

Cambios urbanos y evolución de las desigualdades en el acceso a los recursos de la metrópoli.

Un estudio de caso en unos barrios del occidente de Bogotá



*Françoise Dureau (Migrinter, Poitiers)
Vincent Gouëset (ESO, Rennes)
Guillaume Le Roux (Migrinter, Poitiers)
Thierry Lulle (U. Externado, Bogotá)*

Problemática y punto de partida teórico

La evolución de las desigualdades en el acceso a los recursos urbanos en un contexto de cambio urbano

Punto de partida general :

- Un enfoque global de las movilidades, desde el nivel biográfico hasta el nivel de lo cotidiano
- Los habitantes como actores de la producción y transformación de la ciudad

El acceso a los recursos urbanos puede evolucionar dependiendo de:

- Cambios en la accesibilidad espacial
- Modificaciones de los medios necesarios para aprovechar la oferta de movilidad
- Cambio de localización de los recursos

→ Tener en cuenta:

- Las dinámicas individuales, en una perspectiva biográfica
- La dinámica de la accesibilidad entre los lugares
- La dinámica de los lugares mismos

El proyecto METAL (2008 - 2011)

**Metrópolis de América latina en la mundialización :
reconfiguraciones territoriales, movilidad espacial, acción pública**

Objetivo principal

Estudiar las reconfiguraciones socio-espaciales en curso en las metrópolis de América latina desde los años 1980

