

COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

ESTUDIO COMPARATIVO DE LA MOVILIDAD EN CHILE FRENTE AL CASO  
CORDILLERA ACTIVA EN CHILE

KAREN VIVIANA GONZALEZ ARIZA

CODIGO: 6001110323

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

FACULTAD DE DERECHO

TUTOR: DANIEL BARRAGAN RONDEROS

BOGOTA ENERO 21 DEL 2016

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

*Resumen*

Con este trabajo busco mejorar la movilidad en Suba, pero para lograr esto tomare como referencia el caso Cordillera Activa en Chile en el cual vimos como Pablo Villoch (Villoch,2008) logro que tanto los entes gubernamentales como la comunidad se uniera para mejorar económicamente, social y culturalmente la cordillera logrando que esta fuera un sitio turístico tanto en verano como invierno.

Suba es la localidad más poblada de Bogotá y contamos con 993.377 habitantes según el (Dane, 2015), además de ello día tras día se viene aumentando su población residente, por ende el servicio público existente no da la capacidad de subsanar las necesidad de los residentes en cuanto a movilidad, lo cual ha generado que una parte de sus habitantes decida adquirir vehículo particular, generando que haya una sobre población en el parque automotor de la localidad, la cual no cuenta con una malla vial adecuada para recibir esta cantidad de vehículos, generando el colapso en las zonas de salida de la localidad; para mejorar la movilidad en Suba es importante crear conciencia ciudadana y además lograr que la alcaldía local invierta más en malla vial.

*Palabras claves*

Malla vial

Cordillera Activa

Cultura Ciudadana

Movilidad

Localidad

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

*Abstract*

With this work I seek to improve mobility in Suba, but to achieve this I'll take as reference the case Cordillera Active in Chile in which we saw Paul Villoch (Villoch, 2008) achieving both government agencies and the community together to improve economically socially and culturally the mountains and after that this was a tourist destination in both summer and winter.

Suba is the most populous city of Bogota and we have 993,377 inhabitants according to the (Dane, 2015), in addition to it day after day its resident population is increasing, therefore the existing public service does not provide the ability to remedy the need for residents in terms of mobility, which has generated some of its inhabitants decide to purchase a private vehicle, generating that there is a population in the fleet of the town, which has no proper road network to receive this number of vehicles , generating the collapse in output zones of the town; to improve mobility in Suba is important to create public awareness and also get the local mayor to invest more in road network.

*Key Words*

Road network

Active Mountains

Citizen culture

Mobility

Locality

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### *Introducción*

El fin de esta investigación es dar a conocer los problemas de movilidad que se presentan en la localidad de Suba, para lograr esto es necesario realizar un análisis y varias visitas a la localidad identificando cada uno de sus problemas y por medio de esto lograr dar una solución a los mismos; tomando como el guía el plan Cordillera Activa en Chile.

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

*Pregunta.*

¿Cómo la experiencia de la Cordillera activa en Chile, sirve para comprender un modelo de desarrollo territorial vial en la localidad de Suba, considerando a problemática de la movilidad?

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### *Objetivo General:*

Describir los factores que determinan las falencias que existen en el plan de desarrollo territorial vial de localidad de Suba y como afecta su movilidad.

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### *Objetivo específicos.*

- Plantear cuales son los puntos críticos en movilidad de la localidad de Suba.
- Definir estrategias que ayuden la movilidad dentro de la localidad de Suba.
- Indicar cuales son las posibles falencias que comete la Alcaldía de Suba en cuanto a malla vial y movilidad.
- Establecer cuál es el propósito de la Cordillera Activa en Chile

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### *Justificación:*

La utilidad del proyecto es identificar la falencia que existe en la localidad de Suba en relación a la movilidad que se producen por diferentes factores como pueden ser: el mal estado de malla vial, la falta de estructura vial, falta de cultura ciudadana y falta de controles administrativos.

Este proyecto de investigación fue realizado consciente de la necesidad de mejora para sus residentes quienes siendo los más afectados con esta problemática necesitan que se les sea plantada una solución, ya que en las horas en que se presenta más embotellamiento son las horas pico entre las (6:00 am y las 8:30am) y en horas de la tarde entre (3:00 pm y 7:30 pm) según la alcaldía local.

La estrategia funcional para la integración regional del transporte de carga y movilidad, en donde se espera promover la integración regional y las acciones conjuntas entre el Distrito y la gobernación de Cundinamarca para avanzar de manera decidida en la conformación del sistema de transporte urbano regional. El Distrito capital adelantará la construcción la infraestructura vía arterial e intersecciones viales, con el objetivo de conectar los puntos de acceso de la ciudad, las zonas de abastecimiento, los centros de actividad logística con las áreas prioritarias de actividad industrial y comercial, se decidirá la construcción de paraderos especiales en donde se incluya el sistema integrado de transporte público, para que las flotas que lleguen de afuera de la ciudad, es decir, del casco rural puedan tomar otro transporte alternativo en donde se pueda evitar la congestión por los buses y flotas que ingresan a la ciudad en gran cantidad.( Osorio, 2012)



## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

También es de suma importancia la implementación de la red de estacionamientos en el marco SITP la cual comprende la estructuración para dotar de estacionamientos de alta capacidad en el área de influencia de los puntos de integración del servicio de transporte público así como la implementación de las zonas de parqueo en vía en la ciudad y medidas de administración de la demanda , lo que se quiere lograr con la implementación de esta medida es que se creen lugares de parqueo que tengan gran capacidad en donde los buses de sistema integrado de transporte público puedan ingresar y tener un lugar más accesible para parquear sus carros, lo que evitara la congestión generada por esta problemática.

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### *Marcos referenciales*

En estos marcos queremos dar a conocer brevemente la normatividad, la historia de la localidad de Suba y los conceptos básicos de los mismos.

### *Marco teórico*

Para empezar a abordar los temas empezaremos desde lo general para llegar a lo particular que es nuestro tema de investigación, entraremos a resumir brevemente la historia de la localidad de Suba, como lo expresa Kelly Osorio.

“La localidad de Suba es la localidad número 11, está ubicada en el extremo noroccidental del Distrito Capital a trece kilómetros del centro de la ciudad, fue fundada en el año de 1550, hacia el año 800 Suba era habitada por los Muisca quienes se mezclaron con población chibcha, los muisca conservaron un resguardo indígena debido a la conquista española en el año de 1538.

Hacia el año de 1550 Suba fue fundada por Antonio Días Cardozo y Hernán Camilo Monsilva, tiempo después Suba se convirtió en uno de los municipios de Bogotá por un decreto del estado soberano de Cundinamarca que actualmente es departamento de Cundinamarca, lo cual causó que el territorio fuera compartido por los terratenientes y los campesinos.

