

**Perspectiva histórica de la movilidad urbana en Bogotá (1880-2019). Un balance
bibliográfico**

Carmen Alicia Rondón Fuentes

Trabajo de Grado para Optar por el Título de Historiadora y Archivista

Director

Fabio Vladimir Sánchez Calderón

Doctor en historia

Universidad Industrial de Santander

Facultad de ciencias humanas

Escuela de historia

Bucaramanga

2021

A mi madre por su infinito apoyo y amor.

A mi padre por estar siempre orgulloso de mí.

A mi hermano y a Nana por su compañía.

A Solvey y a su familia, quienes se convirtieron en la mía.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, quiero agradecer a mis padres por todo el apoyo y amor que me han brindado desde que tengo memoria. A mi madre por inculcarme el cariño a las palabras, a la lectura y siempre exigirme que sea mejor cada día. A mi padre por el esfuerzo que realiza cada noche para que no me falte nada y por sus conversaciones sobre historia y política. A los dos por siempre intentar brindarme las oportunidades que ellos no tuvieron. A mi abuelo y a mi tío que ya no están con nosotros en físico, pero que continúan en nuestras memorias afectivas. Y a los demás integrantes de mi familia, gracias por su compañía.

En segundo lugar, quiero agradecer a Sol porque fue de gran ayuda en todos estos años, por brindarme otras perspectivas del mundo y de la vida misma, por su amistad y cariño. También a toda su familia, quiénes me acogieron como un segundo hogar y me proporcionaron desde diferentes maneras un apoyo incondicional.

En tercer lugar, a cada uno de los profesores que me brindaron diferentes tipos de conocimientos en la escuela de Historia. Especialmente al profesor Vladimir Sánchez, quién me apoyó en todo este recorrido de la pasantía y por sus sugerencias. Además, a todo el equipo del SEI.

Y, por último, quiero agradecerles: a Zaira por acompañarme en estos dos años, a Diana por siempre ser amable, a Daniela por debatir las teorías conmigo, a Josh por preocuparse por mi bienestar, a Sebas por estar ahí. Y especialmente a Damyd, con quien siempre estaré agradecida por ser mi soporte de manera incondicional durante cuatro años de este proceso de crecimiento tanto intelectual como personal.

Tabla de contenido

	Pág.
Introducción.....	9
1. Marco Referencial	12
2. Contexto general y específico en el cual está inserta la experiencia	32
3. Caracterización de la institución y/o comunidad y/o grupo poblacional.....	34
3.1 La institución/comunidad/grupo poblacional en el contexto local.....	34
3.2 Caracterización de la experiencia	35
3.2.1 <i>Diagnóstico inicial o problema específico de intervención en la práctica</i>	35
3.2.2 <i>Justificación del proceso o importancia de llevar a cabo el mismo</i>	36
3.2.3 <i>Objetivos que lograr y metas a cumplir</i>	37
3.2.4 <i>Proceso metodológico de intervención</i>	38
3.2.5 <i>Descripción del proceso de intervención.</i>	39
3.2.6 <i>Análisis del proceso llevado a cabo.</i>	40
4. Evaluación	41
5. Conclusiones y recomendaciones	43
Referencias Bibliográficas.....	46
Apéndice.....	59

Lista de Figuras

	Pág.
Figura 1. Muestra general de los textos abordados.....	60
Figura 2. Número de publicaciones anuales entre 1990-2019	61

Lista de Apéndices

Pág.

Apéndice A. Perspectiva histórica de la movilidad urbana en Bogotá (1880-2019). Un balance bibliográfico.....59

RESUMEN

TÍTULO: PERSPECTIVA HISTÓRICA DE LA MOVILIDAD URBANA EN BOGOTÁ (1880-2019). UN BALANCE BIBLIOGRÁFICO*

AUTORA: CARMEN ALICIA RONDÓN FUENTES**

PALABRAS CLAVES: MOVILIDAD URBANA, BOGOTÁ, REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA, SOSTENIBILIDAD, URBANISMO, POLÍTICAS PÚBLICAS.