→ *Enfoque comparativo : Bogotá, Santiago, São Paulo*

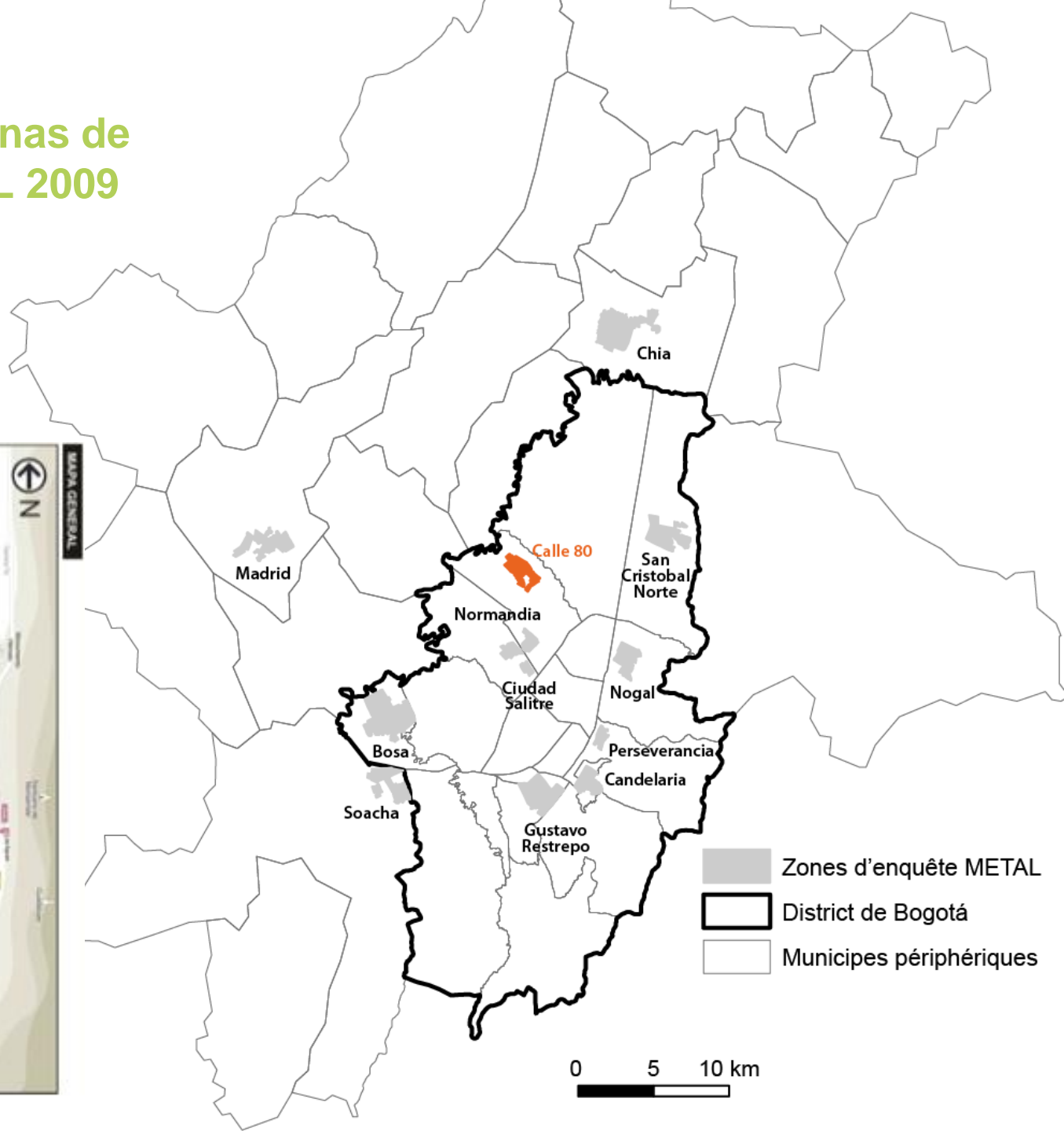
3 ejes de investigación

- Las recomposiciones socio-territoriales en curso en las metrópolis
- Las prácticas de movilidad y sus articulaciones
- El estudio de las políticas públicas nacionales y locales

5 unidades de investigación financiadas por el ANR y AIRD

→ *Equipo pluridisciplinario de 27 investigadores, entre ellos 14 latino-americanos*

La calle 80 , una de las 12 zonas de encuesta METAL 2009

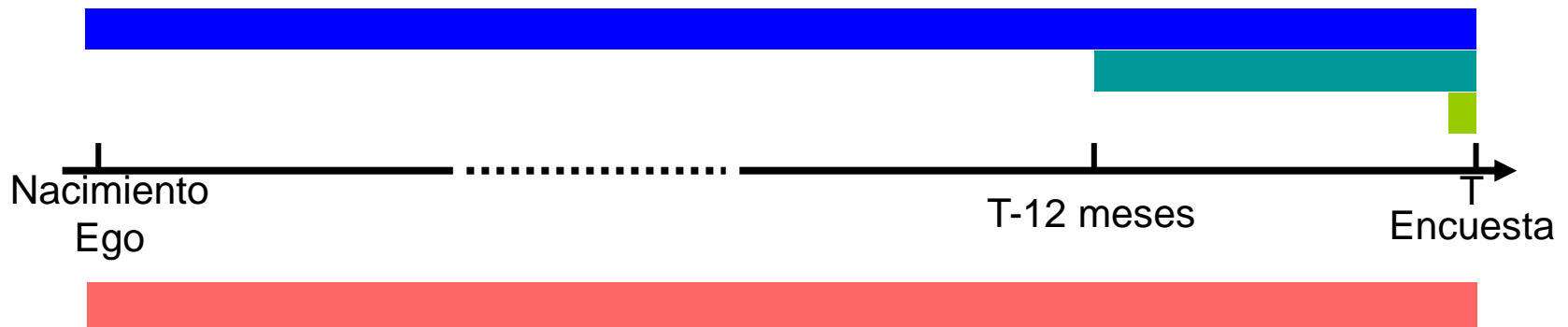


El sistema de encuestas

Tipo de observación	Método	Objetivo
Cuantitativo	1. Encuesta por cuestionario (muestra de 881 hogares, ósea 3255 individuos, viviendo en las 12 zonas de encuesta)	Conocer las practicas de movilidad espacial de los habitantes de Bogotá
Cualitativo	2. Entrevistas a profundidad (sub-muestra de 89 personas)	
	3. Entrevistas a profundidad en Europa (muestra de emigrantes, procedentes de Bogotá que viven en Barcelona o Paris)	Identificar el papel de los emigrantes residentes en Europa en las transformaciones de Bogotá

- Trayectoria migratoria (todos los miembros del hogar, principales lugares de residencia)
- Biografía completa Ego (migratoria, laboral, familiar)
- Sistema residencial individual (todos los miembros del hogar, 3 viviendas)
- Frecuentación de 10 lugares polarizantes de Bogotá (Ego)
- Sistema residencial familiar (viviendas padres, cónyuges, hijos Ego)
- Uso de los modos de transporte et desplazamientos cotidianos (miembros del hogar)
- Déplacements hors travail et étude (Ego)

Encuesta →
Localización →
←
Otras fuentes



- Características 'objetivas' de los lugares:
Tipo de hábitat, nivel social, producción de vivienda, operaciones de urbanismo, etc.
- Características 'subjetivas' de los lugares:
Lugar de residencia anterior de Ego u otro miembro del hogar, presencia de familiar, etc..

