar el servicio en las diferentes comunas o las diferentes cuencas podríamos decir, con el fin de a futuro, vuelvo y repito, podernos convertir en alimentadores del sistema” (E11, comunicación personal 2 de julio de 2021)*

En ese sentido, se presentan expectativas en materia de transporte y movilidad no solo para el municipio sino para la comuna, teniendo en cuenta también que una de las vías propuestas por la alcaldía para descongestionar la autopista sur atraviesa ciudadela sucre y rincón del lago para desembocar en Bogotá por la zona de tres esquinas.

Finalmente, en torno a la evolución del transporte para la zona se puede notar un leve progreso que ha ido de la mano con el crecimiento de la población de la comuna quienes mediante la autogestión y exigencias a las instituciones han ido logrando mejoras para sus barrios; inicialmente el transporte era escaso o por medio de algunos jeeps que suplían el transporte para las lomas actualmente se pudo hallar la oferta de busetas y carros informales que arriban a los barrios de la comuna.

## 6. Rutinas de movilidad

### 6.1 Indicadores de movilidad a partir de la EMU 2019

Según la información obtenida a partir de la EMU 2019 se encuentra que se realizaron 152 viajes con motivo de estudio en nivel primaria y secundaria con una duración ponderada de 17 min; con motivo de educación superior 9 viajes con una duración de 80 min; por su parte en torno a trabajo 137 viajes con una duración de 87 min, además pudo encontrarse que el costo de los viajes en transporte colectivo con motivo trabajo se estableció en \$2.575 siendo el más costoso en comparación con las demás zonas Modural, pues para El Rincón (Suba) fue de \$2.119, El Lucero (Ciudad Bolívar) \$2.319 y El Porvenir (Bosa) \$2.365.

### 6.2 Resultados de las entrevistas y rutina de los entrevistados

En cuanto a lo obtenido de las entrevistas realizadas se pudo establecer varios escenarios: personas que su movilidad cotidiana se enmarca principalmente dentro de la comuna y el municipio, bien sea porque se dedica a labores comunitarias o porque tienen su emprendimiento en el barrio. Por otro lado, se abarcó aquellos que trabajan fuera del municipio y se movilizan hacia Bogotá bien sea en transporte propio (moto) o Transmilenio. Finalmente, a personas clave en torno al sector transporte que permitieron conocer un poco sobre aspectos en torno al servicio del transporte en la comuna.

Las entrevistas permitieron conocer elementos generales sobre las rutinas de movilidad de las personas entrevistadas; rutinas que se presentan de manera diferente según la actividad que realiza cada persona.

### 6.3 Movilidad de personas con actividades comunitarias

Este tipo de situación se presenta para las personas entrevistadas cuyo oficio principalmente se dirige a realizar actividades de participación o procesos comunitarios en la comuna o su barrio, encontrando que su movilidad se desarrolla principalmente en una zona próxima a su vivienda o hacia el mismo municipio, movilizándose de vez en cuando hasta la ciudad de Bogotá por motivos de citas médicas u otras razones. En este tipo de situación encontrado también se halló que si bien las personas que se dedican a oficios comunitarios no se movilizan a distancias elevadas por motivos de trabajo, sus familiares como esposos sí deben desplazarse hacia Bogotá.

Por ejemplo, la entrevistada 1 es líder comunitaria del barrio Luis Carlos Galán II sector, su actividad principal se enfoca en las acciones comunitarias y del hogar, sin embargo, expresa que una vez al mes se dirige a Bogotá por citas médicas y se desplaza constantemente al centro del municipio por otras actividades como ocio.

*“Y yo por lo general pues me desplazo una vez al mes hasta Bogotá no más, yo tomo el 621 porque llevo a mi hija a ortodoncia, y de igual manera me devuelvo en el 621, es un transcurso de dos horas y media porque voy hasta la plaza Lourdes de la 63. Y voy seguido es a Soacha parque, ahí si tomo lo que te digo en el punto de partida que te digo el colegio Dios es amor, allí tomo el bus que va para directamente Soacha parque que ese si tiene un costo de mil seiscientos pesos” (E1, mujer, 42 años, líder comunitaria, 24 de junio de 2021).*

Sin embargo, describe también la rutina por motivo de trabajo de su esposo quién es el principal proveedor económico del hogar y trabaja como guarda de seguridad en Fontibón.

*“Ok, ehh por el lado de mi esposo, él trabaja ehh el cambia cada dos meses, un mes trabaja solo de noche, entonces él coge el 621 o el h....perdón, 621 o H611 que es el nuevo y se baja en la Boyacá. En la Boyacá coge uno directo hasta la Boyacá con 13 y en la Boyacá con 13 coge otro hasta Fontibón parque. Cuando la Boyacá se pone terrible entonces coge el H611 o camina hasta Santa Viviana a tomar el otro bus que en el momento no me acuerdo el nombre y se va por toda la 68, hasta la 68 con 13 y allí coge uno hasta... a veces pasa uno directo hasta Fontibón o vuelve y hace lo mismo hasta la 13 con Boyacá y de ahí uno hasta Fontibón parque. El transcurso que gasta es de dos horas y media a tres horas, él entra a las seis de la mañana por ejemplo cuando le toca en las mañanas, él se va de aquí un cuarto para las cuatro de la mañana y está llegando allá diez para las seis de la mañana o cinco y media porque pues a esa hora es mucho más rápido el transporte ¿sí? Entonces en las mañanas si gasta menos tiempo, de dos horas a dos horas y media, mientras que en las tardes de devuelta si ya gasta de dos horas y media a tres, hasta tres horas y media, para él desplazarse hasta Fontibón” (E1, mujer, 42 años, líder comunitaria, 24 de junio de 2021).*

Por su parte, el entrevistado 2 si bien no es residente de la comuna, se moviliza constantemente hacia esta por sus labores comunitarias, este vive en Suba y para llegar al barrio Luis Carlos Galán II sector tomaba un promedio de 3 transportes y realizaba varios transbordos.

