



HAL
open science

Activarse desde la periferia. Estrategias y tácticas de desplazamiento en bicicleta y a pie en El Rincón de Suba (Bogotá)

Arthur Ducasse, Maëlle Lucas

► To cite this version:

Arthur Ducasse, Maëlle Lucas. Activarse desde la periferia. Estrategias y tácticas de desplazamiento en bicicleta y a pie en El Rincón de Suba (Bogotá). Revista Ensayo, 2024, 4. hal-04673166

HAL Id: hal-04673166

<https://hal.science/hal-04673166v1>

Submitted on 19 Aug 2024

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Activarse desde la periferia. Estrategias y tácticas de desplazamiento en bicicleta y a pie en El Rincón de Suba (Bogotá)

Moving in and out of the periphery. Strategies and tactics of cycling and walking daily trips in the El Rincón neighborhood in Suba locality (Bogotá)

Arthur Ducasse (Doctorando en Geografía por la Universidad Rennes 2, Francia)

arthur.ducasse@univ-rennes2.fr /  orcid.org/0000-0002-9374-8039

Maëlle Lucas (Doctoranda en Geografía por la Universidad de Rennes 2, Francia)

maelle.lucas@univ-rennes2.fr /  orcid.org/0000-0002-3567-1395

Resumen

En este artículo describimos las tácticas y estrategias que adoptan los habitantes de El Rincón, en Bogotá, cuando se movilizan caminando o en bicicleta. El barrio de El Rincón es una unidad de planeamiento zonal (UPZ) ubicada en el noroccidente de la ciudad, en la localidad de Suba, caracterizado por su alta densidad poblacional y su topografía de difícil acceso. La investigación se basa en un trabajo etnográfico de largo plazo (de febrero de 2021 a julio de 2022). Se realizaron observaciones de las prácticas de movilidad a pie y en bicicleta, entrevistas semiestructuradas y recorridos comentados, con el objeto de describir las estrategias que emplean los habitantes para salir de la UPZ y las tácticas que utilizan para movilizarse en un entorno saturado. Los desplazamientos a pie y en bicicleta parecen ayudar a mitigar el impacto de la congestión vehicular y a tener un mayor control sobre la duración y las condiciones de los trayectos diarios.

Palabras clave

Movilidad activa, El Rincón de Suba, Bogotá, periferia, estrategias, tácticas.

Abstract

This paper intends to describe tactics and strategies that dwellers of El Rincon in Bogota adopt during their daily journeys walking or cycling. El Rincon is a neighborhood, and a zoning unit for planning (UPZ, unidad de planeamiento zonal) located in the north-western end of the city, in Suba locality. Its high population density and its uneasy-to-access topography turned out to be two main aspects of this study. The research is based on a long-term ethnographic field work (from February 2021 to July 2022). Observations of cycling and walking mobilities, semi-structured interviews and ride-along interviews were implemented to describe the strategies the inhabitants elaborate to leave El Rincón, and the tactics they use to move about in this congested environment. Walking and cycling appear to help mitigate congestion's impacts and allow better control on daily journey's length and conditions.

Keywords

Active mobility, El Rincón de Suba, Bogotá, outskirts, strategies, tactics.

Revista ENSAYO - Arquitectura PUCP Estudios de arquitectura, urbanismo y territorio

Número 4 · Año 2024 · ISSN 2710-9726 e-ISSN 2710-2947

Pensar La Movilidad Sostenible En Periferias Populares De Las Metrópolis De América Latina

Editores Pablo Vega Centeno, Jérémy Robert



La siguiente obra ha sido publicada bajo las condiciones de la Licencia Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0, la cual autoriza a terceros distribuir, mezclar, ajustar y construir a partir de la misma, con la excepción de fines comerciales, siempre que le sea reconocida la autoría de la creación original y que dichas creaciones se licencien bajo las mismas condiciones. Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú 2021-02820

ACTIVARSE DESDE LA PERIFERIA. ESTRATEGIAS Y TÁCTICAS DE DESPLAZAMIENTO EN BICICLETA Y A PIE EN EL RINCÓN DE SUBA (BOGOTÁ)

Arthur Ducasse
Maëlle Lucas

ARTHUR DUCASSE está doctorando en Geografía por la Universidad Rennes 2, Francia, prepara una tesis sobre el caminar en las ciudades de Bogotá y Lima desde la perspectiva de la geografía social. Integra el programa Modural, que indaga en la movilidad sostenible en las periferias de Lima y Bogotá.

MAËLLE LUCAS está doctorando en Geografía por la Universidad de Rennes 2, Francia, con una tesis en curso sobre el uso de la bicicleta en Bogotá, enfocada en las representaciones y las prácticas de los ciclistas cotidianos, recreativos o utilitarios. Forma parte del programa Modural.

La pandemia de 2020 evidenció el papel clave de las movilidades activas ante las necesidades de desplazamiento de los hogares de las periferias bogotanas. Al tener que desplazarse en ese momento más cerca de su lugar de residencia, o para evitar la posible saturación del transporte público, muchos habitantes adoptaron nuevas estrategias de movilidad; entre estas, el caminar y la bicicleta asumieron un papel central.

Si bien el incremento reciente de los desplazamientos a pie y en bicicleta para el caso de las metrópolis andinas ha sido documentado en varias investigaciones (Guzmán, Arellana, Oviedo & Moncada, 2021; Robert y otros, 2021), pocos autores se han interesado en las estrategias de movilidad activa en el contexto pospandémico y de las periferias de Bogotá.

Este trabajo se enfoca precisamente en una zona periférica de la capital colombiana conformada por la unidad de planeación zonal (UPZ) El Rincón de Suba.¹ El territorio de esta UPZ presenta pésimas condiciones de accesibilidad, especialmente por su ubicación periférica, al noroccidente de la ciudad, y porque la oferta de transporte público es bastante escasa y de mala calidad. La fuerte exigencia de sus características topográficas pesa sobre la población de El Rincón, de clase media y baja. Es la UPZ más poblada y una de las más densas de Bogotá.² Al mismo tiempo, la concentración de las zonas de empleo en el centro-norte de la ciudad obliga a numerosas personas a desplazarse desde zonas alejadas (Guzmán & Bocarejo, 2017). Estos datos permiten entender por qué, durante el Paro Nacional de 2021, El Rincón resultó un punto de concentración de las protestas contra las reformas del gobierno nacional y frente al empeoramiento de las condiciones de vida en el país.³

Proponemos evidenciar, en este marco, el papel clave de los modos activos entre las estrategias y tácticas de movilidad, reinterpretando la distinción clave que explica Michel de Certeau entre la manera como las personas estructuran su movilidad en función de las posibilidades que les ofrece el entorno urbano (las estrategias) y las microadaptaciones que adoptan los habitantes al encontrarse con los otros usuarios en el espacio público (las tácticas) (De Certeau, 1990; Jirón & Gómez, 2018). Buscamos entender las razones de uso de los modos activos de desplazamiento en esta UPZ periférica, y las estrategias y tácticas empleadas para hacer frente a entornos poco propicios. Para tales propósitos, definimos la *movilidad activa* como la manera de desplazarse con energía proporcionada por el cuerpo humano, un acto funcional que permite transitar en el espacio —urbano, principalmente— y una práctica social que facilita la conexión e interacción con otros habitantes (Di Virgilio & Mancilla, 2021).

