

Movilidades periféricas en Bogotá: hacia un nuevo paradigma.

Giovanni Vecchio

Departamento de Arquitectura y Estudios Urbanos.
Instituto Politécnico de Milán. Italia.
E-mail: giov.vecchio@gmail.com

Fecha de recepción: 28/03/2018

Aceptación final del artículo: 12/08/2018

En las últimas décadas, las ciencias sociales han vivido una significativa transformación basada en un 'nuevo paradigma de la movilidad', enfocado en las diferentes formas de movilidad que están transformando el espacio y la sociedad. Sin embargo, la perspectiva de dicho paradigma considera teorías, fenómenos y métodos que se refieren principalmente a contextos del Norte Global, así, éste va reduciendo su valor epistemológico para el Sur Global. El artículo pretende discutir el valor epistemológico y operacional del nuevo paradigma de la movilidad desde la perspectiva del Sur, asumiendo un enfoque en las prácticas cotidianas de movilidad y acceso, utilizándolas para discutir cuales características u adaptaciones serian relevantes para comprender y enfrentar formas emergentes de movilidad en el Sur Global. Consciente de las múltiples realidades que componen el Sur Global, el artículo escoge enfocarse en el contexto de Bogotá, debido a sus celebradas experiencias en el campo de las políticas para la movilidad urbana: la ciudad ha promovido ingentes inversiones en el transporte público inspiradas por un explícito compromiso social, que sin embargo han beneficiado solo parcialmente las periferias. La discusión se funda en relatos de movilidades cotidianas en dos barrios periféricos de la ciudad para reconsiderar conceptos teóricos y diferentes formas de movilidad, evidenciando la relevancia de un nuevo paradigma de las movilidades revisitado desde las periferias de una ciudad latinoamericana.

Palabras clave: *movilidad; transporte urbano; planificación del transporte; derecho a la ciudad.*

Peripheral mobilities in Bogotá: towards a new paradigm

In the last decades, social sciences underwent a relevant turn due to a 'new mobilities paradigm', focused on the manifold forms of mobility that are transforming space and society. Such perspective seems nonetheless to privilege theories, phenomena and methods mainly referred to Global North settings, reducing thus its epistemological value for the Global South. The paper aims thus to discuss the epistemological and operational value of the new mobilities paradigm from the perspective of the Urban South, focusing on everyday practices of mobility and access to urban opportunities.

The discussion intends to define what features and adaptations would be necessary to understand and address emerging forms of mobility in the Global South. While manifold are the realities that compose the Global South, the paper focuses on the setting of Bogotá, thanks to its celebrated experiences with urban mobility policies: the significant investments in the city public transport system have been inspired by an explicit social commitment, which nonetheless has only partially benefitted the urban peripheries. The discussion is based on the everyday tales of mobilities in two peripheral settlements of the city, to revisit theoretical concepts and different forms of mobility, stressing the relevance of a new mobilities paradigm revisited from the periphery of a Latin American city.

Keywords: *mobility; urban transport; transport planning; right to the city.*

Introducción

En las últimas décadas, las ciencias sociales han vivido una significativa transformación basada en un 'nuevo paradigma de la movilidad'. Empezando por el influyente trabajo de Mimi Sheller y John Urry dedicado a un 'new mobilities paradigm' (2006), el paradigma se ha enfocado en las diferentes formas de movilidad que están transformando el espacio y la sociedad. Como consecuencia, un 'giro de la movilidad' ha influenciado las ciencias sociales, "trascendiendo la dicotomía entre investigación de transportes e investigación social, poniendo a viajar las relaciones sociales y conectando formas diferentes de transporte con complejos esquemas de experiencia social conducida a través de la comunicación a distancia" (Sheller y Urry, 2006, p. 208). El nuevo paradigma de la movilidad ha ampliamente influenciado el amplio campo de investigación que está en el cruce entre planeación urbana, sociología, geografía e ingeniería de transportes, reforzando la multiplicidad en los tipos de movilidades (Urry, 2007).

Sin embargo, la perspectiva de dicho paradigma considera teorías, fenómenos y métodos que se refieren principalmente a contextos del Norte Global. La creciente magnitud y multiplicidad de las movilidades afecta también las ciudades del Sur del mundo y de América Latina especialmente, cuya población es predominantemente urbana (Montezuma, 2003, p. 177). En Latinoamérica, los cambios en la economía global debidos a la globalización y políticas liberales han afectado también la movilidad urbana: esta se caracteriza por nuevas, más complejas estructuras de viajes en áreas urbanas cada vez más extensas, soportadas por sistemas de transporte formales e informales y con tecnologías obsoletas (Figuroa, 2005). Por otro lado, las prácticas de movilidad individuales evidencian fuertes procesos de diferenciación y fragmentación en la localización de los habitantes, las prácticas de viajes y la accesibilidad a las oportunidades urbanas (Figuroa, 2013, p. 243). Debido a estas características, la experiencia diaria de movilidad en las ciudades del Sur del mundo y de América Latina especialmente se caracteriza por unas discrepancias con los enfoques investigativos prevalentes, mostrando diferencias significativas no solo con los contextos del Norte Global sino también entre el mismo continente latinoamericano (Montezuma, 2003).

Entre las muchas interesantes realidades de Latinoamérica, Bogotá emerge como uno de los contextos más relevantes para el estudio de los temas de movilidad. La

capital colombiana ha promovido una celebrada estrategia para su movilidad urbana, basada en un sistema de autobús rápidos (BRT, *bus rapid transit*) llamado *TransMilenio*: este sistema ha sido inspirado por un explícito ‘compromiso’ social, que sin embargo ha beneficiado solo parcialmente los territorios periféricos de la ciudad (para una discusión más amplia de Bogotá y su experiencia de movilidad, véanse Ardila-Gómez, 2004; Bocarejo et al., 2017, 2016; Bocarejo y Oviedo, 2012; Cesafsky, 2017; Gilbert, 2008, 2015; Heres et al., 2009; Hidalgo et al., 2013; Lotero et al., 2014; Vecchio, 2017). En Bogotá, las características del contexto, las prácticas espaciales y las experiencias cotidianas cuestionan el valor del nuevo paradigma de movilidad en explicar las movilidades del Sur global. En este sentido, el artículo quiere reconsiderar el nuevo paradigma de la movilidad desde una perspectiva del Sur, discutiendo cuales podrían ser las adaptaciones necesarias para entender y enfrentar formas emergentes de movilidad en las ciudades latinoamericanas.

La perspectiva de Bogotá es una de las múltiples opciones que el Sur Global ofrece para investigar las movilidades: no es una ciudad emblemática de lo que se mueve en el Sur Global, sino que ofrece un punto de vista peculiar, diferente de las perspectivas norte-occidentales que dominan el nuevo paradigma de la movilidad. Para intentar dar una lectura crítica del paradigma desde la perspectiva de las ciudades latinoamericanas, el análisis de este artículo se basa en los resultados de una investigación sobre movilidad urbana y capacidades individuales (véase Vecchio, 2018b) y se enfoca en prácticas cotidianas de movilidad y acceso a las oportunidades urbanas en Bogotá, considerando sus territorios periféricos: esta definición se refiere a los asentamientos, prevalentemente de origen informal, que se ubican en las zonas periféricas de la ciudad y cuya ubicación marginal afecta la posibilidad que sus habitantes tengan acceso a las oportunidades de la ciudad. El análisis de este trabajo se enfoca entonces en la ciudad de Bogotá y en su periferia urbana. Sin embargo, dinámicas periféricas se podrían observar tanto en la dimensión metropolitana cuanto en la regional (Ramírez Velázquez, 2007): la región alrededor de Bogotá se caracteriza por desigualdades reflejadas también en el campo de la movilidad (Guzman, Oviedo, & Bocarejo, 2017), como demuestran por ejemplo unos trabajos dedicados a movilidad y exclusión social en el municipio confinante de Soacha (Moreno Luna, 2016; Moreno Luna & Rubiano Bríñez, 2014; Oviedo & Titheridge, 2016).

La discusión se articula en cinco partes. La sección 2 se ocupa de discutir el nuevo paradigma de las movilidades en relación a su enfoque en las personas, concentrándose en la relación entre múltiples formas de movilidad y su relación con el bienestar de cada persona; dos aristas – la movilidad como capital y como práctica de acceso – estructuran la reconstrucción del debate académico. La sección 3 introduce la metodología del trabajo, describiendo los métodos mixtos utilizados y mencionando las categorías interpretativas utilizadas en la discusión de las siguientes secciones. La sección 4 desarrolla una mirada general a Bogotá, explorando en qué manera su sistema de transporte contribuye al acceso a las oportunidades de la ciudad generando diferencias entre centro y periferias; este análisis explica el interés para los territorios periféricos y permite discutir conceptos teóricos del nuevo paradigma de las movilidades (por ejemplo, movilidad, inmovilidad y acceso). La sección 5 se enfoca en relatos colectados en

dos barrios periféricos, utilizándolos para discutir la relevancia de diferentes experiencias y modos de movilidad. En las conclusiones, la discusión permite evidenciar la relevancia epistemológica y operacional de un paradigma de las movilidades revisitado desde la periferia de una ciudad latinoamericana. El artículo no tiene la intención de cuestionar una fértil perspectiva teórica sobre las movilidades, sino enriquecerla desde una perspectiva que frecuentemente no es considerada. En este sentido, se intenta ofrecer una alternativa mirada 'sur-oriental' (Yiftachel, 2006) sobre las movilidades, fundada en contextos que no están localizados en países occidentales y que sin duda pueden ofrecer contribuciones inéditas al desarrollo de teorías urbanas (Roy, 2016).