*“Pues bueno, eso también depende de la ruta que use para salir de acá de suba hasta cazuca. La ruta que yo usaba generalmente, era una ruta de SITP hasta la estación Av. Cali sobre la troncal 80, en la Avenida Cali con 80 tomaba un articulado hasta la estación Granja carrera 77 , en granja carrera 77 tomaba una ruta no recuerdo el número de la ruta, el caso es que esa iba hasta Soacha, hasta San Mateo y yo me bajaba en León XIII, eso era antes de la emergencia o también otra ruta era una ruta de SITP que sale de Suba y va hasta San Francisco y yo tomaba esa ruta hasta la avenida Villavicencio con avenida Agoberto Mejía que es en la sede de la universidad distrital de carreras tecnológicas yo cogía esa ruta, esa ruta iba por toda la Avenida Cali, luego de llegar a la avenida Cali se encuentra con la central de abastos, luego de llegar a la central de abastos se encuentra con la avenida Agoberto Mejía y cuando llega a la Agoberto mejía, ah perdón, ahí llega a la Villavicencio y sigue por la Villavicencio hacia el sur y yo me bajaba ahí en la sede de la universidad distrital y ahí tomaba o un carrito particular o una ruta de SITP o la que venía de abastos hasta Santo Domingo. Con la emergencia, pues las rutas fueron cambiando entonces por lo general la ruta que estaba siendo más frecuente era llegar al portal el tunal, alimentador 6-3 Sierra Morena y luego de llegar a la última parada del 6-3 Sierra Morena un vehículo de transporte público o uno informal y luego bajar a pie” (E2, hombre, 28 años, trabajador social, 23 de junio de 2021)*

El entrevistado 12 por su parte es residente de la comuna en el barrio Villa Mercedes, es edil y presidente de ASOJUNTAS, cuenta con Moto como medio de transporte y se moviliza en la moto para dirigirse a sus actividades fuera del municipio y en el municipio, asimismo,

se desplaza caminando en los barrios de la comuna por su actividad. En el caso de la entrevistada 14 quien también es residente del barrio Villa Mercedes, su esposo es quien presenta una movilidad por motivos de trabajo, pues ella por su actividad comunitaria y social ha recibido amenazas y no se moviliza frecuentemente, expresa que sale a realizar compras, por ocio o por las labores comunitarias en la misma comuna o al centro del municipio, sin embargo, su esposo sí se moviliza hasta Bogotá.

*“Uy cuando estaba la pandemia en primer...digamos que...lo voy a poner desde mi propio caso ¿sí? Mi esposo trabaja en una empresa muy lejos y tiene que irse de aquí a las cuatro de la mañana, entonces desde que inició pandemia mi esposo se está quedando donde mi suegra ¿por qué? Pues porque sale muy temprano y se expone, y en ese tiempo, aquí hay personas que medio se encuentran ahí y bajan todos en grupito para que no pase nada. Pero en ese tiempo no salía nadie, entonces era algo complejo porque el miedo de que...como aquí matan y se queda impune y nadie vio nada, nadie dijo nada, pues el miedo era como exponerse, entonces al ver que no había ni carritos, no había buses. El primer bus acá sale, perdón, a las cuatro y treinta de la mañana, sale a las cuatro y treinta de la mañana y ese bus, no, perdón, cuatro y treinta no, sale faltando un cuarto para las cinco el primer bus que baja, del resto no sube ni baja bus. Y después de las nueve y media, diez en punto no suben buses, entonces aquí el problema vial es crítico pues porque la misma” (E14, mujer, 35 años, líder comunitaria directora de la fundación semillas y raíces, 27 de junio de 2021)*

Por otro lado, se encuentra la rutina de la entrevistada 16 quien es presidenta de la junta de acción comunal del barrio Bella Vista (Ciudadela sucre) e indica desplazarse por motivos de reuniones con las entidades institucionales debido a su ocupación, esto lo realiza en el transporte urbano del municipio hacia el centro de este. Antes de la pandemia trabajaba por la estación de comuneros como costurera, pero por pandemia perdió su trabajo.

*“Ahora este año hacia Soacha nada más, tema de reuniones y todo lo que tenemos acá de la junta, salgo dos, tres veces a la semana” “El transporte interno aquí de Soacha, eh pues 45 minutos a 50 min para llegar al centro de Soacha” “Ah eso sí es más económico son mil cien en pasajes aquí interno, son dos mil doscientos” (E16, mujer, presidenta de la JAC de Bella Vista, 16 de julio de 2021)*

Por esa vía, la entrevistada 18 es presidenta de la JAC de Villa Nueva Alta y por sus labores indica movilizarse bien sea al centro del municipio en transporte urbano de este o caminando por los barrios de la comuna, lo mismo ocurre con la entrevista 19 quien es edilesa de la comuna 4, y expresa movilizarse caminando por su actividad en los barrios de la comuna y en transporte urbano cuando debe movilizarse hacia el centro de Soacha. Algo similar ocurre con la entrevistada 20 quien es presidenta de la JAC de Buenos Aires, esta se desplaza dentro del barrio y el sector de ciudadela sucre, sin embargo, comenta como es su rutina cuando debe movilizarse a Bogotá:

*“Cuando me movilizo a Bogotá lo hago a veces para ir al médico, para llevar a mi mamá al médico, para por ejemplo ahorita que tengo que ir a sacar los papeles del colegio tengo que desplazarme hasta Rio Negro, a visitar a mis hermanos entonces nos toca coger doble, tres transportes. Cuando trabajaba en Bogotá se me iban seis mil en transporte diarios y pues si salgo con mis hijos, para transporte toca sacar*

*veinte mil pesos, llegamos hasta cierta parte y ahí cogemos Transmilenio” (E20, mujer, presidenta de la JAC Buenos Aires, 16 de julio de 2021)*

#### **6.4 Movilidades por motivo de trabajo**

En cuanto a este tipo de movilidades se encontraron dos escenarios: aquellos que trabajan dentro del mismo municipio o comuna, o aquellos que se movilizan hacia Bogotá.