DESCRIPCIÓN:

La movilidad urbana en Bogotá ha sido estudiada desde diferentes perspectivas, áreas como la arquitectura o la ingeniería han dado pie a que también se convierta en un tema para abordar en áreas como la historia y las ciencias sociales. En primer lugar, se podría decir que la movilidad constituye una práctica que ha tenido un gran auge y desarrollo entre los siglos XIX y XX, y configurado el paisaje urbano de la ciudad a través de la construcción de grandes avenidas que atraviesan la sabana bogotana y que pretenden movilizar a los habitantes de la capital colombiana, a la vez que condicionan la experiencia y el concepto del tiempo de sus habitantes. La compañía INRIX encargada de analizar datos sobre la movilidad presentó un informe en el que daba cuenta de los países con mayor congestión vehicular a nivel mundial; dentro de las ciudades de mayor tráfico vehicular se encuentra Bogotá en tercera posición, y primera a nivel latinoamericano. De acuerdo con el informe presentado se puede inferir que la movilidad se ha convertido en un problema de salud pública a causa de dos factores: la contaminación y la relación entre desplazamiento/calidad de vida. Para buscar soluciones a estos problemas el Instituto de Ambiente de Estocolmo (SEI) abrió la posibilidad de realizar la presente práctica social de investigación con el fin de dar soporte a las causas por las cuales se presentan los problemas y plantear proyectos que permitan mejorar las condiciones de vida. Por tanto, examinar la transformación histórica de la movilidad es la motivación principal de este trabajo de grado, que se centra en realizar una revisión bibliográfica sobre las formas en que la movilidad ha sido abordada desde distintas áreas del conocimiento entre 1880 a 2019 en la ciudad de Bogotá.

* Trabajo de grado

** Facultad de Ciencias Humanas. Escuela de Historia. Director: Fabio Vladimir Sánchez Calderón, Doctorado en Historia.

ABSTRACT

TITLE: HISTORICAL PERSPECTIVE OF URBAN MOBILITY IN BOGOTÁ (1880-2019). A BIBLIOGRAPHIC BALANCE*

AUTHOR: CARMEN ALICIA RONDÓN FUENTES**

KEY WORDS: URBAN MOBILITY, BOGOTÁ, BIBLIOGRAPHIC REVIEW, SUSTAINABILITY, URBAN PLANNING, PUBLIC POLICIES.

DESCRIPTION:

Urban mobility in Bogota has been studied from different perspectives, studies such as architecture and engineering have developed, also areas such as history and social sciences. In the first place, mobility constitutes a practice with a great boom and development between the nineteenth and twentieth centuries and configured the urban landscape of the city through the construction of large avenues that cross the Bogotá savannah and try to mobilize Colombian capital citizens, while configuring the experience and the concept of time of people. The company INRIX, in charge of analyzing data on mobility, presented a report on the countries with the highest traffic congestion worldwide; among the cities with the highest traffic, Bogota is in third position, and is the first in Latin America. According to the report, mobility has become a public health problem due to two factors: pollution and the relationship between travel and life quality. In order to seek solutions to these problems, the Stockholm Environment Institute (SEI) opened the possibility of carrying out this social research practice with the aim to find out mobility causes problem and proposing projects to improve living conditions. Therefore, examining the historical transformation of mobility is the main motivation of this degree job, which develops a literature review on the ways in which mobility has been addressed from different areas of knowledge between 1880 to 2019 in the city of Bogotá.

* Degree Work

** Faculty of Human Sciences. School of History. Director: Fabio Vladimir Sánchez Calderón, PhD in History.

Introducción

El Instituto del Ambiente de Estocolmo (SEI, por sus siglas en inglés) posee una línea de investigación enfocada en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG) en donde se abre la posibilidad de desarrollar una práctica social a partir del análisis histórico de la movilidad en Bogotá en los dos últimos siglos para un estudiante de la carrera de Historia, enfocado en historia ambiental. La historia ambiental según John McNeill (2005, p.3) analiza “la historia de las relaciones mutuas entre el género humano y el resto de la naturaleza”. El medioambiente deja de ser considerado como un escenario pasivo en donde el ser humano lleva a cabo sus acciones, y pasa a ser un actor histórico, el cual posee sus propias condiciones de cambio. En esta área del conocimiento se han identificado tres enfoques de investigación: material, cultural y político. Así pues, dentro del enfoque político se analizan las prácticas o hábitos humanos para generar políticas públicas que tienen como fin el buen vivir a través de las instituciones estatales.