Hacia el año de 1954 el municipio pasó a ser parte del Distrito Especial de Bogotá, hasta que en el año de 1977 creó su alcaldía menor, y en el año de 1921 fue nombrada la Localidad de Suba.” (Osorio, 2012 pág. 13)

“Suba posee una malla vial del 9.23% de la ciudad, lo cual equivale a 1335 kilómetros de vía, por esta razón nuestra localidad ocupa el segundo puesto entre las localidades de Bogotá, la

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

AVENIDA Suba es principal conector del sector tradicional de la Localidad con el resto de la ciudad, y otras vías conducen al municipio de Cota, la cual se encuentra en el sector de La Conejera y La Conejera con la Calle 170 y la Transversal 91.” (Osorio, 2012 pág. 14)

“Suba ha sido beneficiada con el sistema de Transmilenio, debido a que cuenta con dos vías que pertenecen a la red las cuales son: Autopista Norte y Troncal Suba. Además de contar con un portal del mismo la cual cuenta con buses alimentadores que acercan a la población de los barrios a las estaciones de transbordo más próximas, quienes no cuentan con este servicio de alimentadores son obligados a utilizar otros medios de transporte, este sistema ha traído grandes mejoras a la localidad puesto que reduce los tiempos de desplazamiento de sus habitantes, y facilitan el desplazamiento de personas con discapacidad, no solo ha presentado mejoras en la movilidad sino que también genera empleos, la Localidad de Suba presenta grandes problemas de movilidad, en la zona de la Sabana de Tibabuyes por la Avenida Cali al Caí de la Gaitana.” (Osorio, 2012 pág. 14)

“Debido al crecimiento demográfico que ha presentado año tras año la localidad ha generado que la movilidad se convierta en un problema para sus habitantes, se ha presentado la construcción masiva de viviendas en esta Localidad y esta es la principal causa de su crecimiento demográfico, no solo se han ocasionado problemas de movilidad si no gran inconformismo por el estado en el que se encuentran estas vías, ya que su infraestructura y en la mayoría de ellas se encuentra desgastada lo que hace más difícil que por estas se pueda transitar, en la Avenida Cali transitando hacia el Caí de la Gaitana se puede evidenciar el mal estado en el que se encuentra una gran parte del tramo de estas.

Otro problema que se ha podido evidenciar es que las mismas autoridades tienen dificultad de ingreso a la hora de atender una emergencia que me esté presentando en estos

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

tramos, ya que estas vías son conectores a barrios aledaños a la localidad, también la imprudencia de las personas tanto como peatones como conductores quienes en su afán causan accidentes situaciones que generan caos, estos problemas necesitan que se les de una solución efectiva ya que afectan a todos sus habitantes ya que los afecta, el hecho de que se presenten problemas con la movilidad también inciden en general peligro para la población infantil escolar, la falta de cultura ciudadana incide en los problemas de movilidad ya que afectan la movilidad con las protestas en las que generan violencia y afectación a los sistemas de transporte público. El no acatar las señales de tránsito y la intolerancia de las personas, el tamaño de la Localidad no da abasto para que estas dos vías sean las que conduzcan la gran cantidad de población que esta posee.” (Osorio, 2012 pág. 15)

Todos tenemos el compromiso de mantener la ciudad en adecuadas condiciones para ser habitable y los habitantes no estamos poniendo de nuestra parte para mantener estas situaciones, por tanto, todos tenemos el derecho de tener las vías en buen estado y el distrito en ocasiones no pone la suficiente atención frente a estas problemáticas que se presentan, por medio del pago del impuesto predial siendo este un tributo que grava los inmuebles que se encuentran ubicados en el distrito y son generados por la existencia del predio, todos tenemos la obligación de pagar los impuestos para la mejora de nuestras vías, y por tanto tenemos el derecho que por el pago de nuestros impuestos se nos mantenga en buen estado nuestras vías en donde todos nos movilizamos diariamente, son grandes problemáticas que se han generado en la localidad por la falta de organización de esta.

“También se presentado la escasez de determinadas empresas que cuentan con muy pocos buses, también generando inseguridad y accidentes, los vendedores ambulantes al ubicarse en la zona peatonal dificultan el paso de los peatones, la cantidad de motociclistas que cometen

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

imprudencias en las vías, y no solo en las vías si no también se pasan a la zona peatonal junto con las bicicletas creando mayor accidentalidad.

El sobrecupo que presentan los medios de transporte público, todos estos son índices de accidentalidad, hay poca señalización de tránsito, el hecho de que la gente no disponga de paraderos explícitos debidamente marcados y señalizados y ubicados con los números de rutas de busetas buses y colectivos.

Lo que es llamado la “guerra del centavo”, genera accidentalidad y peligro para los peatones y pasajeros. En general el servicio de rutas de transporte para los usuarios es bueno, pero el problema que generan los accidentes vehiculares, generan caos y traumatismo en la circulación de los vehículos, la gente debe hacer uso correcto de los semáforos y las cebras y debe concientizarse de que primero esta su vida, en otros casos los vehículos de tracción animal contribuyen a hacer más caótico el problema toda vez que la vía no contempla la circulación de este tipo de vehículo.

Este tipo de imprudencias que cometen los habitantes de la localidad también influyen en los conflictos de la movilidad en la Localidad de Suba. Actividades de carga y descarga de productos cuando hay lugares como almacenes, plazas de mercado, quienes se paran en mitad de la vía y causan congestión mientras descargan todo lo que llevan demorándose grandes cantidades de tiempo mientras descargan.

La inoperancia de la policía que se ha encargado de controlar solo en las horas pico, haciéndose invisible durante el resto del día, semáforos que funcionan con software desactualizados, sobreoferta de los trabajadores del transporte público quienes cobran más dinero a sus pasajeros del que está reglamentado, la disminución del precio de los vehículos lo que hace

#### COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

que la gente tenga mayores posibilidades de comprar un carro lo que causa gran cantidad de automotores en las vías, también el pico y placa que obligo a las personas con posibilidades económicas accesibles a adquirir uno o más carros lo cual ocasiona igual o más congestión de la que se presenta, demoras en las obras publicas y en arreglos lo que hace que las vías no estén a la disposición de los usuarios y se genere represamiento.

Los conductores que no realizan el debido mantenimiento a sus automotores que en muchas ocasiones se les avería en la vía y no solo causan congestión si no contaminación ambiental y estrés.

Las estaciones de Transmilenio que se cierran cuando se presentan las protestas de los usuarios lo cual causa que más pasajeros se decidan por usar los otros medios de transporte los cuales no dan abasto y no solo crean sobrecupo si no congestión.

Y por último se plantea como problemática la salida y entrada de los buses que transportan hacia afuera de la ciudad lo cual causa caos en época de temporada alta, debido a esto se genera gran congestión en las importantes vías que estoy tratando en el proyecto de investigación, por esta razón se hace necesario plantear una pronta solución a la problemática generada por esta causa.