El nuevo, múltiple paradigma de movilidades

El nuevo paradigma de la movilidad investiga "el movimiento combinado de personas, objetos e informaciones en todas sus complejas dinámicas relacionales" (Sheller, 2011, p. 1), con un enfoque en los elementos sociales, espaciales y culturales que modelan las movilidades. La movilidad es más que movimiento a través del espacio y "es parte del proceso de producción social del tiempo y del espacio" (Cresswell, 2006, p. 5): la multiplicidad de diferentes formas de movilidad y sus interacciones originan nuevas formas de vida económica y social, constituidas alrededor de nuevos espacios de movilidad (Hannam, Sheller, & Urry, 2006). Las movilidades reestructuran el tradicional entendimiento de la sociedad, que requiere superar las tradicionales representaciones estáticas (Urry, 2000) y más bien "ver como las entidades sociales incluyen personas, máquinas e informaciones/imágenes en sistemas de movimiento" (Sheller & Urry, 2006, p. 210).

Las movilidades cambian la manera en que entendemos las ciudades y la vida urbana. Según el nuevo paradigma de la movilidad, los elementos en movimiento son múltiples: no solo personas, sino también mercancías e informaciones; también culturas, ideas e imaginarios, junto a las muchas máquinas y redes que permiten y organizan dichas movilidades. Las diferentes características que componen la movilidad van más allá de la simple dimensión espacial del movimiento e incluyen las redes que lo permiten, así como las capacidades necesarias para moverse (Canzler, Kaufmann, & Kesselring, 2008). Sus elementos constitutivos – velocidad y ritmo, enrutamiento y experiencia – influyen las prácticas y los significados de las movilidades (Cresswell, 2010). La interacción de personas, objetos y lugares determina formas de movilidad diferenciadas e interdependientes entre ellas, mientras que nuevas tecnologías "facilitan la movilidad de algunas personas y lugares también mientras acrecen la inmovilidad de otras" (Hannam et al., 2006, p. 3). El reino de las movilidades genera prácticas múltiples (Cresswell & Merriman, 2011) que también requieren nuevos enfoques metodológicos, sugiriendo el desarrollo de específicos enfoque 'móviles' (Büscher & Urry, 2009). En síntesis, las múltiples movilidades generan nuevos conceptos, involucran dimensiones espaciales inéditas, incluyen una larga gama de modos y tecnologías, y requieren métodos innovativos para ser investigadas.

La multiplicidad de las movilidades y sus recíprocas interdependencias enriquecen la comprensión de los fenómenos urbanos, pero al mismo tiempo hacen que el

concepto de movilidad tenga amplios sentidos que pueden dificultar una clara comprensión de realidades y cambios sociales (Kaufmann, 2014). Por esta razón, este artículo se enfoca en la movilidad humana y específicamente en la manera en qué contribuye diariamente a la participación en la vida social. En este sentido, lo urbano es la dimensión de la vida cotidiana personal, pero ya no corresponde a una específica tipología de asentamiento sino a una específica forma de vivir (Brenner & Schmid, 2015), que no se identifica simplemente con entidades espaciales contenidas entre los límites de una ciudad (Angelo & Wachsmuth, 2015). Considerando la movilidad cotidiana de los individuos a la escala urbana y su contribución a la participación en la vida social, se destacan en particular dos dimensiones: la movilidad como capital potencial y como práctica de acceso.

Movilidad como capital potencial. La movilidad humana influencia la posibilidad individual de dedicarse a las aspiraciones propias de una persona. Es un fenómeno dinámico y relacional, modelado por características personales, sociales y espaciales que afectan las oportunidades individuales; por ejemplo, estas pueden ser diferentes condiciones económicas, de edad y de género, así como habilidades y capacidades. La relación entre diferentes características individuales y los contextos espaciales vividos diariamente definen habilidades diferenciadas para moverse, definidas por Kaufmann como *motilidad* (Flamm & Kaufmann, 2006; Kaufmann, 2002; Kaufmann, Bergmann, & Joye, 2004). La motilidad configura para cada sujeto la posibilidad de moverse y, también, acceder a lugares y oportunidades. Entonces, puede constituir una forma específica de capital, formado por el conjunto de recursos potenciales y actuales que permiten de movilizarse espacialmente (García Jerez, 2016); dependiendo de la escala territorial analizada, este capital puede asumir formas diferentes (Jouffe, 2011). Sin embargo, la movilidad es necesaria para sustentar diferentes prácticas de acceso e interacción que involucran diferentes escalas espaciales (Cass, Shove, & Urry, 2005; Larsen, Axhausen, & Urry, 2006), constituyendo uno de los recursos necesarios para lo que Pierre Bourdieu define como capital social. La definición de movilidad como capital ha orientado la interpretación de unas dinámicas de la movilidad urbana en Latinoamérica, especialmente relacionadas con el tema de las desigualdades: el desigual acceso a los modos de transporte, definido como jerarquía modal (Gouëset, Demoraes, Le Roux, Figueroa, & Zioni, 2014, p. 311); la presencia de una movilidad de clase (Jouffe, 2011), que define (in)movilidades cotidianas y residenciales diferenciadas por grupos sociales; la promoción de políticas de transporte que, promoviendo sistemas de transporte público masivo o infraestructuras viales para vehículos motorizados privados, pueden favorecer la redistribución o la concentración de dicho capital de movilidad (García Jerez, 2016); la presencia de prácticas cotidianas de movilidad interpretables como formas de resistencia al orden impuesto por la planificación del transporte (Jouffe & Lazo Corvalán, 2010).

Movilidad como práctica de acceso. Los variegados sujetos, espacios y formas de las prácticas de movilidad han sido ampliamente explorados y resaltados por la literatura de los *mobilities studies* (Cresswell & Merriman, 2011), incluso con investigaciones enfocadas en contextos latinoamericanos. En el caso de la movilidad urbana, una práctica consiste de las formas en que cada sujeto modela y utiliza la movilidad: es lo que un sujeto hace, intencionalmente o no, para moverse

entre un campo estructurado por elementos materiales e inmateriales (por ejemplo, infraestructuras o horarios de servicios). Definiendo la movilidad como práctica, es posible enriquecer las interpretaciones de la movilidad, considerándola como complejo fenómeno urbano que en los viajes pone en juego diferentes dimensiones (Perret Marino & Soldano, 2017, p. 16). Por ejemplo, los individuos pueden adaptar sus formas de moverse a los cambios en los sistemas de transporte, expresando formas de resistencia que permiten una aproximación política a la movilidad cotidiana (Jouffe & Lazo Corvalán, 2010). O, una observación más atenta de las prácticas permite considerar la movilidad como fenómeno que modela una 'subjetividad metropolitana' e influencia las formas de sociabilidad (Perret Marino & Soldano, 2017). En este sentido, el acercamiento a diferentes tipologías de transporte (públicas o privadas) permite analizar cómo sus espacios condicionan y estructuran la interacción social (Briata, Bricocoli, & Bovo, 2018; Janacua Benites & García Rodríguez, 2013; Lee, 2015), combinándose también con otras actividades (por ejemplo, comercio y consumo; véase Soldano & Perret Marino, 2017, p. 201).

Sin embargo, las prácticas "adquieren sentido solo cuando son relacionadas y permiten la realización de actividades" (Cass & Faulconbridge, 2016, p. 4). En el caso de la movilidad, la importancia de las prácticas es relacionada a la posibilidad de acceder a los recursos sociales y, en general, participar a la vida social. Diferentes movilidades individuales determinan diferentes formas de accesibilidad, definible como a "la capacidad de desempeñar actividades en alguno lugares" (van Wee, 2011, p. 32). Estas diferencias generan potenciales desigualdades y formas de exclusión, que emergen cuando "las personas son imposibilitadas a participar en la vida económica, política y social de la comunidad por la reducida accesibilidad a oportunidades, servicios y redes sociales, debido parcialmente o totalmente a movilidad insuficiente" (Kenyon, Lyons, & Rafferty, 2002, pp. 210-211). La accesibilidad entonces es crucial para contrastar la exclusión social (Lucas, 2012; Preston & Rajé, 2007) y consecuentemente mejorar la calidad de la vida (Stanley & Vella-Brodrick, 2009), así que podría ser asumida como uno de los principales objetivos de la planeación de transporte (Martens, 2017).

Muchos contextos latinoamericanos han sido investigados en relación a sus sistemas de transporte, las movilidades cotidianas de sus habitantes, y las desiguales posibilidades de acceder a relevantes oportunidades urbanas. Por un lado, se evidencian dinámicas de 'mismatch espacial', es decir, un desajuste territorial entre lugares de trabajo y lugares de residencia (Rodríguez Vignoli, 2008): la necesidad de desplazarse para acceder a las oportunidades laborales disponibles en los contextos urbanos ha sido incrementada por unos cambios a nivel macroeconómico (Figueroa, 2005), que resultaron en el crecimiento de la movilidad para trabajo (Figueroa, 2013). Por el otro lado, las diferentes condiciones socioeconómicas hacen que diferentes grupos de la población tengan desiguales posibilidades de acceder a los dispositivos de la movilidad cotidiana que permiten los desplazamientos y el consecuente acceso a las oportunidades urbanas (Jouffe & Lazo Corvalán, 2010). Siguiendo ejemplos influyentes como los de Curitiba o Bogotá, muchas ciudades de América Latina han implementado nuevos sistemas de transporte para reducir las desigualdades en relación al acceso a oportunidades

urbanas; sin embargo solo en unos casos estas intervenciones han contribuido a una mayor inclusión y cohesión social, mientras que en otros contextos los nuevos sistemas han paradójicamente originado mayor inequidad (Avellaneda & Lazo, 2011). Como resultado, las desiguales posibilidades de moverse y acceder a oportunidades se reflejan también en formas de inmovilidad, referidas a actividades obligatorias (como el trabajo) y también del tiempo libre (Gouëset et al., 2014). El acceso emerge entonces como elemento central para entender en qué manera diferentes movilidades pueden contribuir al bienestar de los individuos. Sin embargo, las movilidades que se desarrollan en asentamientos periféricos muestran características específicas que limitan las posibilidades de movimiento y consecuentemente la capacidad de acceder a las oportunidades urbanas. Estas prácticas requieren un específico paradigma de movilidades, que tome en cuenta las diferentes experiencias urbanas desde las periferias urbanas.