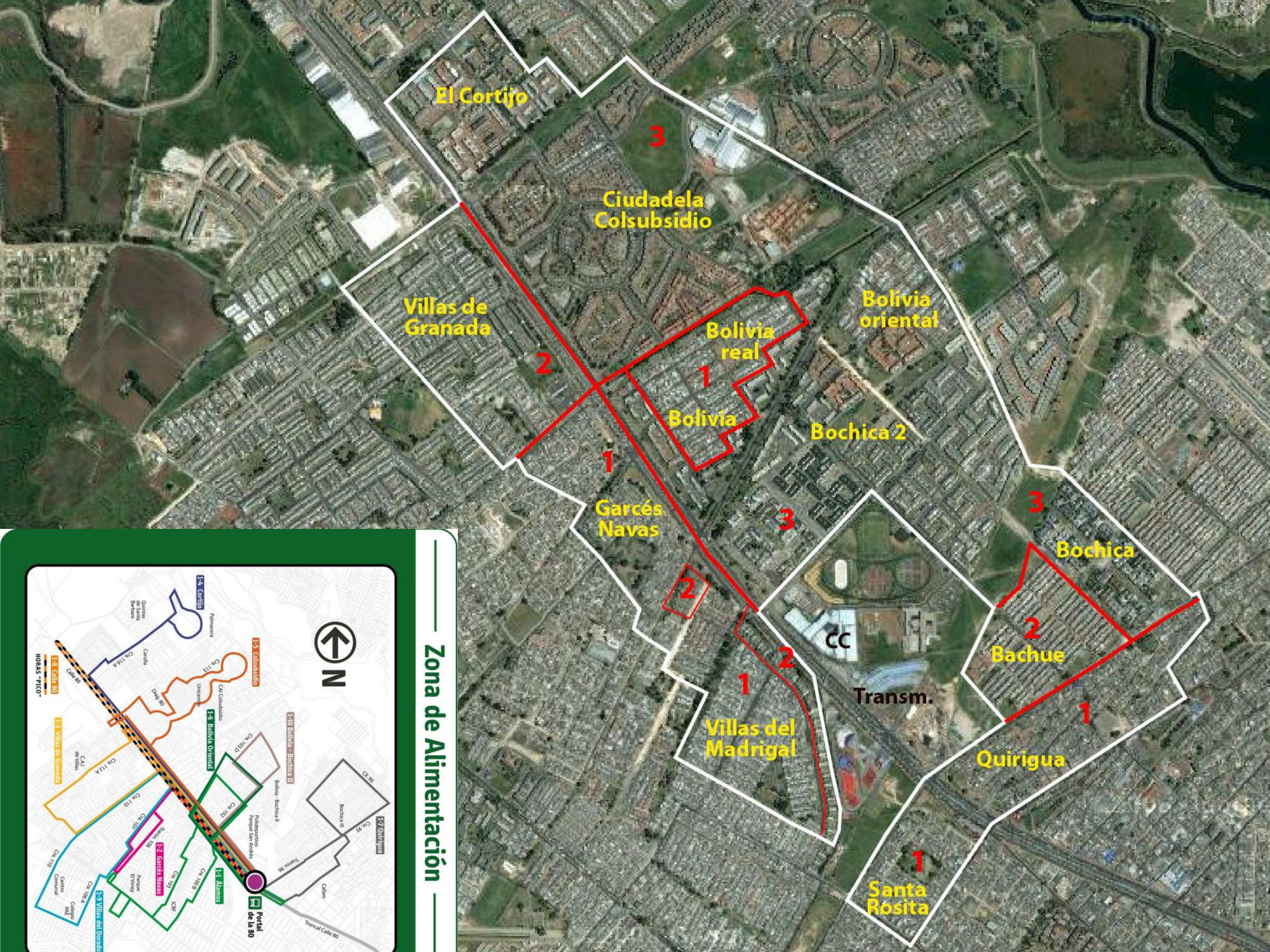
La Calle 80 : un sector de Bogotá en mutación

Reestructuración de la oferta de
transporte con el Transmilenio

Diversificación de la oferta de
viviendas y comercios

Proximidad de servicios sociales
(educación, salud, etc.)