La movilidad en la ciudad se ha convertido en una problemática que necesita de una pronta solución, ya que con el avance que día a día tiene la sociedad se necesita de un rápido avance de la misma, es por esta razón que la movilidad se ha convertido en una de las problemáticas más importantes en la ciudad de Bogotá.” (Osorio, 2012 pág. 15 - 17)

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

Pero por otro lado es de suma importancia hablar del caso cordillera Activa en Chile, ya que es mi ejemplo a seguir para mejorar la movilidad de suba; brevemente realizare un resumen del trabajo realizado por el Doctor Pablo Villoch.

“El 80% del territorio de Chile está conformado por montañas. En ese contexto, el territorio cordillerano de Lo Barnechea aparece como un espacio natural, accesible y cercano a una congestionada y contaminada urbe de seis millones de habitantes.

Durante los últimos años han proliferado los proyectos de investigación en la cordillera. La arquitectura, los zorros, los sapos, las yaretas, los glaciares, los senderos, la arqueología, el paisaje, los suelos, las plantas invasoras, el quintral, los arrieros, los centros de esquí, los espacios urbanos del Centro Cordillera... todo se ha convertido en objeto de estudio y aprendizaje. Paralelamente, se han multiplicado los proyectos de educación ligados a la Cordillera. Educación para la sustentabilidad en el ámbito formal, contextualizada localmente, con una comunidad educativa comprometida como en el Colegio Farellones, pero también en el ámbito de la educación no formal. Cada año, cientos de niños participan en los programas de Educación ambiental de la Corporación La Montaña y la Casa de la Juventud en las áreas protegidas y senderos de la comuna.” (Villoch, 2008)

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### *Marco conceptual*

Desarrollo territorial: el análisis de los temas relacionados con el ordenamiento y el desarrollo de los territorios a nivel regional. Orienta y facilita la coordinación e integración de las acciones públicas nacionales con las de los departamentos y municipios, alrededor de objetivos y metas de desarrollo territorial compartidos -con visión de largo plazo- que propicien la creación de capacidades de autodesarrollo local y regional.

Estos procesos se convierten en el insumo principal para el diseño de políticas, planes, programas y proyectos cuya implementación a escala territorial se convierte en un mecanismo de importancia crucial para potenciar el desarrollo de las regiones, reducir las desigualdades y elevar el bienestar de la población.

Malla vial: Según el (IDU,2013), el Subsistema Vial está constituido por cuatro (4) mallas jerarquizadas y relacionadas funcionalmente por las intersecciones generadas por las mismas, entre otros:

Una Malla Vial Arterial Principal, que es el soporte de la movilidad y accesibilidad metropolitana y regional.

Una Malla Vial Arterial Complementaria, que articula operacionalmente los subsistemas de la Malla Vial Arterial Principal, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como articulación a escala urbana.

Una Malla Vial Intermedia, constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforman las Mallas Arterial Principal y Complementaria sirviendo como alternativa de circulación a éstas. Permite el acceso y fluidez de la Ciudad a escala zonal.



## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

Una malla Vial Local, que establece el acceso a las unidades de vivienda.

Norma urbanística generales: son aquellas que permiten establecer usos e intensidad de usos del suelo, así como actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión. Por consiguiente, otorgan derechos e imponen obligaciones urbanísticas a los propietarios de terrenos y a sus constructores, conjuntamente con la especificación de los instrumentos que se emplearán para que contribuyan eficazmente a los objetivos del desarrollo urbano y a sufragar los costos que implica tal definición de derechos y obligaciones.

Zonas Civiles: Extensión considerable de terreno que tiene forma de banda o franja donde habitan seres humanos.

Zonas de equipamiento comunal: son zonas de esparcimiento semi privadas o semi publicas según corresponda en conjuntos residenciales, o centro comerciales, hospitales colegios, etc.

Zonas de servicios públicos: aquellas zonas o lugares donde pasa la tubería y los cables que nos brindan los servicios públicos.

Zonas de preservación ambiental: aquellos lugares donde se conserva la naturaleza (humedales, parques naturales)

Ejes Ecológicos: El concepto de la sustentabilidad ecológica fue introducido hace más de veinte años por Lester Brown, quien definió a una sociedad sustentable como la que es capaz de satisfacer sus necesidades sin disminuir las posibilidades de las generaciones futuras. Esta definición clásica de la sustentabilidad es una exhortación moral importante,

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

pero no nos dice nada sobre cómo crear realmente una sociedad sustentable. Es por eso que el concepto de sustentabilidad sigue siendo confuso para mucha gente.

Recorrido: Trayecto, espacio que recorre o ha de recorrer una persona o cosa. Acción de reparar lo que está deteriorado.

Andenes: Acera generalmente elevada situada a los lados de la vía o de la calzada en las estaciones de tren o de autobús, respectivamente, para que los pasajeros entren y salgan de ellos con facilidad.

Espacio público: lugar público a la disposición de los ciudadanos como lo son los parques, bibliotecas, parques, etc.

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

*Marco jurídico:*

Decreto 364 de 2013: Por el cual se adopta la modificación excepcional de las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá, y por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los decretos distritales 619 de 2000, 469 de 2003 y 10 de 2004.

Ley 9 de 1989: en su Artículo 5 “conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de las necesidades urbanas colectivas que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados de los habitantes”.

Proyecto de acuerdo No 463 de 2008: En la actualidad, uno de los problemas que mas se viene presentando en la ciudad, con relación a la malla vial, es el que tiene que ver con el daño de las vías por parte de las empresas constructoras en el Distrito Capital.

Continuamente, la comunidad se viene quejando ante las alcaldías locales de la ciudad, por el mal estado de las vías que se produce como consecuencia de la circulación y transporte del material pesado para realizar las construcciones civiles, públicas o privadas.

En cumplimiento de lo dispuesto por el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T.) Decreto 190 de Junio 22 de 2004, establece que el Instituto de Desarrollo Urbano IDU debe ejecutar los planes, programas y proyectos competentes al Sistema de Movilidad en sus Subsistemas: Vial, de Transporte y Subsistema Vial Peatonal.

Lo que se quiere lograr por medio de este proyecto es que se exige póliza de garantía a las empresas constructoras de obras.

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

Ley 769 código nacional de tránsito: Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Resolución 1223: curso básico capacitaría para conductores que transportan mercancía peligrosa

Resolución 7737: por la cual se reglamenta el uso del cinturón

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

Decreto 327 de 2004: Que en los términos del artículo 13 de la ley 388 de 1997, los planes de ordenamiento territorial tienen un componente urbano, dentro del cual se debe prever la expedición de las normas urbanísticas generales, estructurales y complementarias de que trata el artículo 15 de la misma ley.