Metodología

El trabajo propone una lectura crítica del nuevo paradigma de las movilidades basada en el análisis de la accesibilidad en Bogotá y, específicamente, en dos barrios periféricos de la ciudad. Tres elementos estructuran la discusión: la definición de los contextos de la investigación, la metodología de colección de los datos, las categorías movilizadas para interpretar los resultados y consecuentemente discutir el nuevo paradigma de las movilidades.

La investigación en que se funda este trabajo analiza en qué manera la movilidad en Bogotá garantiza el acceso a unas relevantes oportunidades urbanas. Sin embargo, los análisis que definen cuales áreas tienen escasos niveles de accesibilidad dependen del contexto, porque según el contexto examinado son diferentes las oportunidades necesarias para prevenir la exclusión social, las opciones modales, y los umbrales de distancia que definen cuales oportunidades son disponibles o no. En este trabajo, se analizó la accesibilidad a oportunidades laborales garantizada por el transporte público, asumiendo umbrales de 30 y 60 minutos (véase Vecchio, 2018b para una profundizada descripción de la metodología). El análisis permitió definir cuales áreas de la ciudad carecen de suficiente acceso y, entre ellas, dos áreas en el Sur de Bogotá fueron escogidas para análisis más detallados: los barrios de La Merced del Sur y La Torre. Los dos asentamientos fueron escogidos también por la disponibilidad de contactos locales (y la consecuente posibilidad de llegar a estas áreas e interactuar con sus habitantes).

En los dos barrios, se desarrolló una encuesta cualitativa basada en entrevistas para investigar las oportunidades que los habitantes aprecian, lugares y frecuencias con que ocurren, y las prácticas de movilidad necesarias para acceder a dichas oportunidades. Gracias a la ayuda de dos organizaciones benéficas locales, en cada barrio fueron entrevistadas diez personas. Estas fueron prevalentemente habitantes (8 en La Torre, 9 en La Merced del Sur) con la presencia adicional de trabajadores sociales (2 en La Torre, 1 en La Merced del Sur). Las entrevistas, con una duración promedio de media hora, fueron anonimizadas, grabadas y transcritas en español. Las entrevistas fueron recolectadas en horarios laborales, así que los entrevistados no reflejan exactamente la composición social de los dos

barrios. Sin embargo, el enfoque en dos barrios permitió involucrar un número relativamente bajo de entrevistados, asumiendo que fuera suficiente para observar las características constitutivas de las movilidades cotidianas y de las oportunidades experimentadas en estas áreas. Los relatos de los habitantes fueron recolectados con entrevistas semi-estructuradas, entre septiembre 2016 y enero 2017, en conversaciones individuales con los entrevistados. Las entrevistas se centraron en tres elementos: 1. sujetos (edad, género, condición económica y familiar); 2. actividades apreciadas (clasificadas según tipologías y frecuencias) y lugares donde ocurren; 3. prácticas de movilidad (cuales prácticas son necesarias para acceder a las actividades y cuáles son sus características – opciones modales, servicios, tiempos y costos de viaje).

La lectura crítica del nuevo paradigma de las movilidades se funda en las dinámicas de movilidad y acceso en Bogotá, así como evidenciadas por los análisis agregados de la accesibilidad y las entrevistas en los dos barrios periféricos. Los elementos discutidos son los conceptos teóricos, las escalas espaciales, los modos de transporte y las tecnologías disponibles que el nuevo paradigma de las movilidades reconoce como fundamentales para reconocer la multiplicidad de la movilidad y su amplia influencia sobre las ciudades. Dichos elementos son considerados en relación a las dos dimensiones de la movilidad previamente discutidas: la movilidad como capital potencial y como práctica de acceso. La discusión toma en consideración dos diferentes escalas territoriales: la movilidad como capital es analizada específicamente a la escala urbana (a través del análisis cuantitativo de la accesibilidad garantizada por el sistema de transporte público); la movilidad como práctica de acceso es analizada a la escala barrial (a través de la encuesta cualitativa sobre prácticas cotidianas de movilidad).

Movilidad y acceso en Bogotá: una mirada a la escala urbana

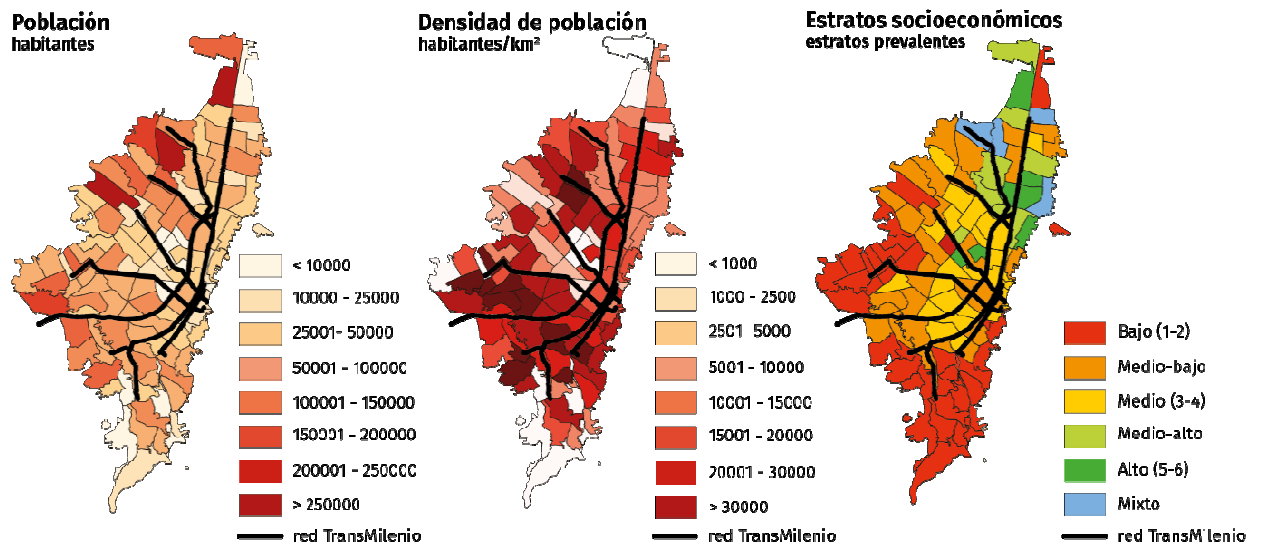
El sistema de transporte público de Bogotá ofrece un buen ejemplo para observar en qué manera un sistema de transporte puede contribuir al acceso a las oportunidades de la ciudad y cuales diferencias puede generar en este sentido entre centro y periferias. La ciudad de Bogotá cuenta con una población de aproximadamente 7,5 millones de habitantes¹, divididos en seis estratos socioeconómicos según su lugar de residencia² y caracterizados por la prevalencia de grupos de bajos ingresos (los dos estratos más bajos constituyen el 50% de la población capitalina). También la distribución espacial refleja estas disparidades

¹ Elaboración sobre Alcaldía Mayor de Bogotá, 2016. Es preciso observar que los datos oficiales tienen limitaciones en relación a la población de los asentamientos informales.

² “La estratificación socioeconómica es una clasificación en estratos de los inmuebles residenciales que deben recibir servicios públicos. Se realiza principalmente para cobrar de manera diferencial por estratos los servicios públicos domiciliarios permitiendo asignar subsidios y cobrar contribuciones en esta área. De esta manera, quienes tienen más capacidad económica pagan más por los servicios públicos y contribuyen para que los estratos bajos puedan pagar sus facturas” (Dane, 2017). Mientras que la clasificación es basada en la calidad de la vivienda y de su entorno (con referencia a usos del suelo, topografía, servicios públicos etc.) y se refiere a edificios, es colectivamente percibida como una característica de la persona.

(figura 1): las más altas densidades de población se encuentran en los barrios informales en las áreas montañosas que caracterizan el sur de la ciudad; además, en estas áreas prevalecen los grupos de bajos ingresos, mientras los estratos medios y altos se ubican principalmente en la zona plana donde se ha desarrollado la ciudad formal.

Figura 1. Población en Bogotá: habitantes, densidad y condiciones socioeconómicas



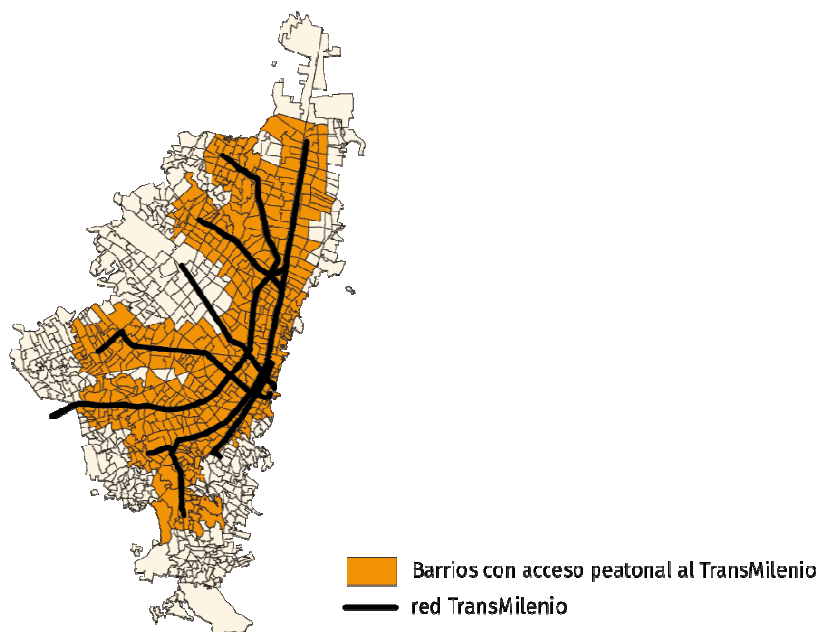
Fuente: Vecchio, 2017.