Este estudio se apoya en las encuestas que aplicamos durante nuestro trabajo de campo en Bogotá. Se inscriben en el marco de dos tesis de doctorado en

- 1 La ciudad de Bogotá está dividida en veinte grandes zonas, llamadas *localidades* (por ejemplo, Suba), divididas, a su vez, en UPZ (en este caso, El Rincón).
- 2 Véanse, por ejemplo, los datos proporcionados por el Laboratorio Urbano de Bogotá (<https://bit.ly/3gXGTyD>).
- 3 A fines de abril de 2021, en las grandes ciudades del país, especialmente en Cali y Bogotá, estallaron protestas contra la reforma tributaria del gobierno del presidente Iván Duque, en un contexto de fuerte violencia y de crisis económica después de las olas de covid-19. Estas protestas paralizaron amplios sectores de la ciudad de Bogotá.

curso y del programa de investigación Modural, que indaga en las movilidades en los barrios populares de Lima y Bogotá.^{4,5}

② CONTEXTO: EL RINCÓN DE SUBA, UNA CENTRALIDAD POPULAR EN LA PERIFERIA DE BOGOTÁ

Bogotá es una ciudad de más de nueve millones de habitantes, sumamente segregada (DANE, 2018). Las dificultades para desplazarse se experimentan en toda la ciudad, pero de manera más aguda en las periferias de la ciudad (Guzmán y Bocarejo, 2017). Cabe recordar que la concentración de empleos en los ejes centro-norte y centro-occidente, combinada con la concentración de la población en las periferias occidental y sureña, conlleva una saturación diaria del transporte y la congestión de las vías.

A partir de la Encuesta de Movilidad Urbana (EMU) de 2011, Guzmán y Bocarejo (2017) puntualizan que el 41% de los desplazamientos por motivo trabajo tienen como destino solo cuatro UPZ, lo que corresponde al 3% del área del territorio urbano del distrito. Más recientemente, Demoraes y otros (2020) han mostrado, con datos de la EMU de 2019 (Unión Temporal STEER & CNC, 2019), que este desequilibrio territorial sigue vigente, como se refleja en los saldos de viajes en las mañanas, es decir la diferencia entre el número de ingresos y salidas de los respectivos lugares. Estos saldos son muy positivos para las UPZ del centro-norte y del centro-occidental, y negativos para las periferias, particularmente para las más pobladas, como es el caso de El Rincón (Demoraes y otros, 2020, p. 38). Tal situación implica importantes dificultades de movilidad en la ciudad, sobre todo para los habitantes de las periferias, a menudo los más vulnerables.

En este contexto, el transporte es clave para reducir las desigualdades de acceso a los recursos urbanos (Bocarejo & Oviedo, 2012). No obstante, y a pesar de la implementación del Bus Rapid Transit (BRT) en la década de 2000 (Hidalgo, Pereira, Estupiñán & Jiménez, 2013), del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en los años 2010 y del sistema de *pico y placa* desde los años 1990, la ciudad de Bogotá mantiene altos niveles de congestión vehicular que afectan a las zonas más periféricas.⁶

El Rincón está conectado al resto de la ciudad por el portal TransMilenio de Suba, en la frontera noroccidental, y las dos estaciones de la avenida Suba: La Campiña y Transversal 91. Estas estaciones se inauguraron en 2006, durante la segunda fase de construcción del sistema TransMilenio, lo que permitió acortar considerablemente los tiempos de viaje hacia el sur

4 Arthur Ducasse, *Marcher dans les villes andines, enjeu de développement urbain durable et d'équité sociale* (<https://www.theses.fr/s298725>), y Maëlle Lucas, *Le vélo en ville: politiques publiques, processus d'apprentissage, pratiques quotidiennes et mobilisations collectives en France et en Colombie* (<https://www.theses.fr/s234449>).

5 <https://modural.hypotheses.org/>

6 Sistema de alternancia de la circulación de automóviles particulares que aplica la Alcaldía de Bogotá de lunes a viernes, de seis de la mañana a nueve de la noche.

y el centro de la ciudad (Hidalgo y otros, 2013); sin embargo, este sistema alcanza muy bajos niveles de satisfacción (Rodríguez, Herrera & García, 2017). El TransMilenio funciona, además, con un sistema de buses alimentadores que conecta los barrios alejados del portal, con una tarifa reducida. La implementación del SITP resulta del doble esfuerzo de formalización e integración tarifaria del antiguo sistema de transporte de Bogotá. Las rutas del SITP Zonal tienen cobertura en casi toda la ciudad (Bocarejo y Urrego, 2022), pero la realidad muestra que falla en algunas áreas de la zona que nos interesa. Así pues, el transporte público no logra atender la demanda de movilidad de todos los habitantes.

A pesar de los esfuerzos de las tres últimas décadas (Montezuma, 2000; Pardo, 2013), El Rincón de Suba —y, más en general, el extremo noroccidente de la ciudad— soporta todavía muy malas condiciones de movilidad. Un factor es el peso de las rupturas topográficas; otro, la integración reciente de esta zona a la ciudad de Bogotá, lo mismo que su densificación.