El Cortijo

Ciudadela Colsubsidio

Villas de Granada

Bolivia real

Bolivia oriental

Bolivia

Bochica 2

Garcés Navas

Bochica

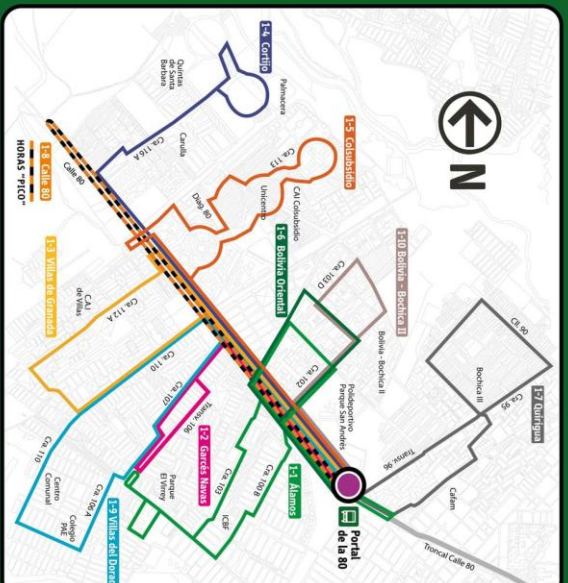
Bachue

Quirigua

Transm.

Villas del Madrigal

Santa Rosita



1

**Los efectos de las mutaciones
de la oferta residencial
sobre la composición social del sector**

Evolución de la composición del stock de viviendas y de la población (1993-2005)

	Strate 1		Strate 2		Strate 3		Total zone Calle 80		District de Bogotá (partie urbaine)	
	1993	2005	1993	2005	1993	2005	1993	2005	1993	2005
LOGEMENTS										
Nombre de logements	3187	4462	2087	4295	823	14670	6097	23427	844163	1758292
Taux annuel d'act.	2,8 %		6,0 %		24,0 %		11,2 %		6,1 %	
% maison	93,4%	61,5%	59,8%	38,9%	11,8%	8,9%	70,9%	24,4%	60,6%	40,1%
% appartement	5,2%	34,2%	39,1%	58,2%	87,5%	90,5%	27,9%	73,9%	33,9%	50,8%
% <i>cuarto</i> (pièce unique)	1,3%	4,2%	1,0%	2,9%	0,6%	0,5%	1,1%	1,7%	5,0%	9,0%
MENAGES										
% partageant leur logt	40,5%	12,1%	17,3%	4,5%	9,4%	2,0%	29,5%	4,6%	47,4%	8,0%
% 6 personnes ou plus	22,1%	10,2%	19,1%	11,0%	8,2%	4,4%	19,5%	6,8%	17,2%	9,9%
% unipersonnels	4,3%	8,9%	4,3%	10,2%	6,4%	12,7%	4,6%	11,5%	8,4%	13,3%
POPULATION TOTALE										
Population totale	18027	19484	9614	15990	3175	46796	30816	82270	4910477	6725493
Taux annuel d'act.	0,6 %		4,2 %		22,4 %		8,2 %		2,6 %	
% moins de 15 ans	25,7%	20,6%	28,9%	21,4%	30,1%	20,8%	27,1%	20,9%	29,8%	26,6%
% 60 ans et plus	7,0%	11,7%	4,6%	9,1%	4,2%	7,8%	6,0%	9,0%	6,1%	8,3%
% nés dans District Bogotá	57,5%	57,4%	56,4%	61,2%	59,7%	62,5%	57,4%	61,0%	55,1%	59,6%
% résid. en 2000 ds District	81,4%	80,1%	79,3%	88,6%	76,9%	86,3%	80,3%	85,3%	76,5%	83,5%
CHEFS DE MENAGE										
% Sans éducation	1,2%	1,5%	0,4%	0,7%	0,3%	0,3%	0,9%	0,6%	2,4%	2,3%
% Primaire	28,5%	21,0%	21,5%	18,4%	10,3%	8,0%	24,2%	12,7%	34,6%	27,6%
% Secondaire	48,6%	42,3%	48,9%	41,7%	43,6%	34,3%	48,1%	37,4%	41,5%	40,9%
% Supérieur	21,6%	35,2%	29,2%	39,2%	45,7%	57,4%	26,9%	49,4%	21,5%	29,2%

2

**« El efecto Transmilenio »
o el impacto de la restructuración
de la oferta de transporte sobre la
accesibilidad a los recursos de la ciudad**

El uso individual de los diferentes modos de transporte según los ingresos mensuales del hogar (todos los miembros del hogar, 2009)