Que según el numeral 2 del artículo 15 de la ley 388 de 1997, las normas urbanísticas generales "son aquellas que permiten establecer usos e intensidad de usos del suelo, así como actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión. Por consiguiente, otorgan derechos e imponen obligaciones urbanísticas a los propietarios de terrenos y a sus constructores, conjuntamente con la especificación de los instrumentos que se emplearán para que contribuyan eficazmente a los objetivos del desarrollo urbano y a sufragar los costos que implica tal definición de derechos y obligaciones."

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### *Metodología.*

El método empleado en nuestro estudio fue inductivo, con fundamento en un enfoque cualitativo expresado así:

La investigación cualitativa como se vio en el transcurso de la carrera tiene como objetivo la descripción de las cualidades de un fenómeno.

Por lo cual buscamos describir de forma minuciosa, eventos, hechos, personas, interacciones que se observan mediante entrevistas, leyes, teorías, estadísticas las falencias que tiene el desarrollo territorial vial de la localidad de Suba .

Para lograr este objetivo realizaremos un cuestionario en entrevista donde queremos dar a conocer por qué las falencias que presentan en el desarrollo territorial vial, según (Hernández Sampieri, 2010) el Enfoque Cualitativo: Parte de un esquema inductivo. Expansivo. Se utiliza para descubrir y refinar preguntas de investigación. Se basa en descripciones y observaciones. Parte de la premisa de toda cultura o sistema social para entender cosas y eventos su propósito es reconstruir la realidad, tal como la observan los investigadores. Se llama holístico, porque considera el todo, sin reducirlo a sus partes. Es individual. Método de análisis interpretativo, contextual y etnográfico.

Con base en la experiencia de la cordillera activa en Chile, donde el doctor Pablo Villoch (2008) nos explicó los métodos y la planeación que realizó para lograr que la cordillera mejore turísticamente en la población en época de verana y no solo en invierno, también preservando el medio ambiente y por medio de ello lograr la participación activa de la comunidad; como se quiere lograr en este en localidad de Suba influyendo positivamente en la población.

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

“Utilizan técnicas que no pretenden medir ni asociar mediciones con números: utiliza observación no estructurada, entrevistas en grupos, evaluación de experiencias personales, inspección de historias de vida, interacción con grupos, etc.

Los estudios se conducen en ambientes naturales, cotidianos. Como vive, como se comporta la gente, que piensa, cuáles son sus actitudes. Las preguntas de investigación no siempre se definieron antes. La recolección de datos está influida por experiencias y prioridades de los participantes. Los significados no intentan reducirse a números ni ser analizados de forma estadística.

El investigador está directamente involucrado con las personas que estudia y sus experiencias, por lo que adquiere un punto de vista “interno”, aunque mantiene una perspectiva analítica. Utiliza técnicas de investigación flexibles. Produce datos en forma de notas extensas, diagramas, mapas, para generar descripción detallada. Analiza tanto los aspectos explícitos como los implícitos e inconscientes. La realidad subjetiva es parte del objeto de estudio. Maneja paradojas, incertidumbre, ética y ambigüedad.” (Hernández Sampieri, 2010)

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### *Resultados.*

Durante la investigación se realizaron varios recorridos a lo largo y ancho de la localidad de Suba donde se encontraron diferentes situaciones que afecta la movilidad de la localidad como lo son:

Uno de los problemas que tiene la población de la localidad tiene que ver con el espacio público, puesto que este se encuentra invadido por vehículos los cuales se encuentran mal estacionados en estas zonas, evitando una libre circulación del parque automotor de la localidad, generando congestión vehicular; es necesario empezar por aterrizar una definición del tema a desarrollar, por lo cual precisamos citar lo señalado por la Ley 9 de 1989 la cual en su artículo 5 refiriéndose al espacio público señala: “conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de las necesidades urbanas colectivas que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados de los habitantes”.

El espacio público está compuesto por zonas civiles, zonas recreativas de uso público, zonas de equipamiento comunal zonas de servicios públicos y zonas de preservación ambiental.

Esto nos lleva a darnos cuenta de que la población carece de algunos de estos espacios como lo son las zonas recreativas de uso público, zonas verdes, y otros como lo son:

1. Deterioro en los ejes ecológicos, de recorridos y andenes.
2. Problemas de residuos sólidos, olores y aguas residuales.
3. Mala disposición final de las basuras.
4. Uso indebido de la calle como espacio público.
5. Vehículos estacionados sobre andenes y zonas verdes.



## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

6. Gran sobre poblamiento del sector.
7. Inseguridad en calles por falta de iluminación.
8. Problemas estructurales en zonas recreativas.
9. Falta de cultura ciudadana.
10. Mala infraestructura vial.
11. Mal parqueo en vías principales.

Todos estos problemas los encontramos en la localidad de Suba, la cual viene aumentando su población residente, por ende el servicio público existente no da la capacidad de subsanar las necesidades de los residentes en cuanto a movilidad, lo cual ha generado que una parte de sus habitantes decida adquirir vehículo particular, generando que haya una sobre población en el parque automotor de la localidad, la cual no cuenta con una malla vial adecuada para recibir esta cantidad de vehículos, generando el colapso en las zonas de salida de la localidad como lo son :avenida Suba, avenida Ciudad de Cali, Autopista norte, calle 170, vía la conejera, transversal 91 y calle 139; todas estas vías tienden a colapsar debido a que son vías principales de ingreso y salida de la localidad.

Aunque la Alcaldía de la localidad de suba en su P.D.L plan de desarrollo local habla de un programa para la movilidad el cual está orientado a mejorar la movilidad y la calidad de vida de la comunidad, interviniendo las vías de la malla vial local, con el fin de construir, rehabilitar, recuperar y adecuar aquellas que se encuentren en estado de deterioro y la atención de las emergencias viales. Igualmente la construcción y mejoramiento de andenes y zonas de espacio público, adecuación de parques vecinales y de bolsillo; De la misma manera, la promoción de campañas para la movilización peatonal y ciclo rutas, favoreciéndose el disfrute de los espacios

COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

públicos y de uso recreativo por parte de los habitantes de la localidad. (Acuerdo Local Número 001, 2012)

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

*Conclusiones.*

Con el fin de mejorar la movilidad en Suba, los puntos críticos que se ven afectados por el mal estado de la malla vial deben ser intervenidos inmediatamente, adicionalmente podemos establecer de suma importancia el tema de la concientización para el uso del servicio público con el que cuenta el distrito, para desincentivar el uso del vehículo particular, pero para lograr este cometido se necesita de la ayuda de la alcaldía local y el gobierno distrital; adicionalmente se requiere del apoyo de los entes gubernamentales como la secretaria de movilidad, el ministerio de tránsito y transporte y el departamento nacional de planeación.