En concordancia con la oportunidad que abre dicho instituto, se dará lugar en este texto a la presentación de una revisión bibliográfica que gira en torno al tema de la movilidad urbana en Bogotá entre los años 1880 a 2019 con el propósito de crear una base de datos que sirve de soporte para futuros proyectos sobre la movilidad, y además sustentar la proyección de políticas públicas con relación a dinámicas de tipo urbano. De igual manera, esta investigación demuestra que la historia como área de estudio es pertinente a la hora de entender cualquier tipo de proceso o situación social y hace posible la integración de diversas áreas del saber y la formación de investigadores sociales con carácter crítico y visión interdisciplinar.

Según el INRIX Global Traffic Scorecard (2018) Bogotá es la ciudad más congestionada de Latinoamérica con 272 horas perdidas en el tráfico vehicular, por tanto, la intención de este trabajo de grado es recopilar las investigaciones que se han realizado en relación con dicho problema desde sus antecedentes históricos para soportar la importancia del estudio de la movilidad urbana en Bogotá. Ahora bien, la ciudad de Bogotá fundada por Gonzalo Jiménez de Quesada en el año 1538, es icónica por sus 2.630 metros sobre el nivel del mar y ser una altiplanicie con un clima promedio de catorce grados centígrados, fue parte del territorio dominado por el grupo étnico muiscas, posteriormente bajo la conquista española y durante el periodo conocido como el virreinato se convirtió en el centro económico y político, desde entonces ha sido el principal receptor de población migrante del país. Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) la ciudad de Bogotá alberga al 16% del total de la población del país según el informe presentado en mayo de 2019, es decir, que la ciudad de Bogotá cuenta con 7'181. 469 millones de habitantes, de los cuales 7'166.249 se concentra en la cabecera distrital y sólo 15.220 habitantes se hallan en los centros poblados y áreas rurales. (DANE, 2019, p.1). De acuerdo con este informe se puede afirmar que la mayoría de sus habitantes se concentran en espacios urbanos, entonces, sus localidades están habitados por un promedio de entre 7.711 habitantes en lugares como Sumapaz a 1'348.372 en el área de Kennedy y Suba. (Cámara de Comercio de Bogotá, 2019)

En cuanto a distancias, Bogotá posee una extensión de treinta y tres kilómetros desde el norte hasta el sur de la ciudad, que se conecta por avenidas como la Autopista Norte y la avenida NQS, lo cual significa que si un automóvil particular quiere atravesar la ciudad entre estos dos puntos se demorará aproximadamente cincuenta minutos si lleva una velocidad constante de 40

kilómetros por hora, de modo que si un habitante de la localidad de Kennedy desea llegar a la localidad de Usaquén no debería tardar más de sesenta minutos, sin embargo, la aplicación Google maps calcula que el tiempo de recorrido es de ochenta minutos, mientras que en la aplicación Waze es de noventa minutos, es decir, entre veinte y treinta minutos más que el tiempo estimado, pues estas plataformas están siendo actualizadas sobre los diferentes inconvenientes que se presentan en la vía y por tanto, reportan continuamente problemas de tránsito que se presentan diariamente.

Bogotá ha servido como fuente de inspiración de escritores y cineastas, que la perfilan como un escenario urbano salvaje, de personajes decididos que se pierden en las multitudes y después aparecen heroicos sobreviviendo entre el smog y el frío. Rafael Chaparro en *Zoológicos Urbanos* (2009) relata cómo un suceso político marcó un antes y un después en el desarrollo urbanístico de la metrópoli capitalina: “En el caso de Bogotá los soles electrónicos empezaron a iluminar los caminos del asfalto después del 9 de abril de 1948. Antes de esa fecha a la realidad se llegaba en el tranvía. El asesinato de Jorge Eliécer Gaitán y la posterior ola de violencia trajeron profundos cambios en las costumbres urbanas. El afán de las balas, el olor de la pólvora en los campos enardeció el ambiente.” (p. 14). Estos cambios sobre el paisaje urbano abren la posibilidad de preguntarse por la historia de las prácticas que configuran la ciudad, entre ellas la movilidad.