Revenu mensuel du ménage	< 500.0000		500.000-1 million		1 – 2,5 millions		2,5- 5 millions		>= 5 millions		Total	
% personnes utilisant le moyen de transport	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
USAGE AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE D'UN VEHICULE PARTICULIER												
Vélo	27,8	7,4	16,1	14,2	19,5	5,3	0	0	0	0	16,2	6,9
Moto	0	0	3,2	2,7	2,8	1,7	0	0	4,4	4,5	2,7	1,9
Voiture	0	12,7	5,8	5,0	33,1	26,5	27,0	49,0	86,9	82,0	28,9	25,6
USAGE REGULIER, AU MOINS DEUX FOIS PAR SEMAINE DU TRANSPORT PUBLIC												
Bus, microbus, inter-urbain	52,4	24,9	51,2	46	43,1	45,4	17,2	30,4	26,2	51,2	42,8	43,0
Transmilenio ou alimentado r	36,9	42,4	56,4	56,9	57,6	64,7	54,9	70,4	33,4	66,2	54,3	61,3
USAGE VEHICULE PARTICULIER ET TRANSPORT PUBLIC												
Ni véhi.part., ni trans. public	18,9	19,9	27,5	26,5	5,7	10,0	20,2	18,5	4,4	4,5	12,2	15,4
Seulement véhicule particulier	14,3	20,1	7,9	4,5	16,4	10,1	15,4	11,1	41,0	7,5	16,2	9,6
Seulement transport public	53,3	60,0	47,4	51,6	39,9	58,2	52,7	32,5	4,4	9,0	40,6	51,1
Véhi. part. et transport public	13,4	0	17,2	17,4	38	21,6	11,6	37,9	50,3	79,0	31	23,9

Los desplazamientos cotidianos al estudio y trabajo según lugar, duración y modo de transporte (todos los miembros del hogar ≥ 5 o 12 años, 2009)

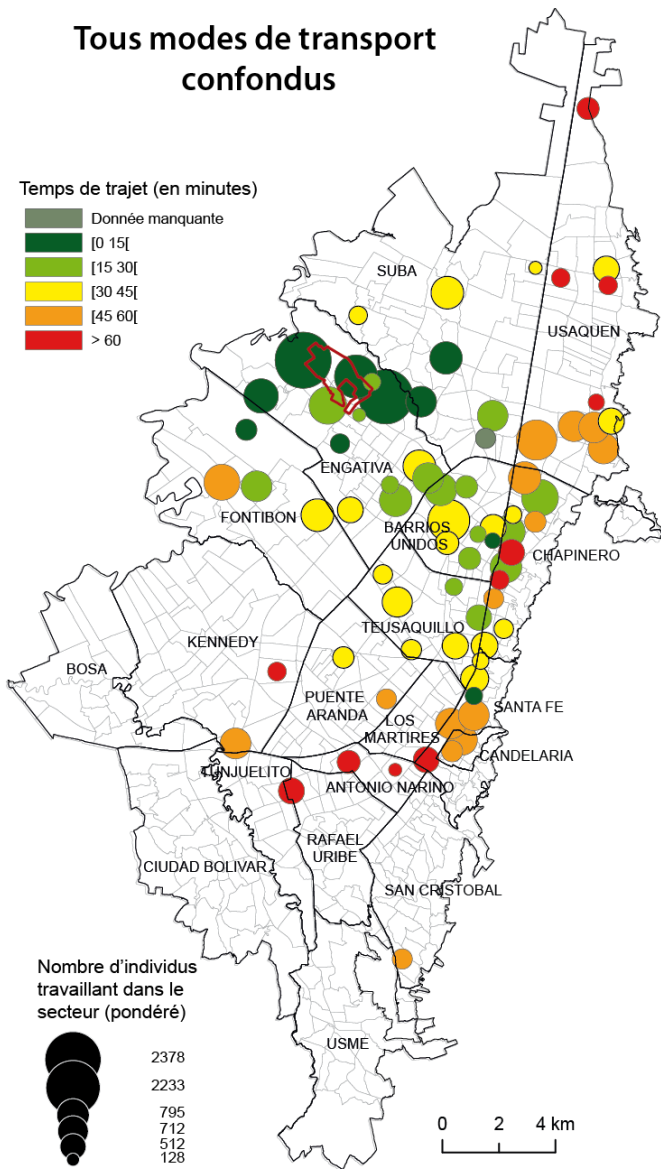
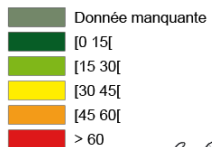
Niveau d'étude	Primaire	Secondaire	Supérieur	Total
LIEU D'ETUDE				
% dans l'arrondissement	89,0 %	81,2 %	5,7 %	50,6 %
MODE DE TRANSPORT AU LIEU D'ETUDE				
% A pied	71,6 %	69,6 %	7,2 %	43 %
% Vélo ou moto	1,4 %	0 %	5,7 %	2,9 %
% Auto	0,0 %	0 %	5,1 %	2,2 %
% Transport scolaire	27,1 %	11,9 %	0 %	11,2 %
% Transport public	0 %	18,5 %	82,0 %	40,7 %
DUREE DU DEPLACEMENT AU LIEU D'ETUDE				
Durée moyenne	17,7 mn	22,3 mn	42,7 mn	29,7 mn