Pero nada de esto no se puede lograr sin el apoyo de la alcaldía local y las JAL como lo pudimos observar en Chile con el caso cordillera Activa, donde se vio reflejada la participación tanto de comunidad como de los entes gubernamentales los cuales mostraron un gran apoyo y disposición en pro de su comunidad y pudieron obtener excelentes resultados ya que la Cordillera no solo es turística en temporada de invierno sino también en verano, adicionalmente preservando el medio ambiente.

Para lograr esto es necesario crear conciencia y una cultura ciudadana tanto en la administración local como en la ciudadanía, con el fin de lograr mejorar la movilidad y que estas se mantengan gracias al cuidado de su población, evitando embotellamientos por vehículos estacionados en zonas indebidas y un sin fin de problemas que se ven a diario en la movilidad de la localidad de Suba.

Para lograr conciencia ciudadana es importante que desde la academia les enseñemos a los niños la importancia que tiene nuestra malla vial, además creando talleres sobre cultura ciudadana en cada barrio de la localidad de Suba, para que poco a poco las personas

COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

empiecen a tomar conciencia de la importancia de la movilidad en nuestra localidad y de esta manera evitar embotellamientos.

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

*Referencias bibliográficas*

Colombia (1991), Constitución Política de Colombia, Temis.

Colombia, Congreso Nacional de la República (1989, 11 de Enero), “Ley 9 del 11 de enero de 1989, por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones” Diario Oficial No. 38.650, 12 de Enero de 1989, Bogotá

Colombia, Congreso Nacional de la Republica (1997, 18 de Junio), Ley 388 del 18 de Junio de 1997, Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.” Diario Oficial No. 43.091, 19 de Junio 1997, Bogotá

Colombia, Congreso Nacional de la Republica (2002, 6 de Agosto) Ley 769 del 6 de Agosto de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". Diario Oficial No. 44893, 7 de agosto de 2002, Bogotá.

Colombia, Alcalde Mayor de Bogotá (2013, 26 de Agosto),”Decreto número 364 del 26 de Agosto de 2013, Por el cual se modifican excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D. C. , adoptado mediante Decreto Distrital 619 de 2000, revisado por el Decreto Distrital 469 de 2003 y compilado por el Decreto Distrital 190 de 2004. ", Publicado en el Registro Distrital 5185 de agosto 26 de 2013, Bogotá.

Colombia, Alcalde Mayor de Bogotá (2004, 22 de Junio),” Decreto número 190 del 22 de Junio de 2004, Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003."Dado a los veintidós (22) días del mes de junio de 2004, Bogotá.

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

Colombia, Alcalde mayor de Bogotá (2004, Octubre 11), “Decreto número 327 del 11 de Octubre de 2004, Por el cual se reglamenta el Tratamiento de Desarrollo Urbanístico en el Distrito Capital.” Dado a los (11) del mes de octubre de 2004, Bogotá.

Colombia, Ministerio de Transporte (2014, Mayo 14), “Resolución número 1223 del 14 de Mayo de 2002, Por la cual se establecen los requisitos del curso básico obligatorio de capacitación para los conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas y se dicta una disposición.” Diario Oficial No. 49.152 de 15 de mayo de 2014, Bogotá.

Colombia, Ministerio de Transporte (1997, Diciembre 23), “Resolución número 0007733 del 23 de Diciembre de 1997, Por la cual se reglamenta el uso y especificaciones del cinturón de seguridad a todos los vehículos que circulen en el Territorio Nacional" Dada en Santafé de Bogotá. D. C. a 23 Diciembre. 1997, Bogotá.

Colombia, Alcalde mayor de Bogotá (2008) “proyecto de acuerdo número. 463 de 2008 por medio del cual se exige póliza de garantía a las empresas constructoras de obras civiles, publicas y privadas que utilizan la malla vial en el distrito" Anales del consejo, Bogotá.

Colombia, La junta Administradora local de Suba (2012)” Acuerdo Local Número 001 de Agosto 24 de 2012, por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para la localidad de suba” Dada el 1 de enero de 2013, Bogotá.

Gutiérrez Hugo Cerda (2004). Hacia la Construcción de una Línea de Investigación (Seminario-Taller). Bogotá, Colombia: Universidad Cooperativa De Colombia.

Hernández Sampieri, Roberto (2010). Metodología de la Investigación. Ed. McGrawtill-México.

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

Osorio, K.J (2012). Movilidad en la Localidad de Suba. Recuperado de <http://movilidadensuba.blogspot.com.co/>

Villoch, P. (2008) Plan Cordillera Activa. Recuperado de <http://es.slideshare.net/pvilloch/cordillera-activa>

Villoch. P. (2007) Plan Cordillera Activa Municipalidad de Lo Barnechea Universidad Andrés Bello. Recuperado de <http://cordilleractiva.blogspot.com.co/>

COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

**ANEXO 1 (análisis malla vial)**



Recuperado de <http://patrimoniosuba.blogspot.com.co/p/transporte-y-malla-vial.html>



## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

1. Avenida del tabor red metropolitana
2. Avenida ciudad de Cali red metropolitana
3. Avenida el rincón red metropolitana
4. Avenida España red metropolitana
5. Avenida transversal de suba red metropolitana
6. Avenida Rodrigo Lara Bonilla red metropolitana
7. Avenida Alfredo d Bateman red metropolitana
8. Avenida paseo de los libertadores regionales
9. Avenida longitudinal de occidente regional
10. Avenida el Polo regional
11. Avenida San José regional
12. Avenida Boyacá regional
13. Avenida Low murtra malla arterial complementaria
14. Avenida el jardín malla arterial complementaria
15. Avenida a Cota malla arterial complementaria
16. Avenida la Sirena malla arterial complementaria
17. Avenida los Arrayanes malla arterial complementaria
18. Avenida Guaymaral malla arterial complementaria
19. Avenida Tibabita malla arterial complementaria
20. Avenida San Antonio malla arterial complementaria
21. Avenida de las villas malla arterial complementaria
22. Avenida de las Mercedes malla arterial complementaria

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

23. Avenida la Conejera malla arterial complementaria
24. Camino a Casablanca malla arterial complementaria
25. Avenida camino del prado malla arterial complementaria
26. Avenida Córdoba malla arterial complementaria
27. Avenida Iberia malla arterial complementaria
28. Avenida de la constitución malla arterial complementaria
29. Avenida de agua malla arterial complementaria
30. Avenida Pepe Sierra malla arterial complementaria.

La Avenida Suba es la principal vía que conecta al sector tradicional de Suba (occidente de los cerros de Suba y La Conejera) con el resto de la ciudad. Otras vías incluyen la Avenida Ciudad de Cali al occidente y la Autopista Norte al oriente.

TransMilenio: Existe la línea C, que llega al Portal de Suba a través de la Avenida Suba incluye las estaciones La Campiña, Suba Transversal 91, 21 Ángeles, Gratamira, Suba Avenida Boyacá, Niza Calle 127, Humedal Córdoba, Shaio, Puente Largo y Suba Calle 100.