El peso de la topografía

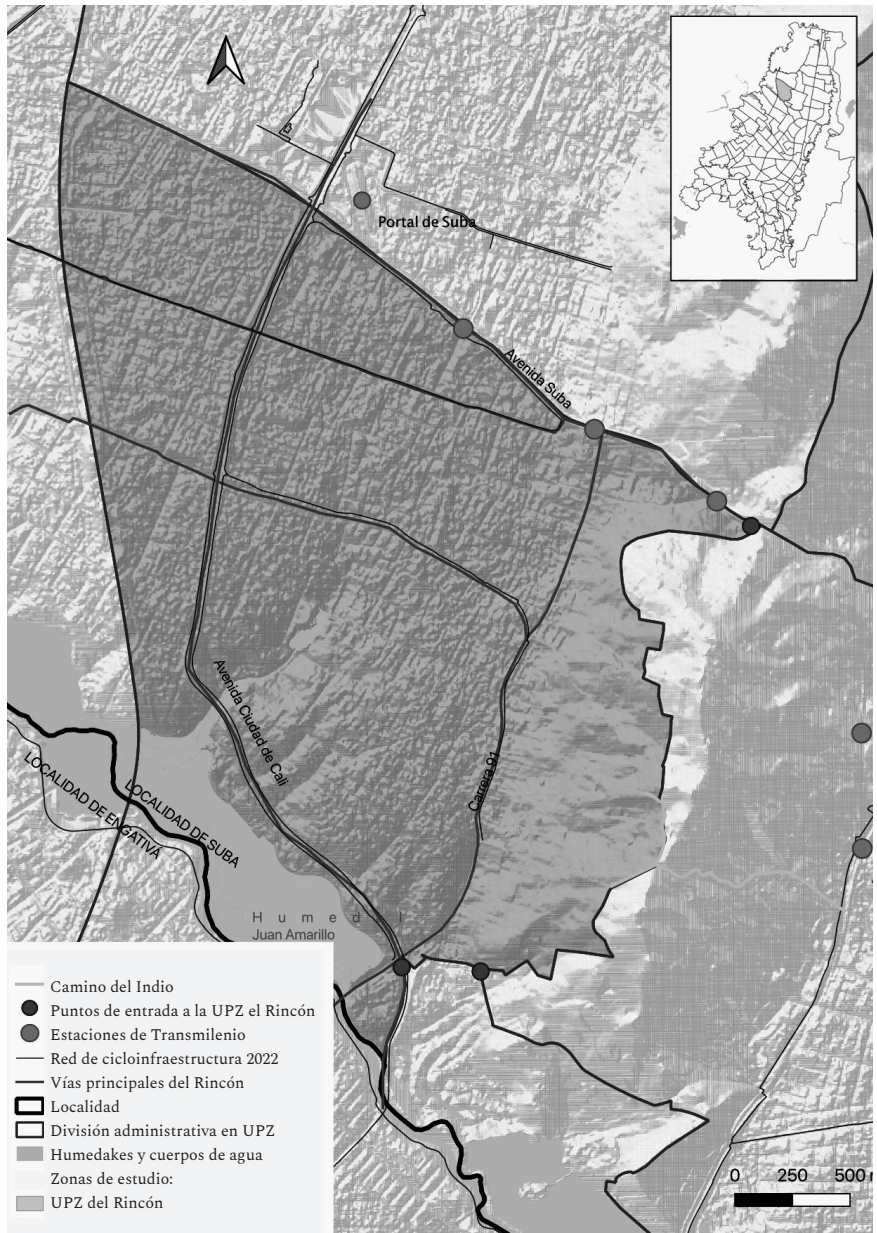
El Rincón se ubica en el occidente de la localidad de Suba (imagen 1). Limita al sur con la localidad de Engativá, con la que comparte el humedal Juan Amarillo (imagen 2). Al oriente, el cerro sur de Suba se sigue urbanizando, pero los accesos son escasos. La avenida Suba, al norte, y la carrera 118, al occidente, constituyen rupturas en la organización del territorio. El humedal y los cerros son dos obstáculos topográficos que frenan la movilidad. Esta configuración geográfica da lugar a una congestión constante de los dos puntos principales de entrada hacia la UPZ de El Rincón, en especial hacia el occidente de Suba: la avenida Suba, al norte, y la avenida Ciudad de Cali, al sur.

La urbanización y la integración recientes de El Rincón a la ciudad de Bogotá

Hace menos de un siglo, el territorio hoy ocupado por la UPZ de El Rincón era mayoritariamente rural. De hecho, su carácter periférico se refleja incluso en la toponimia, ya que *Rincón* es el nombre que las autoridades le dieron al antiguo resguardo muisca⁷ de Suba que fundaron los españoles en el siglo XVII. No obstante, a finales del siglo XIX el Estado colombiano rechazó el carácter indígena del territorio de Suba, lo que llevó a la creación del municipio de Suba en 1875.

La urbanización de la UPZ fue veloz e informal desde los años 1960 (Ordóñez, 1992). Las familias muisca (tres mil según los datos del cabildo

7 De acuerdo con el Decreto 2164 de 1995, artículo 21, «Los resguardos indígenas son propiedad colectiva de las comunidades indígenas a favor de las cuales se constituyen y conforme a los artículos 63 y 329 de la Constitución Política, tienen el carácter de inalienables, imprescriptibles e inembargables. Los resguardos son una institución legal y sociopolítica de carácter especial, conformada por una o más comunidades indígenas, que con un título de propiedad colectiva que goza de las garantías de la propiedad privada, poseen su territorio y se rigen para el manejo de éste y su vida interna por una organización autónoma amparada por el fuero indígena y su sistema normativo propio» (Departamento Nacional de Planeación, s. f.).



▲ Imagen 1

Contexto de la movilidad en El Rincón de Suba. Elaboración: Maëlle Lucas y Arthur Ducasse (2022). Fuente: Datos Abiertos Bogotá.

► Imagen 2

Paisaje del humedal Juan Amarillo, que separa la localidad de Engativá, a la izquierda, y la UPZ de El Rincón de Suba, a la derecha. Vista desde el techo de la Casa de la Cultura de Ciudad Hunza, calle 128B, carrera 86-20. Foto: Arthur Ducasse (junio de 2022).



de Suba) empezaron a lotizar sus tierras y a venderlas. Por otro lado, el aumento poblacional de Bogotá y la inmigración desde otras regiones del país implicaron extender la urbanización de la ciudad. Así, las autoridades distritales integraron Suba a la ciudad en 1955, al declarar este territorio como localidad de Bogotá, con su propia alcaldía local en 1991. Más recientemente, la localidad conoció un fenómeno de verticalización de las habitaciones, con la construcción de edificios de tres pisos en la UPZ de El Rincón, lo cual conllevó el desarrollo de conjuntos cerrados formales y la densificación del territorio.

En los últimos años, la urbanización e integración de El Rincón continuó por los sectores suroccidental y noroccidental, con edificios de vivienda de más de tres pisos. Esta dinámica resultó tan intensa que la UPZ de El Rincón es ahora la más poblada de Bogotá, con más de trescientos mil habitantes, y una de las más densas (Unión Temporal STEER & CNC, 2019).