Dicho lo anterior, el propósito de comprender cómo se ha configurado la movilidad en Bogotá hace necesario plantear una serie de categorías para un análisis transversal que retoma varios procesos y configuran un plan de lectura de las diversas investigaciones que se han desarrollado en torno a la movilidad urbana en la ciudad de Bogotá entre 1880 a 2019. Dentro de las categorías que se hace imprescindible abordar están: movilidad, modernización, urbanismo,

transporte, sostenibilidad y políticas públicas.

1. Marco Referencial

La movilidad urbana es entendida como una práctica social de desplazamiento. Sin embargo, este concepto ha sido confundido con el de transporte, el cual hace referencia a los medios para realizar el desplazamiento, es decir, los medios para realizar la acción. La movilidad entendida como la capacidad de moverse no fue tema de estudio sino entrado el siglo XX en áreas como la arquitectura, en la ingeniería de tránsito, los estudios de urbanidad y estudios sobre modernidad. El concepto de movilidad urbana preeminente ha sido el planteado por Ricardo Montezuma en su texto *Ciudad y transporte: la movilidad urbana* (2003), el cual se enfoca en establecer una clara distinción entre movilidad y transporte. La movilidad urbana ofrece una visión más amplia al tomar la perspectiva de los individuos, su realidad de tipo espacial y socioeconómica, en donde se tienen en cuenta algunas características como el género, la edad, la categoría sociolaboral a diferencia del concepto de transporte que se limita a analizar la relación entre oferta y demanda, los medios de transporte, las infraestructuras, los desplazamientos, los motivos del desplazamiento, el itinerario y el tiempo.

El autor al enfocarse en la movilidad, y no en el transporte, podrá ir más allá en el análisis al pensar en los individuos y su entorno como condicionados por cuestiones como el acceso a los medios de transporte y la rapidez con las que ellos como transeúntes se mueven por la ciudad, en especial cuando se hace parte de grupos que socialmente han sido marginalizados: los pobres, las personas mayores, los discapacitados, los niños e incluso las mujeres, mostrándonos que la movilidad urbana no solo aborda los desplazamientos, sino que se enfoca en una forma de vida en

la que experimentan una “reducción de movilidad, lo que limita las posibilidades de utilizar la ciudad y por consecuencia de acceder a un empleo, la vivienda, la educación y la salud” (2003, p.176). Mientras que el concepto de transporte se reduce a una visión analítica sobre los desplazamientos de los vehículos motorizados particulares, buscando mejorar las condiciones para estos tipos de transporte a partir de la infraestructura y el tránsito, excluyendo al transporte colectivo e incluso alternativo como aquellos que se movilizan en bicicletas o a pie, e incluso los que por diferentes causas no pueden desplazarse de manera frecuente.

De otro lado, según Andrea Gutiérrez (2012) la teoría de la movilidad adquiere un papel central a partir de los años setenta en estudios como sociología urbana y de la geografía crítica con enfoque en “la desigualdad socio territorial del transporte” (2012, p. 63). Posteriormente, para los años noventa debido a las reformas neoliberales del Estado, la preocupación en torno al sistema económico ocasionó que el concepto de movilidad urbana asumiera un nuevo papel protagónico alejándose del transporte, y para los inicios del siglo XXI, el concepto de movilidad se vincula al nuevo paradigma del “advenimiento de las nuevas tecnologías y el fin de la sociedad industrial, en conexión con los cambios en la morfología y estructura urbana. En términos prospectivos, se instala vinculado al modelo de desarrollo urbano, uno integrador de los objetivos de eficiencia económica, equidad social y sustentabilidad ambiental.” (2012, p. 63).