Por ejemplo, el entrevistado 5 indica que su residencia se encuentra por la Indumil, sin embargo, se desplaza todos los días hacia el barrio Luis Carlos Galán I sector ya que tiene una empresa de reciclaje allí, expresa desplazarse bastante caminando en el sector para recoger material y además de esto tomar buseta para movilizarse al sector de su residencia.

La entrevistada 7 se moviliza por motivos de trabajo a Bogotá hasta el sector de chapinero, para eso debe caminar hasta el paradero de buseta la cual la lleva hasta la autopista sur para tomar el servicio de Transmilenio en el cual debe hacer dos transbordos y finalmente caminar hasta su lugar de trabajo.

*“Pues yo trabajo en Chapinero Bogotá, vivo pues ahí en Soacha, y pues mi ruta es...vivo detrás de un colegio que se llama el departamental que es el colegio más grande de Ciudadela, departamental ciudadela sucre, vivo detrás de ese colegio y pues me queda cerca de la carretera, ahí cojo un bus hasta Unisur, en Unisur paso el puente, cojo un alimentador hasta el portal sur, del portal sur, me traslado hasta el museo nacional, de ahí cojo otra ruta que me deja sobre la séptima con setenta y ahí camino tres cuadras para poder llegar a mi trabajo. Y para poder llegar a Soacha es la misma ruta pero a veces se congestiona tanto que por el tema de los paros y demás, a veces no nos llevan hasta San Mateo, sino a veces nos dejan en Bosa, a veces me toca salir del portal y caminar hasta San Mateo y de San Mateo ya cojos los colectivos para arriba para la casa. A veces los colectivos son super llenos, super llenos que no recogen, entonces pago los carritos llamados piratas, que me acerquen hasta el barrio. Eso varía porque digamos que a raíz de la pandemia bajó mucho el usuario de Transmilenio, entonces me echaba una hora, hora y media, cuando estaba normalmente tres horas, cuatro horas me demoraba para llegar a la casa ahorita me estoy demorando de dos a dos horas y media todavía pues porque ahorita como que se está reactivando nuevamente todo entonces como que todo se atrasa, entonces estoy tomándome dos horas, dos horas y media nuevamente para llegar a la casa o al trabajo” (E7, mujer, 24 años, trabajadora, 10 de julio de 2021)*

El entrevistado 8 por ejemplo, si bien no vive en la comuna sí en el municipio y se moviliza a Rincón del Lago donde trabaja como despachador de ruta, su rutina para ir al trabajo empieza cuando el primer conductor de bus de la ruta comienza su recorrido y lo recoge, así llega hasta su lugar de trabajo a las 4 o 5 am. Por su parte el entrevistado 11 cuyo cargo es gerente de Coopcasur, vive en Madelena y se desplaza diariamente hacia la sede de la empresa en Bosa-La despensa, pero también se dirige a puntos de la comuna para verificar el estado de las vías y demás.

Por esa vía, el entrevistado 15 residente del barrio El arroyo también cuenta con moto como medio de transporte para el trabajo pues se desenvuelve en el sector de la construcción, expresa desplazarse a cualquier sector de Bogotá y utiliza la bicicleta para el ocio con su familia. Asimismo, el entrevistado 13 también es residente de la comuna en el barrio Villa Mercedes, trabaja en el sector de la construcción y aunque indica que no le gusta movilizarse en moto, tiene una como medio de transporte para ir al trabajo.

*“No, yo no tomo transporte público, por eso le estoy diciendo que yo no tomo transporte público, por eso compré mi moto para no usar ese servicio por lo mismo, porque cuando no tenía moto a mí me tocaba llegar a la estación de León XIII, salía, cuando salía muy tarde de ahí para acá, pagar otro servicio que me trajera, como una especie de acarreo, aquí para uno pagar el pasaje cobran cinco, siete o diez mil pesos dependiendo la hora que llegue, y usted eso para uno son gastos que lo perjudican” (E13, hombre, 58 años, trabaja en construcción y tiene moto propia, 7 de julio de 2021)*

La entrevistada 17 residente del barrio Villa Mercedes expresa que antes de pandemia se encontraba trabajando y actualmente tiene un local con el cual intenta emprender, por lo cual sus desplazamientos se centran principalmente en el barrio y el municipio.

## **6.5 Otras movilidades**

La entrevistada 3 en el momento de la entrevista se encontraba desempleada, sin embargo, relata que su rutina principalmente se desarrolla al centro de Soacha por motivos médicos, indica movilizarse en buseta o cuando no cuenta con el dinero del pasaje caminar hasta su destino.

*“Normalmente cuando hay plata digo yo, pues uno paga el pasaje de, de...hasta Soacha que normalmente yo voy más que todo es al médico que es donde me mandan a mí para los especialistas o para los niños, para exámenes y eso entonces nos toca hasta Soacha centro y pues cuando hay plata uno se va y se viene en carrito, cuando no, a pie que es prácticamente como una hora y media más o menos a pie de aquí hasta Soacha parque, entonces pues normalmente esa ruta para nosotros llegar hasta allá, nada más” “Eso normalmente se gasta uno siete mil pesos en un día normalmente y si uno quiere ir a hacer las diligencias que necesita eh son siete mil pesos bajito, eso sí es un ratico, en el momento en el que uno va y vuelve, pero si ya es todos los días trabajando pues son siete mil pesos diarios, imagínate cuánto no se le va a uno mensualmente” “Normalmente yo camino mucho entonces digamos si yo tengo la posibilidad de ahorrarme un pasaje, pues me voy caminando y me devuelvo caminando, pero si es un día lluvioso o quizás en el momento pues tengo para el transporte, pues obviamente me voy y me vengo en carrito, eso es lo que yo hago normalmente cuando tengo que ir a hacer mis diligencias, o cuando tengo que estudiar, o tengo que trabajar normalmente eso es lo que yo hago” (Entrevistada 3, comunicación personal, 1 de julio de 2021)*

El entrevistado 4 es estudiante de la Universidad Pedagógica Nacional, utiliza la bicicleta como medio de transporte para ir a su lugar de estudio (antes de pandemia) y como medio para su trabajo.