Debido a estas desigualdades, la ciudad de Bogotá ha intentado dar una explícita vocación social a su sistema de transporte público. En el año 2000, la ciudad inaugura el TransMilenio, un sistema de autobuses rápidos (BRT, *bus rapid transit*). El proyecto intenta ofrecer un servicio de transporte público más confiable para el centro y las periferias, sirviendo a grupos sociales diferentes, requiriendo inversiones más bajas que las de un sistema de metro. Las áreas que no son directamente servidas por el TransMilenio pueden alcanzar la red de BRT con unas líneas alimentadoras gratuitas o con uno servicios integrados de buses ordinarios, que componen el Sistema Integrado de Transporte Publico (SITP). El TransMilenio no es simplemente una iniciativa para mejorar el servicio de transporte público, sino también una oportunidad de inclusión social: según su principal promotor, el alcalde Peñalosa, tenía que ser “un lugar donde los ciudadanos se encuentren como iguales en un ambiente que respeta la dignidad humana” (Ardila-Gómez, 2004, p. 332). Consecuentemente, cuando UN Hábitat, el Banco Mundial y otras instituciones transnacionales promueven intervenciones sobre la movilidad urbana como herramienta para promover la inclusión social en el Sur Global, el caso de Bogotá es frecuentemente presentado como el modelo de referencia más exitoso.

El TransMilenio garantiza un mejor acceso a la ciudad y a sus oportunidades, pero solo para algunos de los habitantes de Bogotá. Una primera mirada agregada a la

ciudad muestra como una parte significativa – pero limitada – de la capital colombiana pueda efectivamente utilizar el sistema de autobuses rápidos. Conjeturando que los pasajeros puedan alcanzar las estaciones a pie y suponiendo que cada parada tenga un área de alcance de 600 metros (Gutiérrez & García-Palomares, 2008), 534 de los 1128 barrios de Bogotá tienen acceso peatonal al sistema de BRT (figuras 1 y 2). Entonces aproximadamente 3,7 millones de habitantes tienen acceso directo al TransMilenio, es decir el 49% de la población ciudadana total según los datos oficiales.

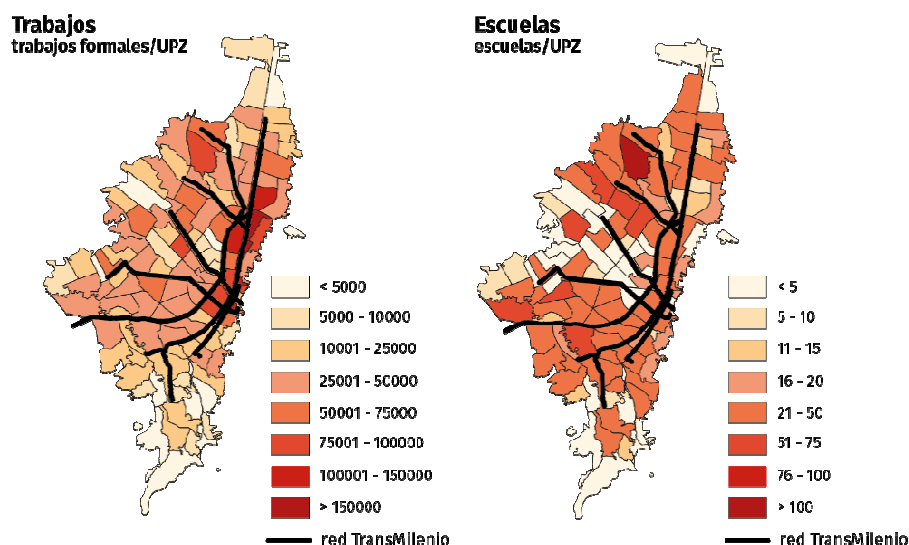
Figura 2. Barrios con acceso peatonal al TransMilenio



Fuente: Vecchio, 2017.

Una mirada agregada permite solo una comprensión parcial de las diferentes oportunidades que el TransMilenio ofrece a los diferentes habitantes de Bogotá. Por un lado, las oportunidades de la ciudad – por ejemplo, trabajos y escuelas (figura 3) – son distribuidas en manera desigual en el territorio capitalino. Por el otro lado, mejores posibilidades de movimiento a través de la ciudad no implican una mayor facilidad de acceso a las oportunidades urbanas, como evidencian diferentes análisis de la accesibilidad garantizada por el transporte público ciudadano de Bogotá (Bocarejo & Oviedo, 2012; Oviedo Hernandez & Dávila, 2016; Vecchio, 2017).

Figura 3. Distribución de trabajos y escuelas en Bogotá



Fuente: Vecchio, 2017.

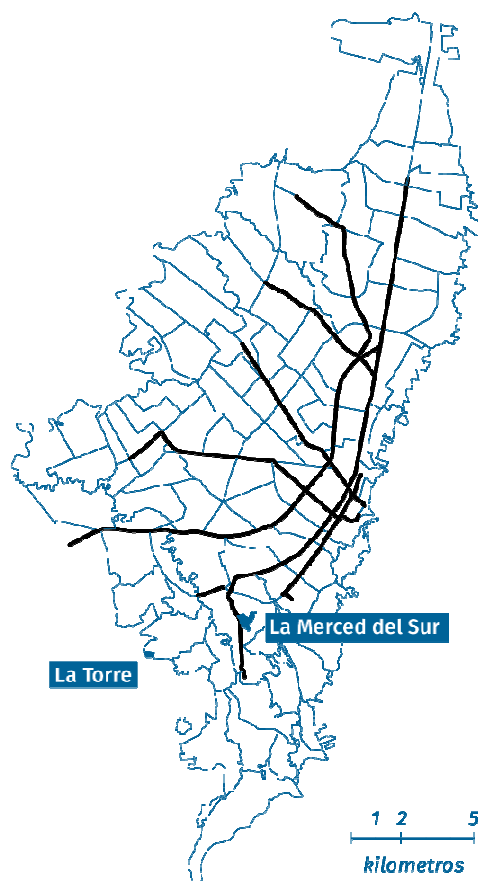
Los barrios aquí mostrados se caracterizan por su diversidad en términos de localización y composición socioeconómica. Los habitantes de Bogotá cumplen diferentes elecciones modales en acuerdo no solo con el barrio en donde viven, sino también con sus propias condiciones socioeconómicas. Según la encuesta de movilidad ciudadana desarrollada en el 2015, “los medios con mayor participación en estratos 1, 2 y 3 son el transporte público y peatón. En los estratos 4, 5 y 6 se destacan los medios auto y taxi. A diferencia de lo evidenciado en el año 2011, donde los medios no motorizados como bicicleta y peatón presentaban participaciones altas en los estratos más bajos, en el 2015 estos medios no presentan diferencias notorias por estrato socioeconómico” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017, p. 33). Sin embargo, para los estratos más bajos la principal opción de transporte público no son los amplios buses del TransMilenio, sino los pequeños vehículos del transporte público colectivo y del SITP, que cubren casi la mitad de los viajes con transporte público (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017, p. 35); esta prevalencia podría ser explicada por el menor precio del pasaje o por la mayor capilaridad de estos servicios.

Una mirada cerca a unos barrios periféricos es útil para distinguir las muy diferentes posibilidades de acceso a las oportunidades de la ciudad. El acercamiento a los territorios periféricos de la ciudad es relevante en dos sentidos: permite observar una diferente experiencia cotidiana de movilidad y acceso, fuertemente influenciada por la ubicación de estos asentamientos; y permite incluir en el debate académico una perspectiva relevante pero poco explorada.

La investigación en que se basa este artículo fue desarrollada en dos barrios informales en el Sur de Bogotá, La Torre y La Merced del Sur. Estas son partes de la ciudad con las densidades de población más alta y con prevalencia de habitantes de bajos ingresos. En La Torre viven 5724 habitantes, con una tasa de ocupación del 23% y un ingreso promedio de 146.570 COP; en La Merced del Sur viven 7571 habitantes, con una tasa de ocupación del 20% y un ingreso promedio de 300.313

COP. La Merced del Sur ha crecido desde los años Cincuenta gracias a la presencia de minas y hornos, mientras que La Torre ha sido recientemente originada por desplazados del conflicto colombiano y se caracteriza por una ubicación más marginal. La Torre es localizada a los bordes de la Bogotá urbanizada: para llegar, es necesario llegar a la última estación de una troncal del TransMilenio, tomar un bus alimentador, cruzar unas montañas y finalmente llegar a los pies de una colina, en la cual encima está el barrio; para subir a el (cubriendo una diferencia en altura de 500 metros) es necesario utilizar una larga escalera o utilizar un Van informal, esperando que sea lleno de pasajeros para salir. Al contrario, La Merced del Sur tiene una ubicación más favorable, cerca de una estación de TransMilenio; sin embargo, la falta de rutas formales o informales de buses hace que para alcanzar el barrio sea necesario caminar por más de un kilómetro, subiendo por casi 100 metros por calles no pavimentadas, empinadas e inseguras.

Figura 4. Ubicación de los barrios investigados



Fuente: elaboración por el autor.

Figura 5. La Torre. Vista de Bogotá desde el barrio



Foto: Geraldine Rodríguez.