De esta manera, Andrea Gutiérrez realiza la distinción entre la definición de transporte y movilidad urbana. Identifica el primero como el medio en el que se realiza un desplazamiento mientras que el segundo es “una práctica social de desplazamiento en el territorio.” (2012, p. 65) Así pues, asociar la movilidad urbana con el concepto de práctica implica una “reiteración

frecuente de comportamientos” y, al ser social, se vinculan comportamientos grupales, estableciendo patrones conforme a las condiciones medias de un contexto social, espacial y temporal determinado”. (2012, p. 65). Sin embargo, es necesario entender que tanto un concepto como el otro poseen un mismo objeto de estudio: “el desplazamiento de las personas y sus bienes en el territorio.” (2012, p. 65) Para establecer esta diferenciación, Gutiérrez propone que la movilidad es una acción o práctica social de desplazamiento en el territorio, mientras que el movimiento es el acto de desplazamiento en sí, por lo que el concepto de transporte vendría siendo el medio utilizado para realizar el desplazamiento. Así, el balance bibliográfico que se plantea en este trabajo de grado tendrá en cuenta la anterior distinción para la clasificación de las investigaciones que se han hallado, además, los conceptos propuestos por Gutiérrez permiten comprender que los medios de transporte son la materialización de un discurso que propone hacer de la movilidad en Bogotá una práctica eficiente que se acomoda con las necesidades económicas y sociales de los habitantes capitalinos.

De otro lado, la construcción conceptual nos muestra una transición de enfoques, en donde en un primer momento la movilidad era tomada solo como un análisis referente al transporte, pero debido a los cambios generados por varios procesos económicos y sociales pasó a ser un concepto útil para la vinculación de la estructura urbana y, por último, se adhieren a este modelo del desarrollo urbano los términos de: eficiencia económica, sustentabilidad ambiental y equidad social.

Cabe señalar que la preocupación por la movilidad desde áreas como la administración política de la ciudad fue un tema relevante para el siglo XIX porque en este momento de la historia

es en el que las doctrinas liberales sobre la creación de empresa, el libre intercambio y la importación de productos tomaron fuerza. Parecía que Bogotá tenía que correr contracorriente para hacer parte de este proceso de transformación que estaban viviendo ciudades norteamericanas como New York y europeas como París, que en 1889 organizaba ferias de comercio mundial. La globalización tocaba las puertas de la ciudad, y el hecho de que Bogotá fuera la capital administrativa le permitía invertir los recursos en un proceso de transformación urbanística propia de los países europeos. Mas, se aclara que la globalización entendida como “un cambio drástico en las relaciones entre el espacio y el tiempo en la subjetividad, como consecuencias de la velocidad de la circulación de informaciones producida por los nuevos recursos científicos-tecnológicos, de tal manera que podría percibirse de manera simultánea lo que ocurría en cualquier parte del mundo” (Quijano, 2000, p.3) conlleva a que la movilidad urbana y el transporte en Bogotá se convierta en un desafío de tipo técnico y locacional. Por ello fue necesario diseñar modelos convencionales y eficientes.

El desarrollo de la movilidad urbana en la ciudad de Bogotá ha pasado por diferentes etapas, de hecho, las evidencias de su transformación se presentan a partir de los cambios en los medios de transporte que han dominado el paisaje urbano entre los siglos XIX, XX y XXI. Para el año 1880 la ciudad de Bogotá tenía aproximadamente 78.000 habitantes y cubría unas doscientas tres hectáreas. Por estos mismos años se funda la primera compañía de tranvía de tracción animal, que se consideró como una manera de adaptar los medios tradicionales de transporte con la novedad producida por el ferrocarril, de igual manera, en el año 1882 se firmó el contrato que establece el servicio de ferrocarril en Bogotá con la empresa norteamericana de Terranova, contrato que terminaría por fundar en el año siguiente la Bogotá City Railway Co. en la ciudad de

Nueva York y que en el año 1884 se pone en funcionamiento. La línea de servicio de ferrocarril iba desde el puente de San Francisco hasta Chapinero. Posteriormente, en el año 1920, la ciudad de Bogotá pide un préstamo con el fin de modernizar el transporte, por lo que se pasa al tranvía eléctrico, lo que conlleva a cambiar la infraestructura de la ciudad, pues las vías tienen que adaptarse a líneas eléctricas, además, las rutas originales fueron ampliadas con tal de cubrir mayor población. Seguidamente, en el año 1922 ya circulaban los primeros autos eléctricos, y en el año 1928 se implementó el servicio de buses de transporte urbano, lo que implicó el fin del tranvía eléctrico y el auge de los automóviles de combustión interna. (Correa, et. al, 2017). De esta manera, una de las características de la movilidad propias del siglo XX es el acelerado crecimiento urbano aunque sin una proyección clara, por lo que, se observa una planificación deficiente o casi nula, lo cual explicaría que para el periodo comprendido entre los años cincuenta y sesenta estos procesos de modernización, de urbanización y de movilidad fueran introducidos a la fuerza por medio de planes dirigidos por administraciones locales demostrando poco control sobre el suelo, además de ser incapaces de lograr una integración.