*“Bicicleta, yo trabajo con bicicleta, yo hago entrega de un producto lácteo, de Yogurt a través de la bicicleta, entonces ese es mi medio de transporte, ya cuando voy acompañado, o sea, cuando salgo con mi familia o pues cuando salgo con personas, hago uso del SITP, ¿sí? Del colectivo que va a Soacha o de las rutas informales”*  
*“Bueno, cuando yo estudiaba en la universidad pedagógica, yo estudiaba en la sede de la 72, yo tenía clase de 7, yo salía a las cinco y media de la mañana en bicicleta, cuando me iba en bus, eso me demoraba mucho más, llegaba...o sea, salía a la misma hora y llegaba casi a las ocho a la universidad. Pues con mi trabajo yo hago rutas pues de entrega del yogurt, yo le dedico uno o dos días a la entrega del yogurt entonces a veces me demoro todo el día, o sea, me la paso rodando por la ciudad todo el día, no tendría así como una, como un horario establecido pues en cuanto a esos tiempos. Además, pues al ser un trabajo como muy independiente pues yo como que no cumplo unos horarios ¿sí? Como que no tengo esa, como muy cronometrado esos tiempos que me demoro, pero sí sé que le dedico a veces pues todo el día.”* (E4, comunicación personal, 29 de junio de 2021)

Por otro lado, el entrevistado 22 es conductor de la empresa Coopcasur para la ruta que cubre el sector de altos de Cazucá, es propietario del vehículo que maneja por lo que en ese mismo medio se moviliza hacia su casa y empieza su trabajo *“Yo me llevo el carro para la casa, la buseta me la llevo para la casa y entonces a la hora que termine pues me voy con la buseta para la casa y el otro día madrugo y me subo con la buseta”* (E22, comunicación personal, 28 de julio de 2021).

Finalmente las entrevistas realizadas si bien no son generalizantes sobre las rutinas de movilidad en la comuna, permiten entrever un panorama sobre la movilidad de las personas residentes y aquellas que tienen relación con esta bien sea por motivos de actividades comunitarias, trabajan en el sector del transporte u otros, por ejemplo, se percibe que entre las 4 y 5 de la mañana es uno de los momentos más congestionados para tomar transporte ya que quienes deben ir a trabajar o estudiar, deben tomar el transporte en este lapso de tiempo para llegar a tiempo a sus lugares y vuelve a presentarse esta congestión para tomar el transporte en horas de la noche entre las 6 y 8 de la noche, complicándose este aspecto ya que se encuentra transporte para la comuna solo hasta las 9 o 10 de la noche.

**Tabla resumen sobre las movilidades de las personas entrevistadas**

Motivo de desplazamiento	Código de entrevista	Modo	Intermodalidad	Tiempo	Costo	Observaciones
Movilidad de personas con actividades comunitarias	E1	Movilidad Peatonal	No			Se moviliza a pie para realizar sus actividades comunitarias en el barrio
		Transporte urbano (SITP)	No	Dos horas y media	\$2.500 (Pasaje de SITP)- Aproximadamente 10 mil pesos	Una vez al mes se dirige a bogotá por motivos médicos de ella o su hija
		Transporte urbano municipal	No	40 min a 1 hora	\$1.600 (un pasaje)	Lo toma por ocio o diligencias a realizar en el municipio
	E2	Sistema integrado de transporte Transmilenio	Si (tres transportes)	Dos horas	Aproximadamente \$5.000	Tomaba SITP, Transmilenio y Bus o transporte informal
	E12	Movilidad individual (Moto)	no			Se desplaza en la moto para largas distancias pero hace uso de movilidad peatonal en distancias cortas
	E14	Movilidad Peatonal	No			Se desplaza caminando para realizar actividades comunitarias
Movilidad por motivos de trabajo	E16	Transporte urbano municipal	No	45 min a 50 min	\$2.200 (los dos pasajes)	
	E5	Transporte urbano municipal	No		\$2.200 (los dos pasajes)	Se moviliza desde la vía Indumil hasta Altos de Cazucá en donde trabaja
	E7	Transporte urbano, Transmilenio, movilidad peatonal	Si (Dos transportes, dos transbordos en Transmilenio)	Dos horas y media	Aproximadamente entre \$5.000 y \$10.000	
Otras movilidades	E15-E13	Movilidad individual (Moto)	no			
	E3	Transporte urbano municipal, movilidad peatonal	No		\$7.000	Se moviliza hacia el municipio por motivos de citas médicas
	E4	Bicicleta	no			Se moviliza en bici para ir a la universidad y trabajar repartiendo productos lácteos
	E22	Transporte propio (dueño de buseta)	no			

## 7. Los impactos del COVID y del paro sobre rutinas movilidad cotidiana

Respecto a los impactos del COVID pudo encontrarse que los habitantes de la zona y entrevistados en general identifican dos grandes momentos en este año y medio que lleva la pandemia. El primer momento corresponde al inicio de las cuarentenas generales tanto para Bogotá y Soacha en donde se implementaron medidas como toques de queda, pico y cédula para entrar a centros comerciales, realizar diligencias en bancos, etc... y la medida de pico y placa para entrar al municipio en días festivos o puentes. Este primer momento se reconoce por las medidas restrictivas estrictas para la movilidad y desplazamiento de las personas en el municipio y la ciudad de Bogotá. El segundo momento que se identifica corresponde al presente (desde el mes de abril aproximadamente) en donde las medidas restrictivas de la movilidad se han eliminado y se han reactivado los diferentes sectores como el transporte, la economía y demás.