Figura 6. La Merced del Sur. Vista del barrio

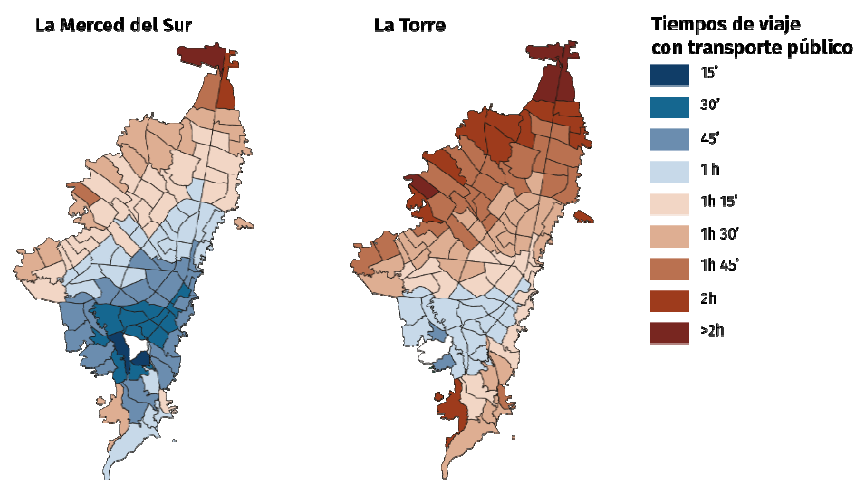


Foto: Geraldine Rodríguez.

Estas dificultades se reflejan también en los tiempos de viaje necesarios para llegar con el transporte público en las otras zonas de la ciudad (figura 7). Ésta diversidad

es visible considerando dos diferentes umbrales temporales de viaje: media hora, así como representado por la literatura tradicional de la planeación de transporte, según la cual cada persona está dispuesta a invertir no más que una hora de su tiempo diario para desplazarse (Zahavi, 1974); y una hora (es decir un tiempo de viaje diario total de dos horas), asumiéndolo como un valor más realista en una ciudad como Bogotá. En ambos barrios, larga parte de la ciudad es potencialmente inalcanzable, debido a las distancias y a los gastos temporales necesarios para acceder a ellas.

Figura 7. Tiempos de viaje con transporte público para llegar a los barrios de Bogotá desde La Torre (izquierda) y La Merced del Sur (derecha)



Fuente: elaboración por el autor.

Esta mirada agregada a las dinámicas de acceso a la escala urbana complementada por un enfoque sobre dos barrios periféricos permite una primera reflexión sobre la movilidad potencial en la ciudad de Bogotá. Emergen unas primeras diferencias en las formas en que la movilidad como capital es disponible para diferentes barrios y comunidades. Las desiguales posibilidades de acceder a la ciudad cuestionan en primer lugar la ubicuidad contemporánea de la movilidad. Definida como una superación de la fricción espacial que implica “un cambio de condición que se focaliza en tres dimensiones: movimientos, redes y motilidad” (Canzler et al., 2008, p. 2), la movilidad es muchas veces es considerada como una característica obvia de las sociedades contemporáneas y de los contextos urbanos. Por ejemplo, las investigaciones en el campo de los *mobilities studies* privilegian el estudio de prácticas variegadas y las múltiples formas de movilidad que estas implican (véanse por ejemplo Canzler et al. 2008 y Cresswell & Merriman 2011). Sin embargo, los modos de transporte son disponibles en modos diferentes dependiendo de los barrios examinados, así que la misma posibilidad de acceder a los medios de transporte define una específica jerarquía social (Gouëset et al., 2014). Estas desigualdades cuestionan la facilidad de movimiento y

consecuentemente hacen necesario reexaminar algunas características básicas de la movilidad definidas por el nuevo paradigma de las movilidades.

Un primer elemento de atención son las redes relacionales de que son parte diferentes áreas de la ciudad. En un trabajo sobre los barrios de la ciudad, la ilustradora Lizeth León Borja (2015, p. 7) describe la segregación urbana de Bogotá diciendo que la ciudad es “un archipiélago sin mar” – una afirmación que contrasta con la idea que “todos los lugares están enredados en redes por lo menos sutiles de conexiones que se estrechan más allá de cada lugar y significan que ningún lugar puede ser una ‘isla’” (Sheller & Urry, 2006, p. 209). Esta segregación afecta los habitantes de las áreas periféricas y sus oportunidades, volviéndose un elemento crucial para la definición de las condiciones socio-económicas y reflejando diferencias de clase hasta en el campo de la movilidad (Jouffe, 2011). Por lo menos desde una perspectiva de planeación, un enfoque sobre las relaciones existentes entre lugares (y consecuentemente sobre la posibilidad que las personas tienen o no para alcanzarlos) sugiere enfatizar para que está utilizada la movilidad. En este sentido, podría ser relevante un enfoque sobre la accesibilidad para evaluar el funcionamiento de los sistemas de transporte existentes y orientar la definición de nuevas intervenciones.

El acceso como enfoque primario para la movilidad (y su planeación) también sugiere de visitar el significado positivo que solitamente es atribuido a la movilidad. Considerando la oportunidad de acceder a actividades para participar en ellas, también formas de inmovilidad y ‘inmotilidad’ (Ferreira, Bertolini, & Næss, 2017) podrían ser significativas: por ejemplo, en el caso de los grupos de menores recursos la limitación de los desplazamientos y la explotación de los recursos barriales “aparecen no necesariamente como una discapacidad o un síntoma de indigencia, sino también como una estrategia de resistencia y una manera precisamente de limitar los efectos de la pobreza” (Gouëset et al., 2014, p. 343). Este énfasis requeriría un enfoque en la dimensión local y no en la posibilidad de que cada ciudadano pueda ser igualmente ‘móvil’. Desde diferentes perspectivas, la movilidad podría ser también un factor negativo, que origina desorden social y político y requiere formas específicas de control – como en el caso de los refugiados que llegan a Bogotá después de ser desplazados por el conflicto colombiano (Salcedo Fidalgo, 2015, capítulo 2). Entre una percepción generalizada de la movilidad como ‘la nueva normalidad’ (Sheller & Urry, 2016, p. 21), estas últimas anotaciones cuestionan “la aceptación general de que las personas necesitan ser móviles, y que para el bienestar se necesita movilidad, especialmente en el caso de los que viven en las ciudades (una mayoría que va creciendo)” (Ferreira et al., 2017, p. 6).

Experiencias cotidianas de movilidad y acceso desde las periferias

Un acercamiento a las experiencias cotidianas individuales desde los dos barrios periféricos ofrece unos elementos más para reexaminar el nuevo paradigma de las movilidades. Las voces de unos habitantes de La Torre y La Merced del Sur, recolectadas con entrevistas, cuentan en qué manera sus movilidades cotidianas permiten (o no) acceder a las oportunidades urbanas. Los barrios periféricos de Bogotá cuentan una historia diferente a la del exitoso caso de estudio promovido

por comunicaciones institucionales. La mayoría de los habitantes no se beneficia mucho de la red urbana de buses, por su poca habilidad de servir a los territorios periféricos de la ciudad y garantizarles buenas conexiones con las áreas de la ciudad en que son disponibles oportunidades significativas. Las experiencias cotidianas de movilidad reflejan que la habilidad de aprovechar las oportunidades urbanas depende en gran medida de la movilidad individual.

La mayoría de las oportunidades que los habitantes alcanzan permiten la realización de necesidades cotidianas, por sí mismos y sus propios familiares. Estas actividades son las que los habitantes valoran más y aparentemente todo funciona bien:

Puedo alcanzar todos los lugares que necesito para mí y mi familia. (Marisol, La Torre).

Sin embargo, más amplias oportunidades de movilidad podrían permitir de realizar otras relevantes actividades:

Puedo alcanzar la mayoría de los lugares que necesito, pero si el transporte fuera mejor (con más rutas y mejores condiciones de viaje) por supuesto podría moverme más y cumplir más actividades en lugares diferentes. (Gina, La Merced del Sur).

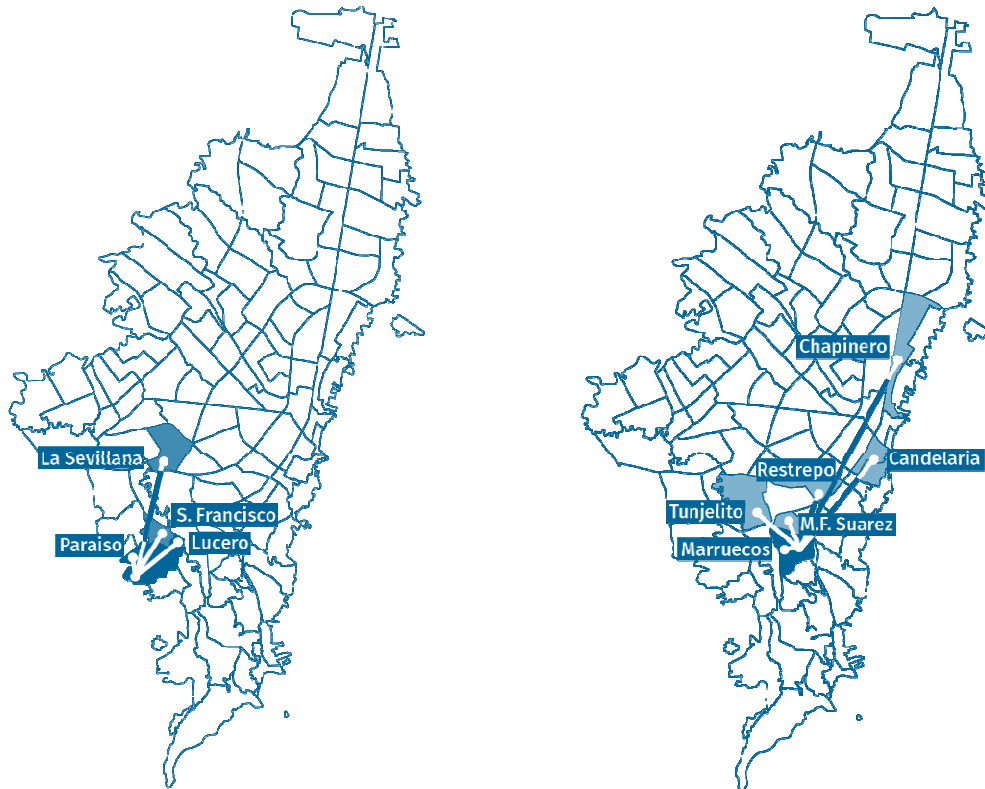
Por ejemplo, en La Merced del Sur – el barrio cerca de una estación del TransMilenio – es más alto el número de habitantes que participan en actividades educativas (como trabajadores que también van a clases universitarias) y recreativas. En La Torre hay más actividades relacionadas a necesidades burocráticas, como los trámites para recibir la asistencia económica debida a los desplazados (un reflejo del hecho que La Torre es habitada principalmente por refugiados que llegaron de otras regiones de Colombia). Diferente composición social y diferente acceso al sistema de transporte público definen diferentes ocasiones para cumplir actividades valoradas.