Revenu mensuel du ménage (en pesos)	< 500.0000		500.000 – 1 mil.		1 – 2,5 millions		2,5- 5 millions		≥ 5 millions		Total	
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
LIEU DE TRAVAIL												
% PEA travaillant à domicile	0	67,6	13,1	4,3	15,7	13,8	0	17,7	8,2	14,9	13,5	18,8
% PEA travaillant hors arrdt	100	11,6	70,2	66,3	67	73,7	100	82,3	67,8	58	70,3	63,5
MODE DE TRANSPORT												
% A pied	0	41,8	19,2	16,9	7,7	4,8	0	21,5	0	0	8,2	9,3
% Vélo ou moto	0	0	11,5	4,0	8,5	0	0	0	5,4	6,6	7,7	1,7
% Auto	0	0	6,7	0	11,8	4,5	33,9	21,5	62,3	50,6	18,9	9,2
% Transport entreprise	0	0	6,7	0	2,5	2,2	0	0	0	0	2,8	1,2
% Transport public	100,0	58,2	55,9	79,1	57,3	84,5	57,7	43,6	23,3	6,6	54,1	71,6
DUREE DU DEPLACEMENT												
Durée moyenne	34,2	17,1	32,5	39,3	37,3	40,7	34,0	22,2	36,7	28,1	35,8	37,1

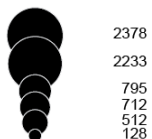
Lugar y duración de los trayectos domicilio – trabajo (2009)

Tous modes de transport confondus

Temps de trajet (en minutes)

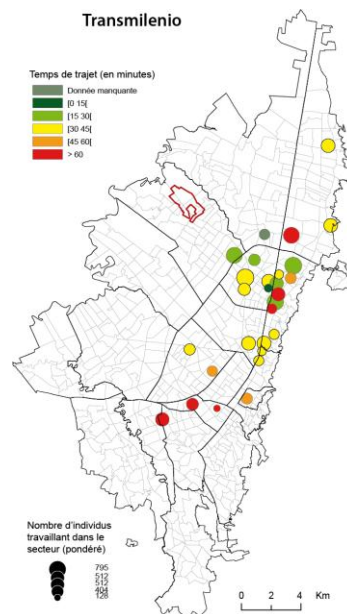
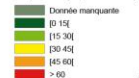


Nombre d'individus travaillant dans le secteur (pondéré)



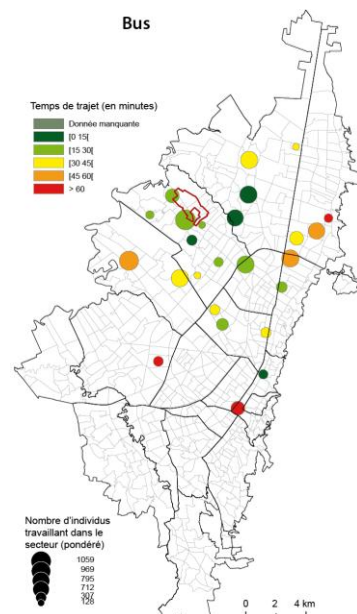
Transmilenio

Temps de trajet (en minutes)



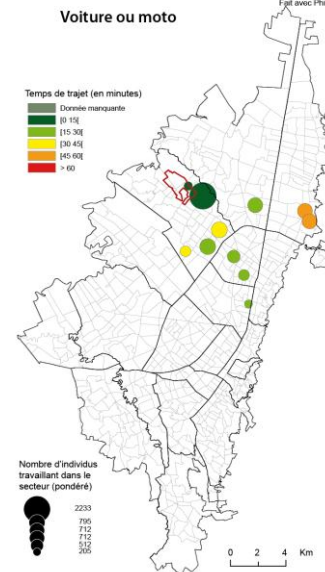
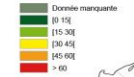
Bus