Esta configuración participa en hacer de la UPZ una de las más concurridas a pie y en bicicleta. El 51% de los viajes diarios que tienen como origen la UPZ se hacen a pie, en su mayoría por habitantes poco autónomos en los espacios públicos —niños, ancianos— y que pueden estar más expuestos a la inseguridad ciudadana o al acoso sexual, como es el caso de las mujeres (Moscoso y otros, 2020; Unión Temporal STEER & CNC, 2019). Al contrario de las personas que caminan, los ciclistas son sobre todo hombres. Siendo Suba una de las localidades más diversas de la ciudad a nivel socioeconómico, el uso de la bicicleta es, también, muy diferenciado. Por un lado, el uso recreativo y deportivo está muy desarrollado y es más importante entre los ciclistas de clase media-alta y alta; por otro, el uso utilitario también está muy anclado en

► Imagen 3

Hora pico en la entrada sur de El Rincón, carrera 91 y avenida Ciudad de Cali, 17:30 horas. Foto: Maëlle Lucas, mayo de 2021.



la localidad y en el Rincón, sobre todo entre los ciclistas de clase baja y media-baja. Estos últimos desplazamientos son más frecuentes y se concentran en los horarios de entrada y salida del trabajo o de los estudios. También son desplazamientos más cortos: 59% de los viajes son de menos de cuatro kilómetros entre estos perfiles utilitarios de Suba.⁸

Estado de la movilidad en el Rincón

La urbanización del sector occidental de Suba fue en gran parte informal; por lo tanto, no se anticipó la circulación automotriz que se generaría más tarde (Beuf, 2011). Esto tuvo como consecuencias el diseño de una red de vías angostas y la falta de áreas de estacionamiento. Así, El Rincón se caracteriza hoy por una congestión vial importante en los ejes principales de circulación —avenida Ciudad de Cali, avenida Suba, carrera 91— (imagen 3) y por la importante presencia de puestos de venta en los espacios públicos.

El sistema de transporte masivo está poco desarrollado en el Rincón: tres estaciones del TransMilenio. Las rutas zonales y alimentadoras cubren la retícula del territorio de manera poco eficiente, debido a la congestión vehicular y la saturación de ciertas rutas. Por otra parte, la zona del cerro sur de Suba está abandonada por el transporte público, lo que abona en favor

8 Considerando ciertos modos de desplazamiento, se destacan clásicamente el uso recreativo, con el propósito de disfrutar del modo de desplazamiento y del entorno, y el uso utilitario, para cumplir con un objetivo de desplazamiento preciso, como ir al trabajo o al lugar de estudio.

del desarrollo de rutas «piratas» con motos y camionetas. La tasa de motorización es una de las más bajas de la ciudad, con menos de un automóvil por cada cien personas; en la región de Bogotá, la tasa de motorización promedio es de quince vehículos con cuatro ruedas por cada cien habitantes (Unión Temporal STEER & CNC, 2019)

③ **METODOLOGÍA**

En el marco de nuestras tesis diseñamos dos encuestas cualitativas, con entrevistas semiestructuradas y recorridos comentados con los habitantes. Si bien las entrevistas nos permitieron coleccionar datos sobre las prácticas y las representaciones de los habitantes acerca del caminar y de la bicicleta, nos llevaron también a entender la inscripción de los modos activos en el marco más amplio de las estrategias de movilidad (De Certeau, 1990; Jirón & Gómez, 2018).

Por otro lado, realizamos recorridos a pie y en bicicleta —empezando en la UPZ de El Rincón de Suba, siete recorridos a pie y tres en bicicleta— con tres objetivos: a) observar el comportamiento de los caminantes y ciclistas, así como las tácticas desarrolladas para moverse en el espacio público (De Certeau, 1990; Martínez y Avilés, 2019); b) entender la evolución de las percepciones en movimiento, mediante una entrevista libre durante el recorrido (Thibaud, 2001); y c) documentar las atmósferas visuales, sonoras, táctiles y olfativas, y la relación de los usuarios con los diversos entornos (Thibaud, 2015). Con este material buscamos entender las experiencias de desplazamiento de caminantes y ciclistas. Debido a la diferente índole de los recorridos, grabamos videos en bicicleta (en el marco más amplio del programa Vélotactique⁹), y a pie tomamos principalmente fotos (método desarrollado en el marco del programa Modural).

La metodología que aplicamos nos permitió acercarnos lo más posible a los componentes activos de las estrategias y tácticas de movilidad de los habitantes. De manera complementaria, abordamos el tema infraestructural mediante entrevistas exploratorias con expertos y actores involucrados en la planeación urbana, e hicimos observaciones en puntos claves de El Rincón de Suba. Colectamos datos sobre el entorno y el contexto de la UPZ desde febrero de 2021 hasta julio de 2022, a través del método de la observación etnográfica (Lapassade, 2002), para entender los usos rutinarios de la movilidad y del espacio público (De Alba & Aguilar 2012; Larsen, 2014). Con esto, hemos comprobado que la infraestructura que favorece los modos activos de desplazamiento es muy deficiente en la UPZ (Observatorio del Espacio Público, 2017; Guzmán, Arellana & Castro, 2022), lo cual acarrea conflictos en el uso del espacio público, malestar y vulnerabilidad de los habitantes que se desplazan en bicicleta o a pie.