Para el caso de los países en vía de desarrollo, Montezuma identifica que el “sistema de movilidad parece estar completamente desvinculado del proceso de urbanización” (2003, p.178), por lo que la planeación de la ciudad o, mejor dicho, su estructura, deja de lado las condiciones del transporte colectivo, que propicia situaciones como extensas aglomeraciones de tipo urbano, en donde los sistemas de movilidad ya sean formales o informales consumen el espacio público. A estas aglomeraciones urbanas que se desarrollan en el centro de la ciudad se le suman el crecimiento acelerado y la poca infraestructura planeada que terminan empeorando las condiciones de movilidad urbana y ocasionando efectos negativos en las dinámicas de empleo, las

localizaciones de comercio, los lugares escolares entre muchos otros, aumentando el tiempo y la distancia de los desplazamientos pendiculares.

En el año 1948 empiezan a funcionar en la ciudad de Bogotá los trolebuses los cuales eran alimentados con electricidad y fueron operados por la Empresa Distrital de Transportes Urbanos (EDTU), la cual fue liquidada en el año 1991. Entre los años 1926 a 1956, Bogotá hizo uso tanto del tranvía eléctrico como de los buses de combustión para la movilización de pasajeros (Archivo Bogotá, 2019) En el año 1992 se crea el Ministerio de Transporte encargado de definir, formular y regular las políticas de transporte, tránsito, y su infraestructura mediante la articulación de las entidades que integran el sector (Mintransporte, 2021). Para los años noventa, los buses dominaban el paisaje urbano de la ciudad debido a la incapacidad de otros medios de transporte de acaparar la cobertura.

Además, Montezuma da cuenta de un aspecto importante: en muchas ciudades de América Latina se ha venido presentando el fenómeno de la privatización del transporte colectivo en sistemas mixtos tanto públicos como privados, acompañados de la informalidad. En otras palabras, el Estado se encarga de organizar, planear y controlar el transporte urbano, el tránsito, las rutas y la creación de compañías. Sin embargo, se puede observar que en la práctica el Estado no cumple con ello, mientras que el sector privado compuesto por: los sindicatos, las empresas y las cooperativas se enfocan en prestar el servicio de transporte, pero solo son “entes de afiliación o asociación de transportadores” (2003, p.182). La realidad es que solo los grandes propietarios de los vehículos son quienes ejercen el verdadero control sobre el transporte de la ciudad porque, aunque las cooperativas tengan la autorización dada por el Estado para ofrecer el servicio, son los propietarios de los vehículos quienes poseen los medios de transporte, por lo que al final estos

últimos terminan asociándose con las empresas que planean las rutas. Algunos de los problemas que este sistema mixto genera son que los propietarios siempre van a buscar reducir al mínimo los costos y explotar al máximo nivel los vehículos y a los conductores de estos, por consiguiente, los choferes se ven en la obligación de extender sus horarios de trabajo, reducir los días de descanso, y de realizar prácticas de competencia para lograr captar mayores usuarios, lo que se conoce como la “guerra del centavo” (2003, p.183).

Montezuma sostiene que para el caso de Bogotá se observa que desde mediados de los años noventa se ha presentado una acelerada transformación en lo referente al transporte y a la movilidad urbana, a pesar del incremento de la densidad poblacional producto de la violencia que lleva años afectando a la sociedad colombiana y la crisis económica. Esto se puede analizar desde la modificación de la estructura de la ciudad porque se ha buscado recuperar el espacio público para el peatón, se ha destinado gran parte del presupuesto para la creación de vías para el uso exclusivo de las bicicletas, y la implementación de restricciones en la movilidad de vehículos de transporte particular.