Temps de trajet (en minutes)



Voiture ou moto

Temps de trajet (en minutes)

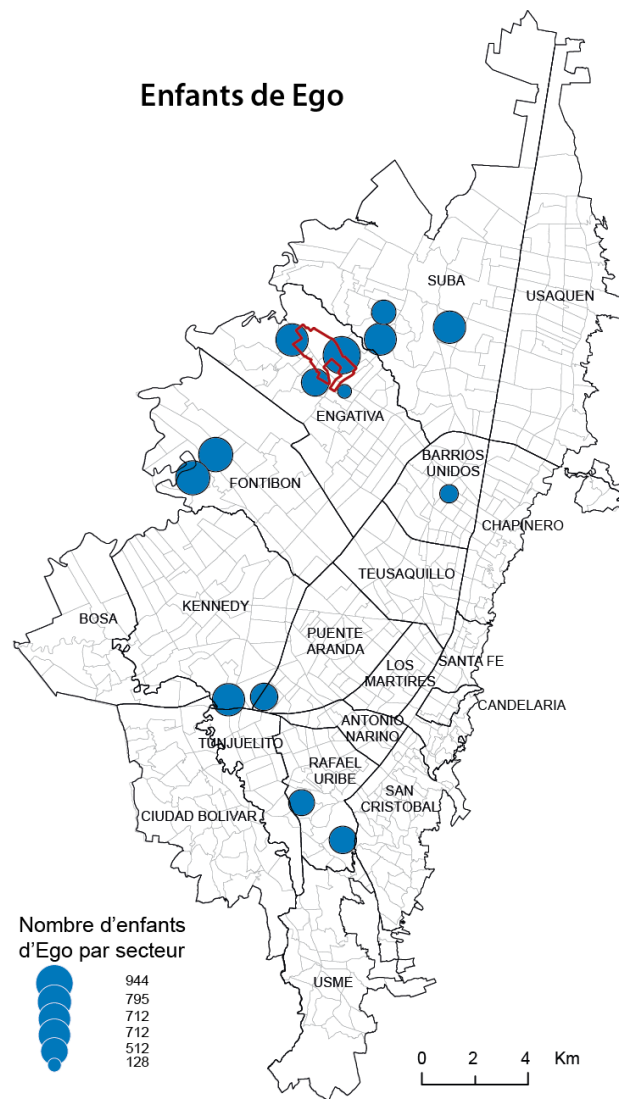
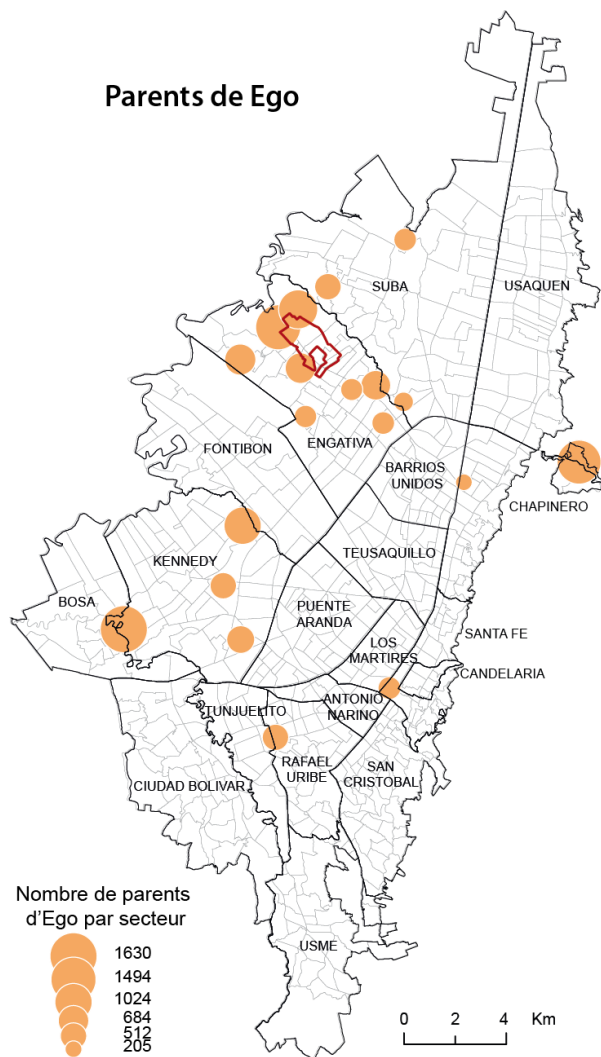