④ **ESTRATEGIAS DE MOVILIDAD ACTIVA EN EL RINCÓN DE SUBA: BÚSQUEDA DE EFICIENCIA Y AUTONOMÍA**

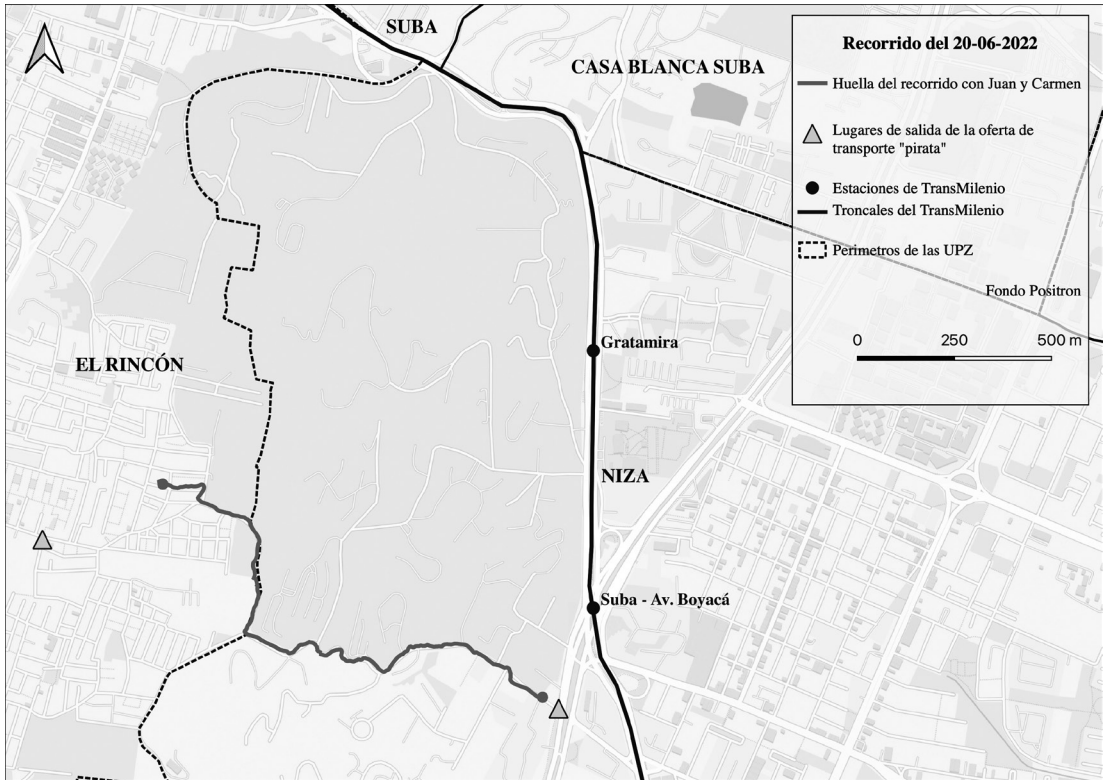
Al analizar nuestras encuestas, aparece muy claramente el papel clave de los modos activos en la movilidad cotidiana de los habitantes de El Rincón de Suba. Si bien la bicicleta es un modo de desplazamiento a conciencia, que conlleva una reflexión sobre la movilidad cotidiana por parte de los usuarios, el caminar actúa más como un conector que permite adaptarse a los contextos de desplazamiento, y no hace falta subrayar su omnipresencia en los espacios de circulación.

El caminar y la bicicleta como modos de desplazamientos eficientes para salir de El Rincón

Para muchos habitantes de El Rincón, el uso de la bicicleta se justifica por la falta de eficientes alternativas de transporte. La bicicleta responde a la necesidad de movilidad rápida y sin trasbordo. Una de las personas encuestadas, que vive desde siempre en la UPZ de El Rincón, resalta los factores que intervienen cuando elige la bicicleta como medio de transporte principal, entre los diferentes medios a su alcance. Es docente en un colegio de la localidad de Puente Aranda, en el centro de la ciudad —donde empezó a trabajar desde unos meses antes de la pandemia— y lleva varios años usando la bicicleta para desplazarse en la ciudad. Cuenta que antes solía tomar el transporte público. Caminaba por el cerro sur hasta la avenida Boyacá y se subía al bus que lo llevaba a su trabajo. Empezó a usar la bicicleta por recomendación médica y porque se dio cuenta de que podía ahorrar tiempo de viaje, en comparación con el transporte público, muy lento y poco confiable en cuanto a los horarios. Justifica su decisión con argumentos de eficiencia:

Yo hice la medición. En transporte público, para salir de acá de la casa tengo que estar saliendo faltando 20 para las 5: 4:40 de la mañana. Está el recorrido hacia arriba [por el cerro sur], el esperar el bus y todo esto. Yo me demoro, más o menos, en llegar al colegio, tomando los dos transportes, entre una hora y cuarto y una hora y veinte. [...] Y en bicicleta, como a mí me gusta andar un poquitico rápido a esa hora, que no hay tanta gente, me demoro entre 45 y 50 minutos. Entonces, salgo a las 5 de la mañana, y estoy llegando a las 6, casi, de la mañana, al colegio (José, barrio el Rincón).

Este ciclista evidencia el factor tiempo en la elección del modo de transporte, y también la libertad de tener control sobre sus horarios, mientras que si se moviliza en bus depende de factores externos —horarios, tiempo de viaje, conexiones, congestión, etcétera— lo cual le genera cierta incertidumbre. De igual manera, la eficiencia de los modos activos es un elemento central de las estrategias de movilidad para salir de la UPZ. Siete de los trece caminantes entrevistados mencionan que circulan por los caminos del cerro sur de Suba para salir de la UPZ o para pasear. Estos caminos, conformados por la calle



▲ Imagen 4
Huella GPS del recorrido comentado con Juan y Carmen en junio de 2022. Trazo del recorrido desde la avenida Boyacá hasta el lugar de residencia. Elaboración: ArthurDucasse (octubre de 2022, QGIS-Umap). Fuentes: TransMilenio, 2020; Demoraes y otros, 2020; Datos Abiertos Bogotá, 2022; Open Street Map.

128B, la calle 131 y la carrera 83, conectan la UPZ de Niza, donde vive buena parte de los habitantes de estratos altos, con la UPZ de El Rincón. Forman parte de la antigua conexión entre los pueblos muisca de Suba y Usaquéen, y las personas encuestadas se refieren a esta ruta como «el camino indígena», el «camino antiguo» o el «camino del indio». La ruta más eficiente es la calle 128B, que ofrece un acceso para los habitantes del cerro a la avenida Boyacá y a la troncal de Suba del TransMilenio (paradero Suba-Av. Boyacá), sin desviarse por la avenida de El Rincón.

A falta de transporte público colectivo e individual en esta zona, se ha desarrollado una oferta de transporte «pirata»⁹. Las camionetas salen de la avenida Boyacá o de la carrera 88ª Bis B, cerca del colegio San José de Calasanz, entre varios puntos, y cobran 1500 pesos colombianos por el pasaje (1,50 soles o 0,34 dólares en abril de 2022). Los habitantes pueden tomar en cuenta esta oferta como parte de sus recorridos por el cerro. Juan y Carmen, por ejemplo,

9 Con esta expresión los habitantes se refieren a camionetas que transportan informalmente a los pasajeros de un lado del cerro al otro.
10 Los nombres de las personas entrevistadas han sido cambiados para asegurar su anonimato.
11 En el mapa 2 solo se ve el recorrido desde la Av. Boyacá hasta el domicilio.

salen a pasear el fin de semana hacia el centro comercial Bulevar Niza, donde hay un cine.¹⁰ Ellos viven en la parte alta del cerro sur, en el barrio de los Naranjos. Para salir hacia los barrios de Niza suben unos ochocientos metros hasta el paso del cerro, bajan más de un kilómetro hasta la avenida Boyacá y atraviesan los conjuntos del barrio de Sotileza para llegar hasta la avenida Suba: una hora el recorrido a pie (imagen 4).¹¹ Durante el recorrido acompañado mencionan los árboles y los pájaros del cerro como un incentivo para hacer este viaje a pie; sin embargo, al regresar prefieren tomar una camioneta «pirata» en la avenida Boyacá, para subir hasta el convento de la carrera 83 y rematar a pie los últimos quinientos metros.