Buses urbanos: En otras avenidas como la Boyacá, la Ciudad de Cali, y las calles 170, 127, 138 y 134 poseen servicio de buses urbanos. De igual manera, en el sector de Suba central, las avenidas El Tabor (Calle 131), Aures (Transversal 91), Las Mercedes (Calle 153), junto a la Transversal de Suba y la antigua Avenida Suba, tienen servicio de bus urbano a diversos sectores de la ciudad.

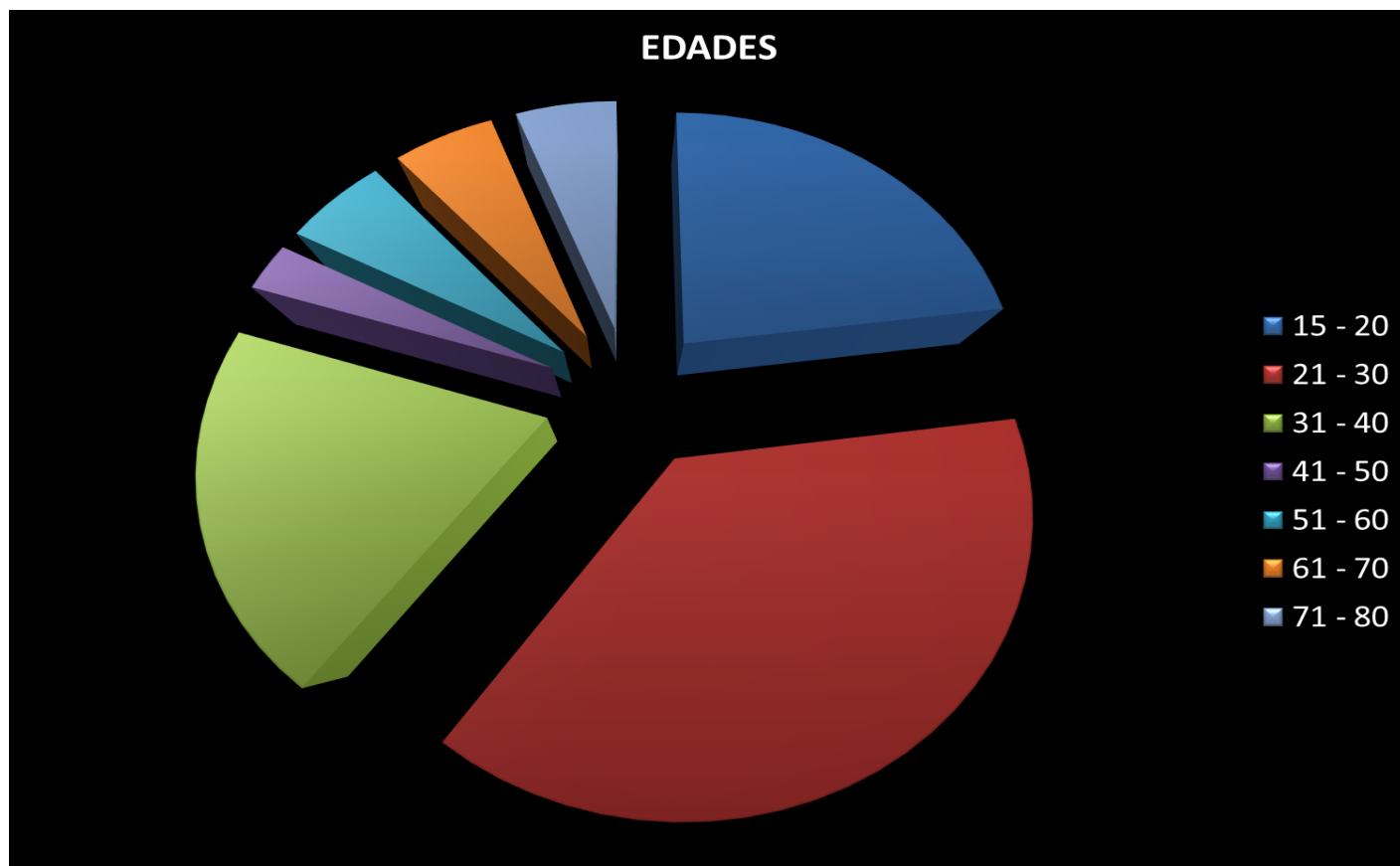
Buses intermunicipales: Existe una carretera de conexión intermunicipal entre la localidad de Suba y el municipio de Cota, la cual está en el sector de La Conejera y colinda con la Calle 170 y la Transversal 91. Asimismo, los buses intermunicipales con destino al norte de Bogotá, que salen de la Terminal hacen su recorrido por la Avenida Boyacá.

Recuperado de <http://patrimoniosuba.blogspot.com.co/p/transporte-y-malla-vial.html>

COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

## ANEXOS 2 (análisis de la población de suba)

En esta grafica se da a conocer que la mayor población de suba se encuentra en las edades de 21 a 30 años y la menor de 71 a 80 años.

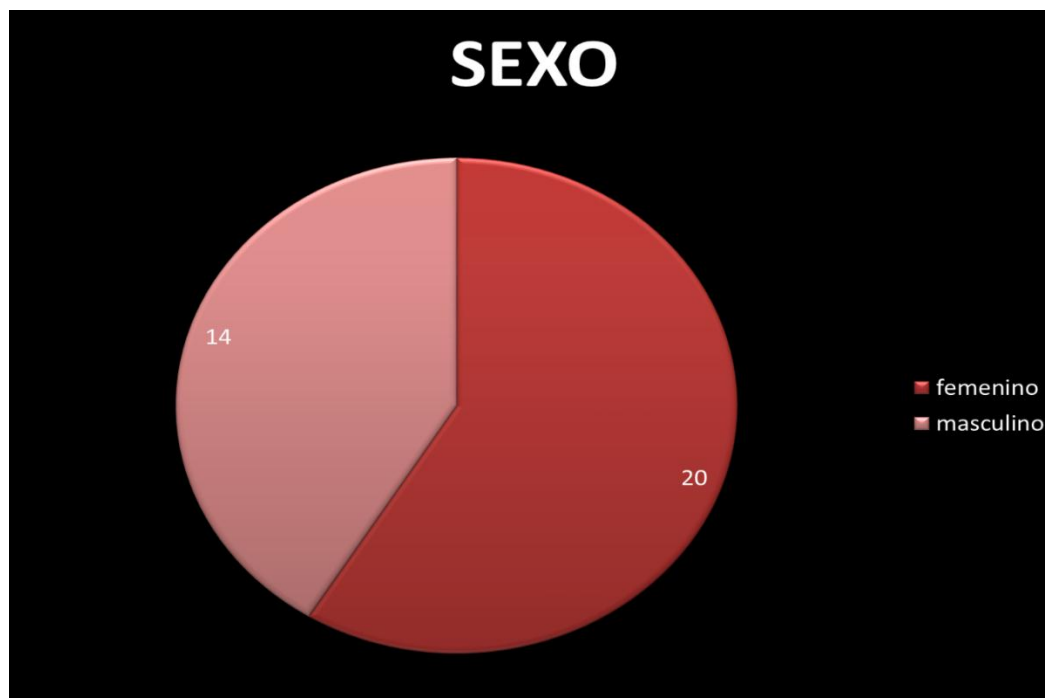


Recuperado de:

<http://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/RECORRIENDO%20SUBA.pdf>

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

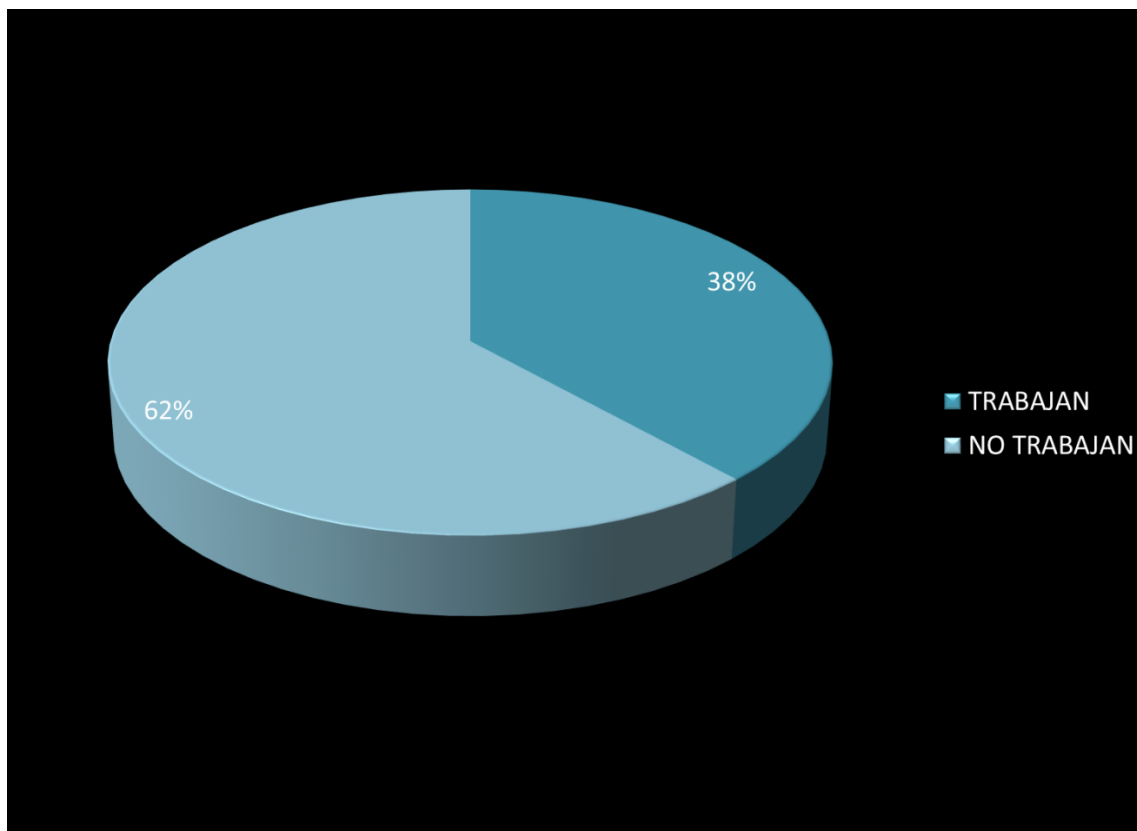
En esta grafica se quiere mostrar que género que tiene más población en la localidad es el femenino.



Recuperado de:

<http://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/RECORRIENDO%20SUBA.pdf>

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.



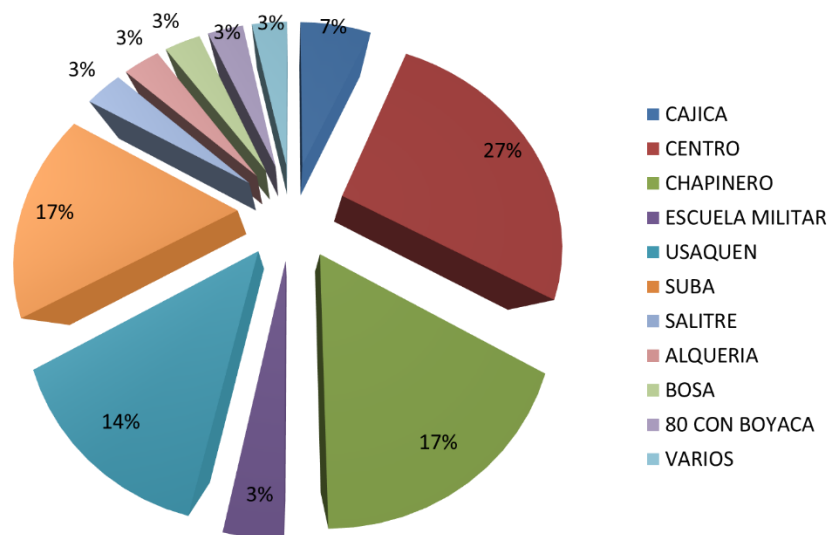
En esta grafica se quiere mostrar que la mayor población de suba no trabaja ya que su mayor población es joven y esto logra que la mayoría se encuentre estudiando.

Recuperado de:

<http://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/RECORRIENDO%20SUBA.pdf>

## COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

## PUNTOS DE LLEGADA



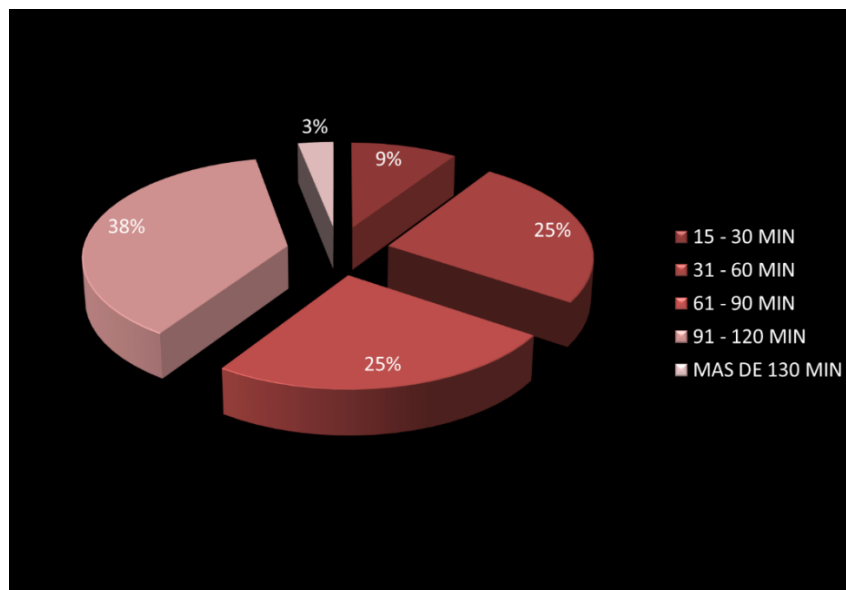
En esta grafica se demuestra que la mayor cantidad de población en suba se dirige al centro de la ciudad.