Número de desplazamientos por persona fuera del estudio y el trabajo durante la semana anterior a la encuesta

(Ego 18 años y más, 2009)

	Total	Sexe		Age					Revenu mensuel du ménage (pesos)			
		H	F	18-29	30-39	40-49	50-59	60 et +	Moins 500.000	500.000 - 1 mil.	1-2,5 mil.	> 2,5 mil.
NOMBRE DE DEPLACEMENTS												
% moins de 5 dép.	9,3	2,6	16,7	2,6	13,7	6,3	9,5	26,6	40	6,4	3,3	9,0
% 5-9 dép.	24,4	19,7	29,7	22,0	30,6	20,6	18,2	38,9	25,3	16,4	23,1	40,9
% 10-19 dép.	42,2	52,1	31,2	28,2	24,8	67,4	55,0	34,5	23,0	27,5	58,7	19,4
% 20-29 dép.	11,3	14,4	7,8	23,7	12,2	3,8	6,5	0	0	26,9	9,0	7,1
% 30 dép ou plus	12,8	11,2	14,6	23,5	18,7	1,9	10,8	0	11,7	22,8	5,9	23,6
NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS PAR LIEU DE DESTINATION												
Dans le quartier	10,5	9,8	11,4	12,2	13,1	9,6	8	7	8,3	12,8	9,4	12,5
Reste de l'arrdt	2,9	3,8	2	2,8	1,4	2,4	7,4	0,3	0,5	5,2	2,8	2,3
Reste aire métropo.	3,2	4,4	1,9	6,6	3	1,3	1,2	2,2	0,3	6,7	2,7	2,5
Total	16,7	18	15,2	21,6	17,4	13,3	16,6	9,5	9,1	24,7	15	17,3
NOMBRE MOYEN DE DEPLACEMENTS PAR MOTIF												
Démarche adminis.	0,9	1,2	0,7	1	1,2	0,9	0,6	1,1	0,3	0,6	1,4	0,4
Achat nourriture	8,1	8,2	8,0	8,8	8	6,7	10,8	5,1	7,3	12,3	5,9	10,3
Autres achats	0,5	0,2	0,7	1	0,3	0,2	0,1	0,1	0	0,1	0,4	1,6
Sorties restau., bars	2,8	3	2,6	5,3	5	0,8	0,2	0,3	0	5	2,9	1,3
Activité culturelle	0,5	0,9	0,1	1	0,2	0,5	0,3	0,3	0,1	1,4	0,4	0,1
Pratique sportive	1,0	1,1	0,8	0,9	1,3	0,9	1,1	0	0	0,8	1,2	1,2
Pratique religieuse	0,7	0,8	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	1,3	0,5	0,9	0,8	0,6
Visite amis	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,5	0,1	0,3	0,1	0,4	0,3	0
Visite famille	1,5	1,9	0,9	2,4	0,3	1,5	2	0,3	0,2	2,7	1,3	1,5
Autre motif	0,5	0,5	0,4	0,3	0,4	0,7	0,5	0,6	0,5	0,4	0,5	0,2

Lugares de residencia de familiares de Ego (2009)



Conclusión

Transformación de la oferta de transporte (Transmilenio y malla vial)

mejoramiento sensible de la accesibilidad espacial de la Calle 80 hacia o desde otros lugares de la ciudad, en Transmilenio o en carro, para quienes disponen de medios y competencias para usarlos

Evolución de la oferta de viviendas

Cambio de la composición social : diversificación de la población

Anclaje de las familias del sector con un ascenso social

Atracción de una población de mejor estatus que antes

→ **Mejoramiento de la oferta local de servicios y comercios**

- El acceso de los habitantes a los recursos urbanos se mejoró para todos :
- Poblaciones poco móviles, por escogencia u obligación : mejoramiento de la oferta local de viviendas, de servicios y comercios
 - Poblaciones con los medios para aprovechar la oferta de transporte rápido : acceso mas rápido a los recursos del conjunto del espacio metropolitano

Benefician todos, directamente o indirectamente, del mejoramiento de la accesibilidad espacial de la Calle 80, pero desigualdades se afirman : **coexistencia de poblaciones que no tienen acceso a la misma ciudad**