Igual pasa con Marcela y Erica, que recorren estos caminos todos los días para desplazarse hacia sus lugares de trabajo. Al subir al cerro, es más común para ellas usar la oferta informal o el transporte individual público, porque el trayecto a pie puede ser pesado. No obstante, en caso de que el transporte se demore o esté ausente, porque los carros «piratas» no circulan en la noche ni en horarios poco concurridos, prefieren recorrer todo el «camino del indio» a pie, ya que lo encuentran agradable, con poco tránsito y con espacios de naturaleza.

En estos casos, el caminar permite conectar con una oferta de transporte barata, aunque también incierta. Es más, estas estrategias ahorran varios pasajes de TransMilenio o SITP, que pueden alcanzar un valor de más de 10 000 pesos en total (9 soles; 2,22 dólares), y son iguales de eficientes en términos de tiempo: una hora, aproximadamente. Permiten tener certidumbre en cuanto al tiempo de desplazamiento, porque estos viajes no dependen del tráfico.

Autonomía, arreglos intrafamiliares e interdependencias en las estrategias de movilidad

Optar por la caminata o la bicicleta a menudo implica una mayor autonomía, porque se limita la dependencia del transporte público o individual motorizado; sin embargo, permanecen en pie algunas interdependencias, tal como lo explican Jirón y Gómez (2018). Según las autoras, dentro y fuera del hogar existen redes de interdependencia que se apoyan en esquemas de dominación, sobre todo de género; y en nuestras encuestas estas interdependencias aparecen de manera muy diferenciada. Si bien la bicicleta permite a ciertos habitantes sentirse autónomos en cuanto a su movilidad, quienes caminan optan más regularmente por integrar estas interdependencias a sus estrategias, al caminar en compañía.

Sofía, de 45 años, lleva más de tres décadas viviendo en el barrio Lagos de Suba, en la UPZ de El Rincón, y desplazándose en bicicleta en Bogotá. Trabaja en el occidente de la ciudad, en la localidad de Fontibón, y no le conviene tomar el transporte público, ya que el viaje entre su lugar de trabajo y su casa le tomaría mucho tiempo y tendría que hacer varios trasbordos. Prefiere usar su bicicleta, que le permite hacer un viaje más directo. Más allá de esta facilidad, la bicicleta es, según ella, una herramienta para su autonomía. Compara su situación con la de su hermana, que depende de su marido y su automóvil para poder desplazarse en la ciudad, y valoriza el hecho de ser libre de manejar sus horarios y sus viajes. En este sentido, la bicicleta, como factor de autonomía, permite a las mujeres liberarse parcialmente de las interdependencias en las

que pueden verse comprometidas al estar más implicadas en el funcionamiento del hogar (Jirón & Gómez, 2018).

Es preciso mencionar que el uso de la bicicleta no es exclusivo; también se inscribe en una estrategia de movilidad que puede integrar otros medios de transporte. Asimismo, la bicicleta permite salir de El Rincón con mayor facilidad y desplazarse hasta relativamente lejos; no obstante, es más complicado moverse en bicicleta cuando hay que hacer compras y llevar paquetes.

El siguiente ejemplo evidencia que, para los desplazamientos más cortos, la bicicleta se vuelve menos atractiva que el caminar:

Las [compras las] hago acá, es que acá tengo todo cerquita, ¿viste? Allí por donde pasé, que hay un D1, un Justo y Bueno; acá, subiendo por este lado, hay el [supermercado] Surtimax, un Coratiendas. Entonces, casi no. Cuando tengo que... cuando voy a comprar por cantidad, digamos, lo que es proteína, si tengo suficiente plata voy al matadero [donde se compra la carne]. Ahí sí, voy en la bicicleta. Al que queda en la 13 con Cali, San Martín. Ahí sí, ya vamos, voy con [mi esposo], y vamos en la bicicleta. Nos vamos por toda la Cali. Cogiendo toda la ciclorruta de la Cali. Pero por lo general siempre lo hago acá en el barrio (Sofía, barrio Lagos de Suba).

Como los lugares donde hace las compras le quedan muy cerca, Sofía prefiere caminar. Esta constatación se puede relacionar con la problemática de la movilidad del cuidado en bicicleta: este medio de transporte no alcanza a ser compatible con muchas de las necesidades del hogar, como cargar las compras o acompañar a los niños.¹² En este ejemplo, la ciclista tiene que ir con su esposo para llevar la mercancía a su casa. De hecho, el 60% de la movilidad del cuidado se hace a pie (Unión Temporal STEER & CNC, 2019).

En otro caso, Isabel muestra cómo las estrategias de movilidad para salir de El Rincón articulan en tiempo real el caminar con otros modos de transporte. Isabel vive en Altamar, al sur de El Rincón, y camina diariamente hasta Quirigua, en la localidad de Engativá, para acompañar a su hija hasta el colegio:

En la mañana yo llevo a la niña al colegio, como ya te contaba; esto es en Quirigua. No hay transporte público por ahí, y el trancón aquí en la [avenida] Ciudad de Cali es terrible. Entonces, nos vamos caminando, ¿sí? Yo siempre la llevo caminando, y la dejo en el colegio, y, pues, ya para devolverme, que tengo suficiente tiempo, me devuelvo caminando también. Después, como trabajo en la casa, yo siempre estoy dentro de la casa, y en la tarde, dentro de la hora del almuerzo, yo voy y la recojo, ¿sí? Entonces, yo me voy caminando porque no hay transporte de ida [...]. Voy caminando y la recojo, y para devolvernos, por tema de tiempo, sí tomo un SITP para devolvernos. A veces tomo SITP, a veces tomamos taxi. Y a veces no pasa ni lo

12 La movilidad del cuidado abarca los desplazamientos que se realizan para cuidar del hogar y de los miembros que lo componen.

uno ni lo otro, entonces terminamos esperando mucho tiempo y nos devolvemos caminando. Eso es lo difícil de este evento (Isabel, barrio Altamar).

Como lo recalca Isabel, el caminar suele ser el componente principal de una estrategia de movilidad del cuidado incierta, pero que pone en balance varias opciones. El factor esencial para escoger su medio de transporte es el tiempo. Sin embargo, a la vez que el caminar no es siempre el modo más deseable, dado que es lento, no hay certidumbre en cuanto a la disponibilidad de las opciones motorizadas.

En estos ejemplos observamos que la elección del medio de transporte es flexible, se adapta a las necesidades del momento y, a pesar de ser una elección a falta de mejores opciones, la bicicleta o el caminar contribuyen, de cierta forma, a la autonomía de las personas en sus viajes cotidianos. No obstante, cuando surge el asunto del cuidado, que implica varias interdependencias, el caminar se vuelve una solución más eficiente, al conectar mejor a los miembros del hogar con sus entornos.