Las entrevistas develaron diferentes factores en los que la pandemia ha afectado a las personas de la comuna entrevistadas, uno de estos recae en la pérdida de trabajo ya que 5 de las 25 personas entrevistadas perdieron su empleo, por ejemplo, la entrevistada 1 indica que su esposo durante la pandemia y por motivo de contraer COVID fue despedido de su antiguo empleo, además tuvo que cerrar un negocio que había abierto

*“yo tuve un local de solo obleas y en ese momento pues me iba bien pero a raíz de la pandemia pues lógico tocó cerrar entonces mi hija pagaba arriendo y tenía un pedacito de local dentro del apartamento entonces tocó entregar el apartamento porque nos ayudábamos era con la venta de obleas para acabar de completar el arriendo ¿sí?” (E1, mujer, 42 años, líder comunitaria, 26 de junio de 2021)*

Asimismo, la entrevistada 16 expresó que por más que intentó mantener su empleo a causa de la pandemia terminó desempleada.

*“No, me sostuve ahí lo más que pude, pero ya por el tema de pandemia allá en la empresa también ya cambió todo entonces ya no iba a cocer, era una lavandería hospitalaria entonces ya no las clínicas y eso, las que le lavaban, ya no había que arreglar las sábanas porque pasó a ser desechables y todo eso y quedamos sin empleo las que cocíamos allá” (E16, mujer, presidenta JAC Bella vista, 16 de julio de 2021)*

La entrevistada 17 también expresa antes de pandemia trabajar en una empresa de confección “Antes trabajaba en una empresa de confección y ahora pues ya no trabajo en la empresa de confección, estoy como independiente ahorita, tratando de surgir” (E17, mujer, 31 años, 9 de julio de 2021).

Otro de los factores en los que se identificó que afectó el COVID recayó en la oferta de transporte durante este primer momento que se describió anteriormente. Tanto para los residentes de la comuna como para los prestadores del servicio de transporte se vio una afectación debido a la reducción de las frecuencias en el transporte y las transformaciones que se desarrollaron en la cobertura de las rutas, así como la disminución de pasajeros a causa de la pandemia y posteriormente por el paro, además de una disminución o

redistribución de la flota que rodaba por el sector, por ejemplo, la entrevistada 23 quién se desenvuelve como inspectora de ruta relata que operaba el 50% de la flota.

*“sí porque cuando tuvimos la pandemia nos tocaba el 50% de los vehículos y pues el trabajo estaba pesado.*

Entrevistadora: *y cómo funcionaba ese 50%, cómo lo dividían*

Entrevistada: *pues 50 un día y 50 los otros”* (E23, mujer, 51 años, inspectora de ruta, 29 de julio de 2021)

Por otro lado, se presentó el cambio de algunas rutas o transformaciones en estas, tal como lo expresa el entrevistado 4,

*“Pues, bueno, no tanto que surgieran nuevas, sino que hubo cambios. Entonces por ejemplo, hubo cambios en las rutas del SITP, como te digo quitaron una ruta colectivo pues de esos que uno pagaba en efectivo, cambiaron una ruta también que iba desde Santo Domingo hasta el norte de la ciudad de Bogotá, yo puedo pues de alguna manera, como que también desde mi punto de vista decir que las rutas informales también se ampliaron si no ve ya por ejemplo abajo al lado de la universidad distrital muchísimos vehículos particulares prestando servicios de transporte, ehh, o sea, a veces se hacen grandes filas de solo vehículos particulares, entonces siento que ha habido es como esa transformación ¿sí? Emm entonces sí, más allá de que surgieran nuevas es como ese...como las que hay se vuelven un poco más robustas y hacen como unas transformaciones”* (E4, hombre, 25 años, líder juvenil, 29 de junio de 2021)

Sin embargo, en general, las personas entrevistadas percibieron que la oferta de transporte se vio afectada en el transcurso de estas cuarentenas en aspectos como el tiempo de prestación del servicio, aspecto que favoreció al transporte informal, así lo indica una de las entrevistadas *“No, como le digo, antes disminuyó por la sencilla razón de que no salía la gente, ahorita está como normal repletos y todo, y los piratas si están al acecho”* (E19, mujer, 63 años, Edileza, 20 de julio de 2021).

Por otro lado, otro de los aspectos que se encontraron recayó en el aumento del costo del transporte informal además de tener que tomar doble transporte, es decir, tomar varias busetas o transporte para poder llegar o salir de la comuna y luego llegar al lugar de destino.

*“Durante el tiempo de pandemia crítica, o sea de cuarentena crítica porque la pandemia crítica aún está, durante la cuarentena crítica pues no nada, lo mismo, esperar y pagar doble transporte y pues ni decir todo lo que se sufrió con el cuento del paro nacional en situación de transporte”* (E5, hombre, 30 años, trabaja en una empresa de reciclaje, 10 de julio de 2021)

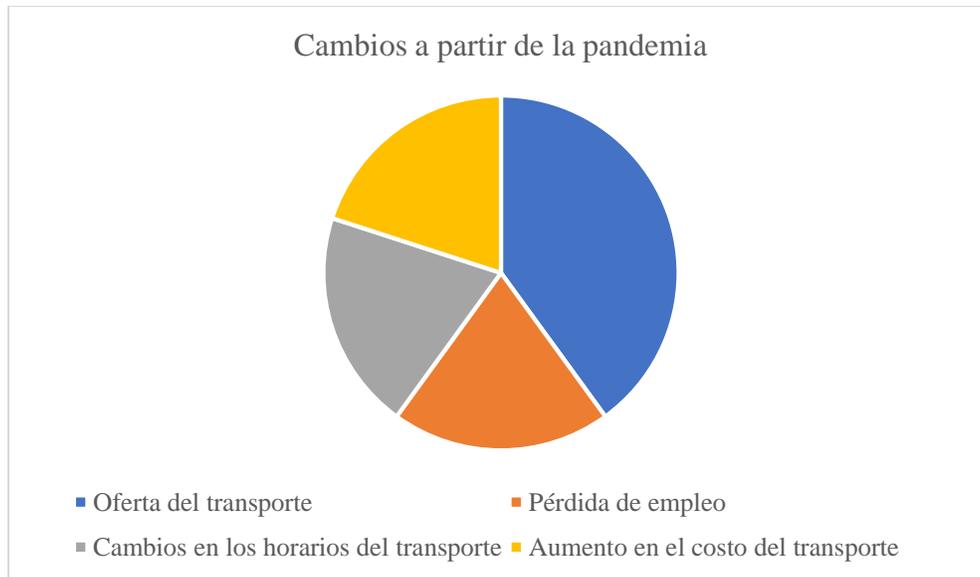
Este aspecto en cuanto al pasaje se presentó también como afectación a causa del paro nacional sobre la rutina de movilidad se encontró que los residentes tuvieron que pagar doble transporte o caminar largas distancias para llegar a sus hogares. En cuanto a los efectos para las personas implicadas en el sector del transporte significó la reducción de las frecuencias en este, pérdidas en las ganancias tanto por el paro y la pandemia.