Las actividades más frecuentes ocurren en el barrio de residencia y en su entorno. En los dos barrios, son significativamente diferentes los entornos y la ciudad que los habitantes pueden alcanzar: en La Torre, es confinada al margen meridional de la ciudad y es compuesto por pocos barrios confinantes, mientras que en La Merced es más amplio e incluye parte del centro (figura 7). Esta diferencia se podría explicar considerando la ubicación de los dos barrios o las condiciones socioeconómicas de sus habitantes, pero los habitantes entrevistados ofrecen explicaciones alternativas, refiriéndose al servicio disponible o a su baja calidad:

Para mí es bastante difícil moverme, porque solo camino hacia los lugares que necesito; muchas veces no hay transporte o es demasiado caro para mí y mis hijos. (Viviana, La Merced del Sur)

Los viajes con transporte público te dan sauna y masajes, los pasajeros te empujan y las busetas pueden ser calurosas. (Carlos, La Torre)

Figura 7. Principales áreas de interacción para los barrios de La Torre (izquierda) y La Merced del Sur (derecha)



Fuente: Elaboración por el autor.

Las prácticas de movilidad de los dos barrios sugieren que los habitantes se desplazan principalmente por transporte público o a pie. La Merced del Sur privilegia el uso del Transmilenio (debido a la cercanía de la estación y a la falta de rutas regulares de buses ordinarios), mientras que La Torre depende principalmente en los buses del Sistema Integrado de Transporte Publico. Ambas áreas faltan de conexiones directas con los barrios cercanos o con las más cercanas infraestructuras masivas de transporte público, así que para alcanzar las paradas del transporte público son necesarias largas caminadas o servicios informales. Cuando no existe transporte público o el costo del pasaje es prohibitivo, las personas dependen en caminar para cumplir sus actividades. Casi cada entrevista describe la experiencia de movilidad como algo no agradable.

El transporte público no es confiable y no ofrece mucho confort:

El transporte público es la sola alternativa. La única habilidad que necesitas es planear el viaje con anticipación, para alcanzar tu destino a tiempo. (Diosa, La Torre)

También el caminar es asociado a experiencias negativas y percepciones de inseguridad:

Los buses son peligrosos, así como los cruces en la avenida, y los demás no se dan cuenta de que es difícil caminar con tres niños... (Juri, La Merced del Sur).

Si camino a veces me siento insegura, porque mis hijos están conmigo y en las calles se encuentran drogadictos. Es una imagen que se pega en la memoria de mis niños y esto no me agrada. (Julia Andrea, La Merced del Sur)

Sin embargo, a pesar de las mencionadas dificultades los habitantes de La Merced del Sur y La Torre perciben favorablemente sus oportunidades de vida:

Vivo lejísimo, pero vivo feliz. (Marisol, La Torre)

A pesar de su parcialidad intencional, esta representación de la movilidad como práctica cotidiana de acceso en Bogotá ofrece elementos sobre las formas de movilidad que son significativas en contextos del Sur y sobre sus características. Primero, muestra que la movilidad es un capital disponible en formas desiguales, debido a diferentes condiciones personales y de contexto que condicionan la variedad de las opciones modales. Por ejemplo, el papel del automóvil es cuestionado. El nuevo paradigma de las movilidades reconoce el automóvil como elemento constitutivo de la sociedad, porque “constituye una sociedad civil de conductores hibridados, que viven privadamente-en-sus-carros, y excluyendo del ámbito público dominado por el automóvil los que no tienen carro o licencia de conducción” (Sheller & Urry, 2003, p. 115). Esto podría ser real para la minoría que pertenece a los estratos socioeconómicos más altos, pero en muchos casos los automóviles no son una opción de movilidad; en otros casos los vehículos son utilizados, pero no son propios - por ejemplo, es el caso de los taxis y de los carros compartidos de Uber - y entonces dan al automóvil una inédita dimensión colectiva. Sin embargo, diferentes opciones modales no son ni disponibles a largas partes de la población (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017), dando a estos habitantes menos herramientas de movilidad y consecuentemente posibilidades reducidas de participar en la vida social: “mayor es la proliferación de estas ‘herramientas’ y entonces mayores son las conexiones posibles, así que más el acceso a estas herramientas es obligatorio para participar plenamente en una ‘sociedad en red’” (Sheller & Urry, 2006, p. 213).

En cuanto a las herramientas para la movilidad y las consecuentes interconexiones, el caso de Bogotá también cuestiona el rol de las “transiciones socioeconómicas” (Sheller & Urry, 2016, p. 13), todas las “nuevas ‘maquinas’ que habilitan ‘personas’ a ser más individualmente móviles en el espacio, formando pequeñas conexiones mundiales ‘en movimiento’” (Sheller & Urry, 2006, p. 221). Las tecnologías, sobre todo las portables, son centrales para “habilitar los individuos a ser móviles” (Flamm & Kaufmann, 2006, p. 171) y para garantizar a las personas el capital de red que necesitan para mantener las interacciones que valoran (Larsen et al., 2006). Sin embargo, estas tecnologías no están disponibles para los habitantes de La Torre y La Merced del Sur: entre ellos pocos poseen celulares o teléfonos inteligentes. Según una trabajadora social activa en La Torre, los habitantes no tienen las herramientas para buscar informaciones y saber cuáles servicios

disponibles serían útiles para ellos. También la escasa condición de seguridad de los espacios públicos, como calles, transportes públicos, parques, etc, permite un uso seguro de estos equipamientos. Como consecuencia, un extendido soporte tecnológico de comunicación es ofrecido por los carritos informales que en toda la ciudad también venden comida y bebidas en la calle: ofrecen viejos celulares, ligados por pequeñas cadenas, con los cuales es posible hacer llamadas telefónicas y pagar pocos pesos para cada minuto de conversación.

La movilidad como práctica de acceso evidencia también las dimensiones físicas y sociales del movimiento. El transporte público ofrece un ejemplo significativo en este sentido. El nuevo paradigma de las movilidades afirma que “el tiempo gastado viajando no es tiempo muerto (...) el nuevo paradigma de las movilidades plantea que actividades ocurren en movimiento” (Sheller & Urry, 2006, p. 213). La consistencia del viaje y de los tiempos de espera, juntos a la condición de inseguridad a bordo de los vehículos del transporte público, reduce la posibilidad de usos alternativos, ‘productivos’ del tiempo gastado moviéndose por la ciudad. En Bogotá los vehículos del transporte público no son espacios quietos que podrían hospedar otras actividades productivas en el tiempo de viaje, sino son espacios poblados e inseguros que afectan dramáticamente la percepción de la experiencia de viaje. Al mismo tiempo, estos espacios ofrecen ocasiones específicas para la interacción: comentarios sobre el tráfico, contactos entre mendicantes y pasajeros, actividades de comercio informal, hasta formas de rebelión cuando se divisan a carteristas. Un enfoque en la dimensión espacial de los modos de movilidad podría entonces tener una doble relevancia: reconocer las formas de vida social urbana que previene o alimenta (Lee, 2015) y ofrecer lineamientos para el diseño de espacios de movilidad que vayan más allá de la simple disposición de cuerpos en movimiento.

Conclusiones

La discusión propuesta ha intentado visitar el nuevo paradigma de las movilidades desde una perspectiva periférica, mostrando como las dinámicas cotidianas de movilidad y acceso en Bogotá ofrecen elementos para enriquecer un debate ya continuo y fértil sobre la movilidad. El caso de Bogotá parece ofrecer específicamente dos elementos de interés. Por un lado, reafirma la relevancia de un enfoque nuevo en la movilidad: no es la simple combinación de movimientos entre un punto y el otro, sino un fenómeno complejo que tiene una rica influencia sobre los individuos y las sociedades. Por el otro lado, Bogotá enriquece la representación de la movilidad que domina las investigaciones que enfrentan estos temas prevalentemente con una mirada desde el Norte del mundo, agregando características que faltan o cuestionando la relevancia de otros aspectos.