⑤ **CONVIVIR EN ESPACIOS PÚBLICOS RESTRINGIDOS: TÁCTICAS DE LOS CICLISTAS Y CAMINANTES DE EL RINCÓN**

Cuando las personas se desplazan a pie o en bicicleta, se enfrentan, en los espacios públicos, a los demás usuarios, en entornos a veces restringidos o con infraestructuras deficientes. Con base en nuestros recorridos comentados, a continuación ilustramos las tácticas con las que nos hemos encontrado (De Certeau, 1990).

Lidiar con los vehículos motorizados

Para los ciclistas, los principales obstáculos son los vehículos motorizados, sobre todo cuando están atrapados en el tráfico congestionado. Según la densidad del tráfico y del estado de la infraestructura vial, emplean diversas tácticas que les permiten superar los obstáculos. Asimismo, es frecuente que usen las veredas. Sofía explica cómo zigzaguea entre los autos hasta pasar a la vereda opuesta. El mapa de la imagen 5 muestra una parte del recorrido de esta ciclista, cuando entra al Rincón. Tal como ella lo va indicando,

(1) Y esto ya es la entrada de El Rincón. [...] Por lo general siempre trato de coger por acá, porque es que ya no le dejan pasar a uno. [...] Como el tráfico es así por lo general, siempre me subo al andén. [...] Tengo precaución con los peatones, pero... Yo les cedo el paso; es como complicado.

(2) En este semáforo me paso al otro [andén].¹³ Porque es que allí es casi imposible uno cruzar. Porque como mi casa queda de este lado, me sale más fácil pasarlo. [...] Y por lo general por acá hay policías.

13 En Colombia se denomina andén a las aceras o veredas, es decir, a las superficies destinadas a la circulación peatonal, paralelas a las vías de uso vehicular.

► Imagen 5

Huella GPS del recorrido comentado con Sofía en noviembre de 2021. Elaboración: Maëlle Lucas (octubre de 2022, QGIS). Fuente: Open Street Map.



Entendemos que Sofía adapta su trayectoria apoyándose en su conocimiento de los lugares que atraviesa y de las dinámicas sociales que se desarrollan allí, como la congestión, la ocupación de las veredas o la presencia de policías.

Los puntos de entrada de El Rincón se caracterizan por la congestión de peatones y ciclistas en horas pico, así como por el flujo vehicular, siempre considerable. Esta densidad trae consigo una mayor exposición a los conflictos entre los diferentes usos del espacio público y, eventualmente, una percepción mayor de inseguridad, lo que genera estrés al desplazarse en la ciudad (Huertas y otros, 2020). Precisamente, la zona de cruce entre la avenida Ciudad de Cali y la carrera 91 es un foco de inseguridad vial y ciudadana (Demoraes y otros, 2020). Para algunos ciclistas, una solución favorable a una mayor seguridad sería alejar a los vehículos motorizados de los flujos de bicicletas. Mario, que vive en Engativá y se moviliza en bicicleta diariamente por este cruce, explica, durante el recorrido:

Bueno aquí viene el primer bachecito que es cruzar esta [la carrera 91], pero, pues, es suave. Aquí hay harto tráfico, pero uno puede pasar. Esa es como la más dura, pues, en el término de competencia con los carros. Entonces, yo diría, esto no debería pasar; uno tendría que tener un puentecito, pase por un puente que sea o peatonal o para bicicletas (Mario, barrio El Cortijo, Engativá).

Después, al pasar por debajo del puente de la avenida Ciudad de Cali, Mario añade: «Ese es el túnel. Así deberían ser los pasos, no tener que competir, que es lo primordial». Este testimonio insiste en el tema infraestructural:

en una UPZ tan densa, el espacio público disponible por cada habitante es muy reducido. El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (Dadep) recalca que cada habitante de El Rincón dispone de solo cinco metros cuadrados de espacio público efectivo, una de las cifras más bajas de la ciudad (Observatorio del Espacio Público, 2017).

**Convivir en las veredas:
infraestructura deficiente y tácticas de peatones y ciclistas**

Además de la saturación de las vías, el uso de las veredas puede resultar conflictivo por la forma de la infraestructura, por su ausencia o por la diversidad de usos que se producen en un espacio restringido. Sofía pone en evidencia este problema cuando menciona las motos que invaden las aceras, junto con los ciclistas:

Y hasta las motos cogen el andén, y eso. Claro que yo no estoy muy de acuerdo [con] que las motos lo hagan, porque, uno, lo dañan, y dos, ellos no son tan precavidos. [...] Estamos esperando que cuando arreglen la 91, que es la que viene de la plaza hacia acá, del colegio de la niña hacia acá, que le hagan ciclorruta, no dejen solo andén (Sofía, barrio Lagos de Suba).

La paradoja de este extracto es que ella también invade el espacio de los peatones con su bicicleta; pero considera que, al contrario de los motociclistas, los ciclistas son «precavidos» y tienen más cuidado con los peatones. Tal argumento se apoya en datos objetivos que diferencian las bicicletas de las motos, en términos de peso y velocidad; así pues, las motos representan un mayor peligro para los peatones.

El ejemplo de Sofía ilustra, asimismo, la falta de una infraestructura que permita la convivencia entre los diferentes modos de desplazamiento, más aún cuando los espacios de circulación se ven reducidos, como en temporadas de fuertes lluvias (imagen 6). Esto se verifica en las prácticas de los peatones, cuando la congestión en las veredas los obliga a adaptarse para seguir su recorrido. En muchas ocasiones, durante los recorridos comentados, los entrevistados que van a pie se traslada por la calzada cuando ven que la vereda está ocupada por vehículos o vendedores ambulantes, y que la pista está desocupada (imágenes 7 y 8). Además de eso, el desarrollo de El Rincón como centralidad popular implica que la actividad comercial, formal o no, se haya apropiado más y más de las veredas y espacios públicos, reduciendo el espacio para transitar (Beuf, 2011).

Así, en varios casos, la falta de infraestructura adecuada —andenes anchos, ciclorrutas en la calzada, cruces a nivel...— y la densificación de los espacios públicos por parte de los habitantes y los comerciantes lleva a los peatones y a los ciclistas a optar por tácticas específicas, a veces peligrosas para ellos mismos o para los demás actores viales (imágenes 8 y 9).

► Imagen 6

Adaptación de las prácticas de una ciclista a las falencias de la cicloinfraestructura en la carrera 91. Foto: Maëlle Lucas (octubre de 2021).