*“no con el paro fue peor porque ya como en enero-febrero más o menos venía como subiendo el flujo de pasajeros y entonces en Bogotá decretaron 3 fines de semana*

*seguidos de cuarentena y eso afecta porque hay mucha gente de Soacha que trabaja en Bogotá, entonces no se moviliza, baja el producido, baja el volumen de pasajeros. Después empezó el paro y aquí en Soacha unos muchachos trancaban el cruce de la 22 un sitio ahí y trancaban la movilidad, y ellos trancaban a las 2 de la tarde, a veces a las 5, a veces a las 7 de la noche entonces los domingos trancaban a las 12 del día” (E22, hombre, 47 años, conductor de bus, 28 de julio de 2021)*

Finalmente, en cuanto a efectos del paro, para las personas con moto significó tomar rutas alternas o esperar los trancones. El transporte informal se vio beneficiado por las complicaciones en movilidad que causó el paro debido a los bloqueos, no obstante, en condiciones normales, se pudo indagar que los habitantes de la comuna acceden tanto a la buseta como al transporte informal para llegar a sus casas o salir de la comuna, sin embargo, en horas de la noche, los entrevistados pertenecientes al transporte informal denunciaron verse afectados por parte del transporte informal.

Para concluir respecto a efectos del paro, por ejemplo, la calle 22 sobre la autopista sur en Soacha fue uno de los puntos de bloqueo durante el paro nacional, esto restringió la movilidad de los habitantes de la comuna para entrar a esta, lo cual se reflejó en pago de más transportes para los residentes en las noches y disminución de producido para los transportadores y aumento de los trancones.



*Fuente: Elaboración propia*

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

En cuanto a problemáticas y conflictos en torno a la movilidad para Cazucá pudo identificarse dos grandes aspectos: la infraestructura y oferta de transporte. Como se desarrolló en la caracterización de la zona, la comuna cuenta con una notable problemática en términos de equipamientos e infraestructura, de tal manera que las vías principales en los dos sectores identificados son las únicas en un estado no tan malo y aun así en época de lluvias se ven afectadas por deslizamiento de tierra y aguas negras.

Asimismo, las calles o avenidas secundarias se encuentran sin pavimentar, lo cual influye en que las busetas no abarquen una amplia cobertura en los barrios e implique más tiempo de caminata para las personas.

*“Bueno, pues evidentemente una de las problemáticas es la infraestructura vial ¿sí? Eh la montaña no cuenta con una infraestructura vial digna pues la cual genera que en momentos de invierno pues los vehículos se estanquen, que hayan accidentes, ehh, sí que a veces se deslicen los carros y se estrellen contra viviendas, que se varen, eso pues es una de las grandes problemáticas que hay” (E4, líder juvenil, estudiante de universidad y habitante del barrio Luis Carlos Galán II sector, comunicación personal, 29 de junio de 2021)*

Este aspecto también influye en la movilidad peatonal, pues el estado de las vías dificulta la movilidad de los residentes al tampoco contar con andenes o espacios apropiados, esto se complejiza cuando se trata de personas con discapacidad que requieren movilizarse entre los barrios.

Por otro lado, se encuentra lo referente a la oferta de rutas, ya que los habitantes entrevistados consideran insatisfecha la oferta de transporte por parte del transporte formal en cuanto a la frecuencia y rutas que conecten no solo los barrios de la comuna con el municipio sino con Bogotá

*“Umm, yo digo que pues la falta de rutas para otros lugares y aparte de eso el horario, porque el horario solamente va hasta las nueve y media, diez de la noche y las personas que ya llegan después de esa hora tienen que pagar un servicio extra y no llegan hasta la casa, sino que hasta cierto punto y ahí les toca ya caminar por el lado de Soacha. Por el lado de Bogotá si están los piratas que lo llevan a uno hasta Santo Domingo y ahí ya si obviamente caminar hacia el lado de Soacha” (E3, comunicación personal, 1 de julio de 2021)*

Además de la inseguridad que se presenta en la zona para los usuarios y prestadores del servicio, pues según indicaron entrevistados se presentaron robos en las busetas o en el transcurso del recorrido, dejando conductores de bus fallecidos.

*“La otra la implicación que ha tenido prestar el servicio en la comuna 4 es que debido a la situación de índole de inseguridad pues nuestra empresa Coopcasur pues desafortunadamente le han asesinado la delincuencia tres conductores, eh...hace... el año antepasado nos mataron el ultimo conductor justamente en la comuna 4 por atracarlos, y así sucesivamente nos han matado pues tres conductores, ese es como la situación dura que ha tenido que afrontar” (E11, comunicación personal, 2 de julio de 2021).*

Otro aspecto importante recae en la informalidad en el transporte que se presenta en la comuna, si bien esta es una ayuda para la falta de oferta de transporte en la zona, implica para los habitantes el aumento en los costos de transporte obligando a los habitantes a tomar transporte particular, pagando dos o tres transportes y elevados costos de pasajes en el servicio informal y caminar hasta llegar a su casa. Por otro lado, se encuentra la desatención e ineficiencia de las entidades locales para atender las problemáticas de movilidad de la comunidad y dar soluciones a largo plazo, así como el lento proceso de legalización de barrios o dotación de servicios como acueducto, alcantarillado.