Recuperado de:

<http://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/RECORRIENDO%20SUBA.pdf>

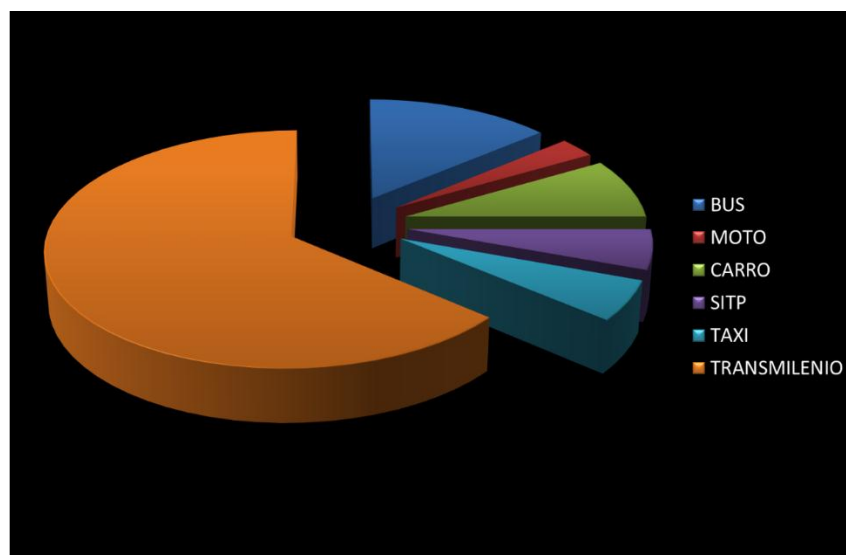
COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTOS



En esta grafica se demuestra que la mayoría de la población dura más de 130 minutos en desplazarse para llegar a sus destinos.

### MEDIOS PRINCIPALES DE TRANSPORTE



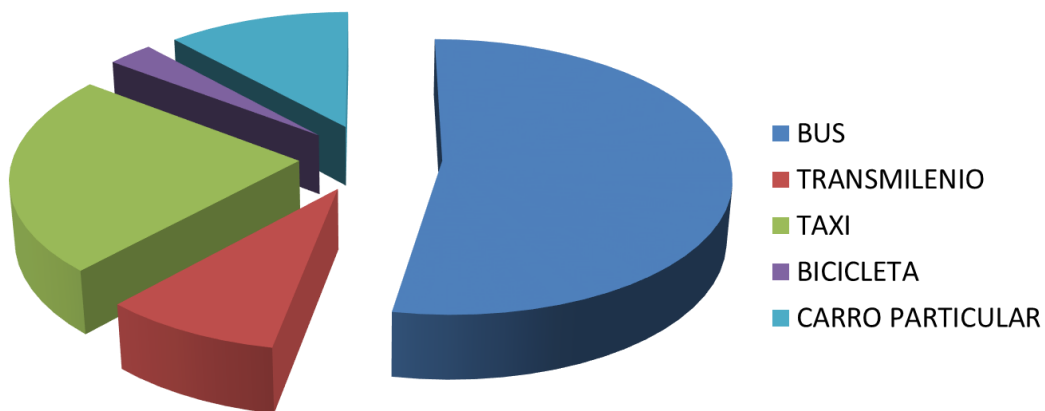
El medio de transporte que más se utiliza en suba es el Transmilenio.

Recuperado de:

<http://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/RECORRIENDO%20SUBA.pdf>

COMPARACIÓN MOVILIDAD SUBA CON CASO CORDILLERAS.

### MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE

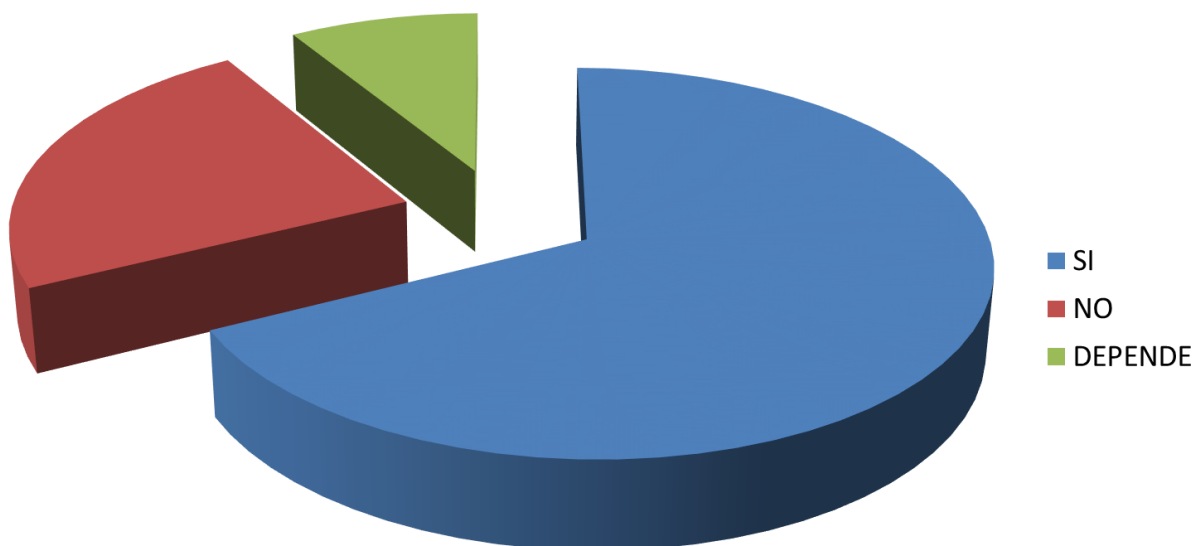


Después del Transmilenio el medio de transporte que más se utiliza en la localidad de suba es el bus.

Recuperado de:

<http://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/RECORRIENDO%20SUBA.pdf>



**ESTARIA DISPUESTO A REUBICARSE EN PRO DE LA MOVILIDAD Y  
O LAS ESTRUCTURAS ECOLOGICAS DE SUBA**

En esta grafica se demuestra que la población de Suba está dispuesta a a reubicarse en pro de la movilidad

Recuperado de:

<http://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/RECORRIENDO%20SUBA.pdf>