► Imagen 7

Llegando a la iglesia de El Rincón, calle 129, carrera 91B, los peatones se aglomeran frente a una tienda para conversar y consumir comidas y bebidas. Marcela espera unos minutos antes de zigzaguear entre los clientes, que permanecen parados en la vereda. Recorrido comentado, Marcela, 57 años. Foto: Arthur Ducasse, julio de 2022.





▲ Imagen 9

Un ciclista evita los obstáculos de la ciclorruta invadiendo el espacio de los peatones. Foto: Maëlle Lucas (octubre de 2021).

► Imagen 8

Al salir del barrio de Ciudad Hunza, Antonio camina por el medio de la calle porque no hay tráfico, pero sobre todo por lo inadecuado de las veredas: son muy angostas, con numerosas escaleras y rampas. Recorrido comentado. Foto: Arthur Ducasse (julio de 2022).



⑥ CONCLUSIÓN

Al finalizar nuestra investigación advertimos que en El Rincón de Suba los modos activos aparecen como articuladores claves de la movilidad de sus habitantes. No solo los toman en cuenta entre las diversas opciones posibles, sino que también plantean reflexiones referidas al diseño de estrategias de movilidad cotidiana. Por una parte, a menudo el caminar y la bicicleta son modos más eficientes que los otros medios de desplazamiento, debido a las características topográficas de la localidad de Suba, a la saturación de la oferta de transporte público y a la congestión vehicular. Por otra parte, las infraestructuras viales son muy deficientes y, en el contexto periférico de El Rincón, estas falencias contribuyen a la densificación de los espacios públicos. Como consecuencia, cada habitante despliega tácticas que implican adaptaciones acordes a los contextos espaciotemporales. Según la disponibilidad o no de una opción de transporte, según las interdependencias que estructuran la vida del hogar y según el tiempo disponible, las subeñas y los subeños de El Rincón han generado conocimiento para adaptar sus estrategias de movilidad a la incertidumbre.

REFERENCIAS

- Beuf, Alice (2011). *Les centralités à Bogotá, entre compétitivité urbaine et équité territoriale*. Tesis de doctorado. Universidad de París-Nanterre.
- Bocarejo, Juan Pablo & Ricardo Oviedo (2012). Transport accessibility and social inequities: A tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. *Journal of Transport Geography*, 24, 142-154.
- Bocarejo, Juan Pablo & Luis Felipe Urrego (2022). The impacts of formalization and integration of public transport in social equity: The case of Bogota. *Research in Transportation Business & Management*, 42, artículo 100560.
- DANE, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2018). *Censo nacional de población y vivienda 2018, Colombia*. Bogotá: DANE.
- De Alba, Martha & Miguel Ángel Aguilar (2012). Déplacements urbains et interaction sociale: le cas du système de transport collectif par métro dans la ville de Mexico. *Bulletin de Psychologie*, 2012-1(517), 19-32.
- De Certeau, Michel (1990). *Arts de faire, I. L'invention du quotidien*. París: Folio Essais.
- Demoraes, Florent; Vincent Gouëset, Jérémy Robert, Israel Cabrera, Ana Flechas, Maëlle Lucas, Carlos Moreno, Milton Moreno, Carlos Felipe Pardo, Omar Pereyra, Jorge Pinzón, Germán Prieto, Hernando Sáenz, Pascal Sebillé, Pablo Vega-Centeno & José Uribe (2020). *Identificar los sectores con condiciones sociales y de movilidad muy desfavorables en Lima y Bogotá: una etapa previa para aplicar las encuestas del programa Modural sobre las prácticas de movilidad sostenible. Metodología y mapas*. Informe de investigación. Universidad Rennes 2, Instituto Francés de Estudios Andinos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidades Piloto, Nacional, Santo Tomás y Jorge Tadeo Lozano, de Colombia.
- Departamento Nacional de Planeación (s. f.). Resguardo indígena. En *Atención al Ciudadano. Glosario, R*.
- Di Virgilio, María Mercedes & Oscar Mancilla (2021). Nouvelles pratiques de mobilité active et collective dans la ville de Buenos Aires. *Espaces et sociétés*, 182(1), 149164.
- Guzmán, Luis & Juan Bocarejo (2017). Urban form and spatial urban equity in Bogota, Colombia. *Transportation Research Procedia*, 25, 4491-4506.
- Guzmán, Luis; Julián Arellana, Daniel Oviedo & Carlos Alberto Moncada Aristizábal (2021). Covid-19, activity and mobility patterns in Bogotá. Are we ready for a '15-minute city'? *Travel Behaviour and Society*, 24, 245-256.
- Guzmán, Luis; Julián Arellana & William Castro (2022). Desirable streets for pedestrians: Using a street-level index to assess walkability. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 111, artículo 103462.
- Hidalgo, Darío; Liliana Pereira, Nicolás Estupiñán & Pedro Luis Jiménez (2013). TransMilenio BRT system in Bogota, high performance and positive impact. Main results of an ex-post evaluation. *Research in Transportation Economics*, 39(1), 133-138. Huertas, Jorge; Alejandro Palacio, Marcelo Botero, Germán Carvajal, Thomas van Laake, Diana Higuera-Mendieta, Sergio Cabrales, Luis Guzmán, Olga Sarmiento & Andrés Medaglia (2020). Level of traffic stress-based classification: A clustering approach for Bogotá, Colombia. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 85.
- Jensen, Joe (2017). *The role of ciclocolectivos in realising long term cycling planning in Bogotá*. Copenhagen y Bogotá: Aalborg University y Despacio.
- Jirón, Paola & Javiera Gómez (2018). Interdependência, cuidado e gênero: estratégias de mobilidade na cidade de Santiago. *Tempo Social*, 30, 55-72.
- Lapassade, Georges (2002). Observation participante. En Jacqueline Barus-Michel (ed.), *Vocabulaire de psychosociologie* (pp. 375-390). Toulouse: Érès.
- Larsen, Jonas (2014). (Auto)Ethnography and cycling. *International Journal of Social Research Methodology*, 17(1), 59-71.
- Martínez Rodríguez, Soledad & Francisca Avilés Arias (2019). Micropolitiques de la marche et inégalités urbaines: une exploration à partir de l'expérience vécue. *Espaces et sociétés*, 179(4), 111-127.
- Montezuma, Ricardo (ed.) (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogotá: Veeduría Distrital.
- Moscoso, Marina; José Segundo López, Valentina Montoya, Lina Quiñones, Laura Gómez, Natalia Lleras, Claudia Adriaola-Steil & Juliana Vega (2020). *Mujeres y transporte en Bogotá: las cuentas*. Bogotá: Despacio.
- Observatorio del Espacio Público (2017). *Reporte técnico de indicadores de espacio público*. Bogotá: Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (Dadep).