Una lectura crítica del nuevo paradigma de las movilidades desde Bogotá probablemente ofrece como contribución inicial una diferente representación de la movilidad y de sus reflexiones en la vida urbana de todos los días. Considerando ya solo las experiencias ordinarias a la escala urbana, las narraciones desarrolladas alrededor del nuevo paradigma de las movilidades enfatizan elementos que en el caso de Bogotá no son tan significativos: por ejemplo, los automóviles y su influencia cultural, la difusión de aparatos portables y su impacto sobre las

oportunidades de movilidad, las diferentes ocasiones para usos alternativos del tiempo de viaje. La discrepancia entre las narraciones académicas y lo que se puede observar en Bogotá (y en otros contextos del Sur global, aunque en formas diferentes) requieren entonces narraciones de la movilidad más atentas a las especificidades locales, especialmente fuera de los países del Norte del mundo. Esto debería ser entendido como un movimiento epistemológico y operacional: con la intención de entender y enfrentar las cuestiones de la movilidad en el Sur urbano, las soluciones muchas veces importadas desde el Norte podrían ser más o menos significativas en estos contextos; dicha atención se aplica tanto a los enfoques tradicionales como la provisión de infraestructuras, cuanto en nuevas medidas sostenibles como la promoción del transporte público y de los modos activos de movilidad (como caminar o utilizar bicicleta).

Las secciones previas se han enfocado en las experiencias de movilidad y acceso a la ciudad desde la periferia de la ciudad. Los cortos relatos han mostrado como de cierta manera las personas se mueven *a pesar del* sistema de transporte existente, así que los habitantes tienen acceso a algunas oportunidades que valoran, pero esto no es primariamente un resultado de los esfuerzos formales de la planeación. En otros contextos, las prácticas individuales han compensado las dificultades de desplazamiento privilegiando la dimensión barrial (Avellaneda & Lazo, 2011) o se han desarrollado en contraposición a las estructuras urbanas y existentes, volviéndose casi actos políticos (Jouffe, 2011). Adicionalmente, los relatos brevemente presentados ofrecen elementos específicos para entender y enfrentar las necesidades de movilidad de territorios y poblaciones periféricos.

Desde una perspectiva empírica, emerge la necesidad de desarrollar y emplear nuevos métodos de conocimiento. Las herramientas técnicas existentes, que se enfocan en la modelación del transporte y sustentan la mayoría de las decisiones de planeación de movilidad, se enfocan en los comportamientos de viaje observados: entonces los grupos que son menos móviles debido a vínculos externos son los que también tienen menor peso sobre las elecciones de la planeación (Sager, 2006). A una escala más pequeña, las experiencias que los pasajeros tienen del transporte público transmiten diferentes percepciones, actitudes y actividades que influyen las oportunidades de movilidad disponibles para cada persona (Watts & Urry, 2008). Entonces 'métodos móviles' permiten "trazar en modos diferentes – incluso viajando físicamente con los sujetos de investigación – las muchas e interdependientes formas de movimiento intermitente de personas, imágenes, informaciones y objetos (...y), como consecuencia de permitir a sí mismos de ser movidos por y de moverse con sus sujetos, los investigadores se sintonizan con la organización social de los movimientos" (Büscher & Urry, 2009, p. 103). La previa descripción de movi­lidades, oportunidades y experiencias en Bogotá parece confirmar la importancia de capturar necesidades y formas de movilidad menos visibles, también como manera para evaluar "la capacidad de las ciudades de acomodar y materializar aspiraciones muy diferentes" (Simone, 2010, p. 131).

Nuevos enfoques podrían tener también una relevancia operacional. Según Sheller y Urry (2016, p. 19), "algunos planificadores urbanos se refieren a un cambio que ya está ocurriendo hacia un 'nuevo paradigma de movilidad', con el cual ellos se

refieren a sistemas crecientemente basados en el compartir, la conectividad y la accesibilidad. (...) el nuevo paradigma de las movilidades tiene un papel fundamental que actuar en reconocer la complejidad insertada en los sistemas de movilidad. Nos puede traer más allá de la idea que los ‘consumidores’ de transporte simplemente necesitan dejar de manejar automóviles y empezar a tomar buses o utilizar bicicletas”. Bogotá es una ciudad más en que las soluciones a las cuestiones de la movilidad no pueden ser de simplemente ‘Copenaguizar’ una ciudad con transporte público y bicicletas: las características espaciales de las áreas informales y de montaña, juntas a una persistente falta de recursos, no permiten este rumbo de intervención. Mientras que la municipalidad sigue promoviendo nuevas intervenciones de infraestructura, como expandir el sistema del TransMilenio o construir teleféricos para servir a las áreas informales (Guerrero Arciniegas, 2016), intervenciones alternativas podrían ser relevantes para mejorar las oportunidades de movilidad en la ciudad. Por ejemplo, esto podría llevar a la coproducción de servicios de movilidad, en los cuales “la provisión de servicios públicos (ampliamente definidos, para incluir la regulación) a través de relaciones regulares y de largo plazo entre agencias estatales y grupos organizados de ciudadanos, en las cuales ambos hacen substanciales contribuciones de recursos” (Joshi & Moore, 2004, p. 31); o, la promoción de prácticas de movilidad más eficientes y sostenibles podría fundarse en enfoques comportamentales dedicados (te Brömmelstroet, 2014). Ambas opciones han sido discutidas en relación a diferentes contextos, incluso lo de Bogotá (Vecchio, 2018a). Hasta formas de inmovilidad podrían ser significativas, es decir trayendo oportunidades de valor como trabajos, tiendas y servicios a las áreas que tienen dificultades en accederlos (Ferreira et al., 2017). Estas sugerencias apuntan a la posibilidad de hacer las áreas informales “máquinas de posibilidad política” (Simone, 2010, p. 150), en donde explorar nuevas herramientas técnicas e inéditas formas de compromiso para las comunidades locales.

En conclusión, parece relevante revisitar un establecido enfoque teórico, cual es el nuevo paradigma de las movilidades, desde una perspectiva inédita, la del Sur urbano. Bogotá ofrece sugerencias que podrían ser enriquecidas agregando perspectivas basadas en otras ciudades y países, explorando conceptos que puedan expandir la comprensión de la movilidad y permitan enfrentar sus necesidades de manera mejor. El enfoque aquí intentado para unos territorios periféricos de Bogotá podría entonces ser fértil también para contextos diferentes, para observar la significancia de un nuevo paradigma de las movilidades para el Sur urbano desde la perspectiva del mismo Sur. El interés en una distinta perspectiva parece entonces crucial para evitar las posibles incomprensiones de los enfoques tradicionales interesados en las ciudades del Sur. Un error que Gabriel García Márquez (1961, p. 23) ya estigmatizaba hace décadas: “Para los europeos, América del Sur es un hombre de bigotes, con una guitarra y un revólver.(...) No entienden el problema”.

Bibliografía

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ. (2016). *Población de Bogotá D.C. y sus localidades*. Bogotá. Disponible a <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecision>

es/Estadísticas/ProyeccionPoblacion:Proyecciones de Poblaci%F3n

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ (2017). *Encuesta de movilidad 2015*. Bogotá.

ANGELO, H., y WACHSMUTH, D. (2015). Urbanizing urban political ecology: A critique of methodological cityism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(1), 16–27. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12105>

ARDILA-GÓMEZ, A. (2004). *Transit Planning in Curitiba and Bogotá. Roles in Interaction, Risk, and Change*. Massachusetts Institute of Technology.

ARDILA-GÓMEZ, A. (2008). Limitation of Competition in and for the Public Transportation Market in Developing Countries: Lessons from Latin American Cities. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2048, 8–15. <https://doi.org/10.3141/2048-02>

AVELLANEDA, P., y LAZO, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y San tiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 47–58.

BOCAREJO, J. P., ESCOBAR, D., OVIEDO, D., y GALARZA, D. (2016). Accessibility analysis of the integrated transit system of Bogotá. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(4), 308–320. <https://doi.org/10.1080/15568318.2014.926435>

BOCAREJO, J. P., GUZMAN, L. A., PORTILLA, I., MELENDEZ, D., GOMEZ, A. M., y RIVERA, C. I. (2017). The access as determinant variable on residential location choice of low-income households in Bogota. *Transportation Research Procedia*, (July 2016), 1–23.

BOCAREJO, J. P., y OVIEDO, D. (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. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.12.004>

BRENNER, N., y SCHMID, C. (2015). The epistemology of urban morphology. *City*, 19(2–3), 151–182. <https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712>

BRIATA, P., BRICOLI, M., y BOVO, M. (2018). Un bus come spazio pubblico. Multiculturalismo ed Etnografia Urbana a Milano. *REMHU: Revista Interdisciplinar Da Mobilidade Humana*, 26(52), 167–188. <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880005210>

BÜSCHER, M., y URRY, J. (2009). Mobile Methods and the Empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99–116. <https://doi.org/10.1177/1368431008099642>

CANZLE, W., KAUFMANN, V., y KESSELRING, S. (Eds.). (2008). *Tracing mobilities*.

Farnham: Ashgate.

CASS, N., y FAULCONBRIDGE, J. (2016). Commuting practices: New insights into modal shift from theories of social practice. *Transport Policy*, 45, 1–14. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2015.08.002>

CASS, N., SHOVE, E., y URRY, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review*, 53(3), 539–555. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x>

CESAFSKY, L. (2017). How to Mend a Fragmented City: a Critique of 'Infrastructural Solidarity'. *International Journal of Urban and Regional Research*. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12447>

CRESSWELL, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge.

CRESSWELL, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17–31. <https://doi.org/10.1068/d11407>

CRESSWELL, T., y MERRIMAN, P. (Eds.). (2011). *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham: Ashgate.

DANE. (2017). Estratificación socioeconómica para servicios públicos domiciliarios. Disponible a <http://www.dane.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/servicios-de-informacion/estratificacion-socioeconomica>

FERREIRA, A., BERTOLINI, L., y NAES, P. (2017). Immotility as resilience? A key consideration for transport policy and research. *Applied Mobilities*, 2(1), 16–31. <https://doi.org/10.1080/23800127.2017.1283121>

FIGUEROA, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales*, 31(94).