En cuanto a las personas que se encuentran en el transporte informal la principal problemática es su carácter ilegal por lo cual la alcaldía en conjunto con policía realiza controles reteniéndoles sus vehículos, aspecto que afecta directamente a los conductores y dueños de estos carros que prestan este servicio, tal como lo relata Fernando,

*“La problemática que tenemos al señor comandante del transporte, que es el que viene como ratas a llevarnos los carros, a quitarnos, no se deja ni hablar, ni siquiera revisa que hay hambre, que tenemos necesidades, que simplemente ¡pum! Se nos lleva los carros y ya. Ni siquiera tenemos derechos a nada, la otra vez le pegaron a un conductor, era menor de edad y le pegaron, menor de edad, tenía 17 años pero ya era conductor, le pegaron al muchacho, la mayoría de agentes de tránsito vienen es a perseguirnos como ratas y nos llevan, cuando menos nos hacen la emboscada y ni siquiera un cono, nada sino de una vez, vienen y enganchan carro y hasta luego, por lo que sea, por pirata o como se dice, servicio informal, por documentos, es que ni preguntan por nada, ¡pum!, se los llevan y se los llevaron, y ahí tenemos la problemática toda la vía de ellos, y sabemos que los dueños de las grúas son ellos, los dueños de los parqueaderos, la alcaldía no sé cómo manejará eso pero la mayoría de los policías son los dueños de las grúas y no sé si hasta de los patios, y esa es la única problemática que hemos tenido”* (E10, conductor de transporte informal para Altos de cazuca, comunicación personal, 8 de julio de 2021)

además, menciona otra problemática que se direcciona hacia el mal estado de las pocas vías de acceso que tiene el sector

*“porque del resto la vía, que tiene más vía un río porque la única vía que tenemos de acceso es un río y una trocha de herradura y por eso pasamos los pedacitos de carro, por eso no se pueden tener vehículos en buen estado, por la misma vía que hace treinta años, cuarenta años es la misma y mírela, si quiere tómeme un vídeo, la foto de cómo está de mal estado y cada vez que sube un alcalde, viene y nos pregunta, viene y hacen, no es que ya les vamos a arreglar, vamos a pavimentar, a ustedes nunca los vamos a molestar, les vamos a colaborar, por lo menos el señor Saldarriaga, el alcalde pasado el señor Nemocón que es dueño de todas las busetas y el profe, siempre lo mismo, vienen y que ya les hacemos y jamás en la vida hicieron nada y ahí seguimos con la misma vía, si quiere siga la ruta y usted misma se va a dar cuenta”* (E10, conductor de transporte informal para Altos de Cazuca, comunicación personal, 8 de julio de 2021)

Finalmente se expresa la falta de paraderos de transporte para ciertos puntos de la comuna que no cuentan con buena oferta de rutas.

## 9. Enfoque diferencial

Las entrevistas realizadas no revelaron información considerable sobre este aspecto, sin embargo, pueden encontrarse varios aspectos relacionados a este tema.

La comuna cuenta con unas condiciones de vulnerabilidad marcadas que se han descrito a lo largo del informe, una de estas es la inseguridad que si bien afecta a todos los habitantes de los dos sectores y la comuna en general, se percibe más marcada para las mujeres, por ejemplo, la entrevistada 14 expresa que se ha sentido insegura abordando el transporte informal en horas de la noche por la inseguridad en el sector y por el hecho de ser mujer.

*“¿quiere que le cuente algo? Una anécdota así rápido. Mire que mi mamá hace como dos años, antes de pandemia, ahh pues mi mamá tuvo un atentado, entonces yo fui allá...a mi mamá y el último carrito que subía era a las diez y media, y yo me subí a las diez y media y sabiendo que yo soy de la loma, y ese carrito que me recogió, yo venía muy asustada, porque uno le da miedo que de pronto el mismo conductor de los carritos o sea, le haga a uno algo porque pues es que hay de todo, entonces pues, no hay otra opción de tomar ese vehículo sino eso, y esa anécdota se la cuento porque esa noche subí muy asustada porque me tocó coger eso porque si no como me subo a pie, es más riesgoso y cogí ese transporte pero subí mal, estaba que sudaba ahí de los nervios, entonces es algo complejo que no tengamos ni siquiera...o sea, no hay ni alimentadores para uno subir en alimentador hasta aquí...en la estación de cazuca que es la de la mitad de la loma, no hay” (E14, Directora de la fundación semillas y raíces en Altos de Cazuca, comunicación personal, 27 de junio de 2021)*

Por otro lado, las notables deficiencias en torno a la infraestructura de la comuna influye en la calidad de vida y movilidad de las personas con algún tipo de discapacidad, ya que desplazarse por las calles de su barrio se vuelve conflictivo por la inclinación de la montaña, los deslizamientos de tierra en las vías y demás, por ejemplo, la entrevistada 1 cuenta con una enfermedad en su pierna lo cual le dificulta caminar largas distancias y expresa una notable complejidad para caminar por la comuna por los aspectos de infraestructura que se ha explicado anteriormente; de igual forma el entrevistado 21 cuenta con una discapacidad por una dificultad para caminar lo cual lo lleva a desplazarse con muletas, en ese sentido, se entiende que las vías no cuentan con la infraestructura apropiada para caminar por los barrios de la comuna. Otro aspecto encontrado recae en la vulneración que produce la falta de equipamientos en torno a la salud, pues es complejo que las partes altas de la comuna pueda llegar una ambulancia para trasladar a las personas que por condiciones médicas lo necesiten con urgencia o que demanden de un transporte como taxi para movilizarse a un centro de salud.

## Referencias

Torres Torres, E. M., López-López, J. S., y Rojas Ospina, D. E. (2020). En dirección a las alturas. Historia del poblamiento y caracterización sociodemográfica de Altos de Cazucá, 1976 - 2015. *Revista Colombiana de Ciencias Sociales*, 11(1), pp. 78-99. DOI: <https://doi.org/10.21501/22161201.3244>

Dávila, J. et al (2012). *Movilidad Urbana y pobreza: aprendizajes de Medellín y Soacha, Colombia*. Capítulo 3: p.120-129, p.137-142, p.149-155.

Acuerdo No.14 de 2020 (Consejo Municipal de Soacha). Por el cual se adopta y se aprueba el plan de desarrollo del municipio de Soacha para la vigencia de 2020-2023. "El cambio avanza". 30 de mayo de 2020. Recuperado de: <https://normas-apa.org/referencias/citar-leyes-documentos-legales/>

Díaz Moya, M. (2014). De la urbe a la loma. Historias del proceso de urbanización y poblamiento en Cazuca. (Tesis de Pregrado en Sociología) Pontificia Universidad Javeriana. Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/71420213.pdf>

PARTE 3 SISTEMA DE MONITOREO Y ALERTA TEMPRANA EN SOACHA. (S.F.) Recuperado de: [https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11878386\\_03.pdf](https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11878386_03.pdf)

## Notas de prensa

1. Prensa Alcaldía de Soacha. (16 de Marzo de 2021). SOACHA IMPLEMENTARÁ PICO Y PLACA PARA ESTE PUENTE FESTIVO Y RETORNO DE SEMANA SANTA. Recuperado de: <https://www.alcaldiasoacha.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Soacha-implementar%C3%A1-Pico-y-Placa-para-este-puente-festivo-y-retorno-de-Semana-Santa.aspx>
2. El Espectador. (31 de marzo de 2021- 6:13am). Pico y placa en Soacha y otras estrategias para mejorar la movilidad del municipio. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/bogota/pico-y-placa-en-soacha-y-otras-estrategias-para-mejorar-la-movilidad-del-municipio-article/>
3. Prensa Alcaldía de Soacha. (20 de Julio de 2020). FASES II Y III DE TRANSMILENIO COMENZARÁ CONSTRUCCIÓN EL PRÓXIMO AÑO. Recuperado de: <https://www.alcaldiasoacha.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Fases-II-y-III-de-TransMilenio-comenzara-construccion-el-proximo-ano.aspx>
4. El Tiempo. (09 de mayo 2016, 08:37pm). Las trabas que tiene la movilidad de Soacha. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16587073>
5. Alcaldía de Soacha. Objetivos de movilidad (Consultado el: 18/08/2021) Recuperado de: <https://www.alcaldiasoacha.gov.co/SecretariayDependencias/Paginas/Objetivos-Movilidad.aspx>
6. Transmilenio (Noviembre 10 de 2017). TransMilenio escucha a la comunidad de Ciudad Bolívar. Recuperado de: [https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/149816/publicacionestransmilenio\\_escucha\\_a\\_la\\_comunidad\\_de\\_ciudad\\_bolivar/](https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/149816/publicacionestransmilenio_escucha_a_la_comunidad_de_ciudad_bolivar/)

7. La Tribuna. (24 mayo, 2019). ALCALDÍA DE SOACHA CONTINÚA PAVIMENTANDO LAS VÍAS DE LA ZONA INDUSTRIAL. Recuperado de: <https://periodicolatribuna.com/periodicolatribuna/2019/05/24/alcaldia-de-soacha-continua-pavimentando-las-vias-de-la-zona-industrial/>
8. El Tiempo. (9 de abril de 2021). Cuarentena del fin de semana en Bogotá no aplica para Soacha. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/bogota/cuarentena-en-bogota-no-afectara-en-soacha-579334>
9. El Tiempo. (24 de mayo de 2021). Restricción a los vehículos de carga en Soacha. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/bogota/soacha-restriccion-para-vehiculos-de-carga-590699>
10. Periodismo público (3 de octubre de 2020). El ambicioso plan de movilidad del alcalde de Soacha, restricciones y obras van de la mano. Recuperado de: <https://periodismopublico.com/el-ambicioso-plan-de-movilidad-del-alcalde-de-soacha-restricciones-y-obras-van-de-la-mano>
11. Semana. (3 de julio de 2021). Soacha invertirá más de 170.000 millones de pesos en obras de infraestructura vial, una cifra récord que permitirá descongestionar la movilidad con Bogotá. Recuperado de: <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/soacha-invertira-mas-de-170000-millones-de-pesos-en-obras-de-infraestructura-vial-una-cifra-record-que-permitira-descongestionar-la-movilidad-con-bogota/202100/> consultado el 18/08/2021
12. Wradio. (18 de junio de 2020). Lluvias causan graves inundaciones en Altos de Cazucá: Los fuertes caudales han inundado viviendas y locales de comercio en las comunas 4 y 5 de Soacha. Recuperado de: <https://www.wradio.com.co/noticias/regionales/lluvias-causan-graves-inundaciones-en-altos-de-cazuca/20210618/nota/4144423.aspx>
13. El Tiempo. (24 de junio de 2020). Tensión en Soacha por invasión de un terreno por 200 familias. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/bogota/invasion-en-soacha-tension-por-toma-ilegal-de-un-terreno-por-800-familias-510508>
14. CaracolRadio. (6 de junio de 2021). ¿Qué significa presencia de grupos armados ilegales en Bogotá y C/marca?: La Defensoría advierte que hay células urbanas que se desplazan y facilitan la movilidad de estos grupos armados en Bogotá y Cundinamarca. Recuperado de: [https://caracol.com.co/emisora/2021/06/06/bogota/1622992025\\_651868.html](https://caracol.com.co/emisora/2021/06/06/bogota/1622992025_651868.html)
15. Alcaldía de Soacha. (20 de noviembre de 2020). ALCALDÍA DE SOACHA SE PONE ALERTA EN TEMPORADA DE LLUVIAS PARA SALVAR VIDAS. Recuperado de: <https://www.alcaldiasoacha.gov.co/NuestraAlcaldia/SaladePrensa/Paginas/Alcaldia-de-Soacha-se-pone-alerta-en-temporada-de-lluvias-para-salvar-vidas.aspx>
16. Radio Nacional de Colombia. (24 de mayo de 2021). Bus de Transmilenio fue incinerado en Soacha, Cundinamarca. Recuperado de: <https://www.radionacional.co/incineran-bus-transmilenio-soacha-cundinamarca>