FIGUEROA, O. (2013). Infraestructuras de transporte terrestre, ciudad y movilidad en América Latina. In J. Erazo Espinosa (Ed.), *Infraestructuras urbanas en América Latina: gestión y construcción de servicios y obras públicas* (pp. 243–266). Quito: Editorial IAEN.

FLAMM, M., y KAUFMANN, V. (2006). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities*, 1(2), 167–189. <https://doi.org/10.1080/17450100600726563>

GARCÍA JEREZ, F. A. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y Economía*, (31), 15–32.

GARCÍA MÁRQUEZ, G. (1961). *El coronel no tiene quien le escriba*. Medellín:

Aguirre.

GILBERT, A. (2008). Bus Rapid Transit: Is Transmilenio a Miracle Cure? *Transport Reviews*, 28(4), 439–467. <https://doi.org/10.1080/01441640701785733>

GILBERT, A. (2015). Urban governance in the South: How did Bogotá lose its shine? *Urban Studies*, 52(4), 665–684. <https://doi.org/10.1177/0042098014527484>

GOUËSET, V., DEMORAES, F., LE ROUX, G., FIGUEROA, O., y ZIONI, S. (2014). Recorrer la Metrópoli. Prácticas de movilidad cotidiana y desigualdades socio-territoriales en Bogotá, Santiago de Chile y São Paulo. In F. (Françoise) Dureau, T. Lulle, S. Souchaud, Y. Contreras, & S. Zioni (Eds.), *Movilidades y cambio urbano: Bogotá, Santiago y São Paulo* (pp. 303–344). Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

GUERRERO ARCINIEGAS, C. (2016). Todo listo para el cable a Ciudad Bolívar. *El Espectador*. Disponible a <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/todo-listo-el-cable-ciudad-bolivar-articulo-643590>

GUTIÉRREZ, J., y GARCÍA PALOMARES, J. C. (2008). Distance-Measure Impacts on the Calculation of Transport Service Areas Using GIS. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 35(3), 480–503. <https://doi.org/10.1068/b33043>

GUZMAN, L. A., OVIEDO, D., y BOCAREJO, J. P. (2017). City profile: The Bogotá Metropolitan Area that never was. *Cities*, 60, 202–215. <https://doi.org/10.1016/j.CITIES.2016.09.004>

HANNAM, K., SHELLER, M., y URRY, J. (2006). Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings. *Mobilities*, 1(1), 1–22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>

HERES, D. R., DARBY, J., y SALON, D. (2009). Do public transport investments promote urban economic development? Evidence from bus rapid transit in Bogotá, Colombia. *Transportation*, 41, 57–74. <https://doi.org/10.1007/s11116-013-9471-8>

HIDALGO, D., PEREIRA, L., ESTUPIÑAN, N., y JIMÉNEZ, P. L. (2013). TransMilenio BRT system in Bogotá, high performance and positive impact - Main results of an ex-post evaluation. *Research in Transportation Economics*, 39(1), 133–138. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.06.005>

JANACUA BENITES, J., y GARCÍA RODRIGUEZ, R. E. (2013). Interacción social y transporte público: Erving Goffman en la combi. *URBS: Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. Volúmen 3, Número 01, 2013*, 3(1).

JOSHli, A., y MOORE, M. (2004). Institutionalised Co-production: Unorthodox Public Service Delivery in Challenging Environments. *Journal of Development Studies*, 40(4), 31–49. <https://doi.org/10.1080/00220380410001673184>

JOUFFE, Y. (2011). Las clases socio - territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase? *Revista Transporte y Territorio*, 4, 84–117.

JOUFFE, Y., y LAZO CORVALÁN, A. (2010). Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad: Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile. *EURE*, 36(108), 29–47. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612010000200002>

KAUFMANN, V. (2002). *Re-Thinking Mobility*. Farnham: Ashgate.

KAUFMANN, V. (2014). Mobility as a Tool for Sociology. *Sociologica*, 1.

KAUFMANN, V., BERGMANN, M. M., y JOYE, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.

KENYON, S., LYONS, G., y RAFFERTY, J. (2002). Transport and social exclusion: Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207–219. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00012-1](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1)

LARSEN, J., AXHAUSEN, K. W., y URRY, J. (2006). Geographies of social networks: meetings, travel and communications. *Mobilities*, 1(2), 261–283. <https://doi.org/10.1080/17450100600726654>

LEE, D. (2015). Absolute Traffic: Infrastructural Aptitude in Urban Indonesia. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(2), 234–250. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12212>

LEON BORJA, L. (2015). *Fachadas bogotanas*. Bogotá: Milserifas.

LOTERP, L., CADILLO, A., HURTADO, R., y GÓMEZ GARDENES, J. (2014). Socioeconomic differences in urban mobility. In A. Garas (Ed.), *Interconnected networks*. Berlin: Springer.

LUCAS, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>

MARTENS, K. (2017). Why accessibility measurement is not merely an option, but an absolute necessity. In N. Punto & A. Hull (Eds.), *Accessibility tools and their applications*. New York - London: Routledge.

MOMTEZUMA, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. In M. Balbo, R. Jordán, & D. Simioni (Eds.), *La ciudad inclusiva* (pp. 175–192). Santiago de Chile: CEPAL.

MORENO LUNA, C. A. (2016). Segregación en el espacio urbano de Soacha

¿Transmilenio como herramienta integradora? *Revista de Arquitectura*, 18(1), 48–55. Disponible a <http://www.redalyc.org/pdf/1251/125146891005.pdf>

MORENO LUNA, C. A., y RUBIANO BRÍÑEZ, M. (2014). Segregación residencial y movilidad cotidiana en el contexto metropolitano. Un estudio a partir de las relaciones Bogotá-Soacha. *Territorios*, (31), 133–162. Disponible a <http://www.redalyc.org/html/357/35732479007/>

OVIDO, D., y TITHERIDGE, H. (2016). Mobilities of the periphery: Informality, access and social exclusion in the urban fringe in Colombia. *Journal of Transport Geography*, 55, 152–164. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.12.004>

OVIDO HERNANDEZ, D., y DÁVILA, J. D. (2016). Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia — Placing splintering urbanism in the context of transport networks. *Journal of Transport Geography*, 51(January), 180–192. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.01.003>

PERRET MARINO, G., y SOLDANO, D. (2017). La movilidad en cuestión. Aportes para un diálogo interdisciplinario. In D. Soldano (Ed.), *Viajeros del conurbano bonaerense. Una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia* (pp. 25–60). Los Polvorines: Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento.

Preston, J., & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(3), 151–160. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002>

RAMÍREZ VELÁZQUEZ, B. R. (2007). Del suburbio y la periferia al borde: el modelo de crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). *L'Ordinaire Des Amériques*, (207), 69–89. <https://doi.org/10.4000/orda.3350>

RODRÍGUEZ VIGNOLI, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *EURE*, 34(103), 49–71. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>

ROY, A. (2016). Who's Afraid of Postcolonial Theory? *International Journal of Urban and Regional Research*, 40(1), 200–209. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12274>

SAGER, T. (2006). Freedom as Mobility: Implications of the Distinction between Actual and Potential Travelling. *Mobilities*, 1(3), 465–488. <https://doi.org/10.1080/17450100600902420>

SALCEDO FIDALGO, A. (2015). *Víctimas y trasegares: forjadores de ciudad en Colombia 2002-2005*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

SHELLER, M. (2011). Mobility. In *Sociopedia.isa*.

SHELLER, M., y URRY, J. (2003). Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life. *Theory, Culture & Society*, 20(3), 107–125.

<https://doi.org/10.1177/02632764030203007>

SHELLER, M., y URRY, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

SHELLER, M., y URRY, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10–25. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>

SIMONE, A. (2010). A Town on Its Knees? *Theory, Culture & Society*, 27(7–8), 130–154. <https://doi.org/10.1177/0263276410383708>

SOLDANO, D., y PERRET MARINO, G. (2017). Movilidad y subjetividad. Viajes y experiencias del espacio en los bordes de la ciudad. In D. Soldano (Ed.), *Viajeros del conurbano bonaerense: una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia* (pp. 173–222). Los Polvorines: Ediciones Universidad Nacional de General Sarmiento.

STANLEY, J., y VELLA BRODRICK, D. (2009). The usefulness of social exclusion to inform social policy in transport. *Transport Policy*, 16(3), 90–96. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.003>

BRÖMMELSTROET, M. (2014). Sometimes you want people to make the right choices for the right reasons: Potential perversity and jeopardy of behavioural change campaigns in the mobility domain. *Journal of Transport Geography*, 39, 141–144. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.001>

URRY, J. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. Abingdon: Routledge.

URRY, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

VAN WEE, B. (2011). *Transport and Ethics: Ethics and the Evaluation of Transport Policies and Projects*. Celtenham: Elgar.

VECCHIO, G. (2017). Democracy on the move? Bogotá's urban transport strategies and the access to the city. *City, Territory and Architecture*, 4(15), 1–15. <https://doi.org/10.1186/s40410-017-0071-3>

VECCHIO, G. (2018a). Producing Opportunities Together: Sharing-Based Policy Approaches for Marginal Mobilities in Bogotá. *Urban Science*, 2(3), 54. <https://doi.org/10.3390/urbansci2030054>

VECCHIO, G. (2018b). *Urban mobility as human capability. Bridging the gap between transport planning and individual opportunities*. Politecnico di Milano. Disponible a <https://www.politesi.polimi.it/handle/10589/139243>

WATTS, L., y URRY, J. (2008). Moving methods, travelling times. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26, 860–874. <https://doi.org/10.1068/d6707>

YIFTACHEL, O. (2006). Re-engaging Planning Theory? Towards “South-Eastern” Perspectives. *Planning Theory*, 5(3), 211-222.
<https://doi.org/10.1177/1473095206068627>

ZAHAVI, Y. (1974). *Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas. Final Report*. Washington.