De esta manera, Montezuma asume que la primera administración que adoptó este tipo de medidas fue la de Antanas Mockus entre 1995 y 1997. Según Montezuma la administración de Mockus “promovió la formación de una cultura ciudadana, es decir, modalidades distintas de comportamiento y una real apropiación de los espacios de la ciudad por los ciudadanos.” (2003, p.187). Cabe señalar que la administración de Mockus es un punto fundamental para entender los cambios en torno al abordaje de la movilidad urbana desde los estudios encontrados. De hecho, Montezuma en sus estudios de movilidad y urbanismo toma el concepto de cultura ciudadana

propuesto por el alcalde de Bogotá, quien lo concibe como: “el conjunto de actitudes, costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos” (Mockus, 1995 citado por Montezuma) Por consiguiente, la movilidad urbana empezó a ser promovida desde una serie de medidas educativas y autorreguladoras desde tres aspectos fundamentales: la ley, la cultura y la ética.

Posteriormente, para el periodo de la administración de Enrique Peñalosa entre los años de 1998 y 2000, se propone la creación del sistema masivo de transporte Transmilenio. La razón por la que se plantea un nuevo sistema de transporte es que la ciudad se enfrenta a un rápido y acelerado crecimiento poblacional y al incremento de la compra de vehículos particulares. (Hidalgo, 2001). El aumento de la población en la ciudad de Bogotá fue del 1.48% entre los años 1995 a 2000 según el DANE (2007), que se dio entre otras cosas por los altos niveles de migración hacia la capital del país. La primera administración de Enrique Peñalosa buscaba hacer un cambio estructural en el sistema de transporte de la capital, así como el mejoramiento de estrategias de movilidad a partir de la inversión en la infraestructura del transporte público, la implementación de la ciclovía, y medidas como el pico y placa, y el día sin carro. De acuerdo con el plan de mejoramiento de la movilidad de esta administración se proyectaba que se expandiría el sistema de troncales, en el que se identificaron 22 corredores viales y se proyectaron autopistas como la Av. Longitudinal de Occidente aún en planos, y la Av. Los Cerros, que se había proyectado para el suroccidente de la ciudad pero que terminó favoreciendo a la zona del nororiental.

Dentro de la planeación de este proyecto de infraestructura vial se buscaba atender a cinco

millones de pasajeros diariamente, por lo que también se requirió la financiación del Gobierno Nacional y se pactó que la siguiente administración debería continuar con lo proyectado. (Hidalgo, 2001) De igual manera, se resalta que para la implementación del sistema hubo campañas de educación ciudadana que permitieron la favorabilidad en la opinión de los habitantes capitalinos.

En el año 2016, Enrique Peñalosa es nuevamente elegido alcalde de la capital colombiana para el periodo 2016-2019. Habían pasado once años desde que el Transmilenio se había convertido en parte de la cotidianidad de los ciudadanos, y poco a poco, había desplazado a los buses de servicio urbano. La población de Bogotá para ese momento según el DANE era de 7.878.783 habitantes, por tanto, había aumentado en dos millones desde la última vez que Peñalosa había administrado la ciudad. Según su Plan de gobierno local en coalición con Cambio Radical (2016-2019) se proponía implementar el Sistema Integrado de Transporte (SITP) como solución a los problemas de cobertura en los barrios, asimismo, se proyectó la Primera Línea del Metro, que buscaba ser financiada en colaboración con el Gobierno Nacional, así como la recuperación del Transmilenio, del cual se hace un balance, determinando que de los 388 km proyectados en 2006 solo se cuentan con 103.5 km. Dando continuidad a su programa propone ampliar la rutas para la movilidad en bicicleta; en cuanto a los peatones propone mejorar las condiciones de los pasos peatonales. Para Montezuma (2003) en los últimos años se ha evidenciado que este sistema de circulación es insuficiente porque los ciudadanos han optado por comprar más vehículos particulares para así evadir los días de restricción, en vez de usar el transporte colectivo. En lo referente a las políticas impulsadas en torno a la movilidad desde la administración local se enfocaron en la mentalidad ciudadana.

De otro lado, es necesario mencionar que para Montezuma el análisis de la movilidad, y no solo del desplazamiento, nos permite comprender la manera en qué algunos procesos de transformación generados en las urbes producen estilos de vida que se ven configurados por la clase social. Es decir, con el proceso de globalización y modernización las ciudades sufrieron un crecimiento centrífugo ocasionando que algunas zonas residenciales fueran de difícil acceso y los servicios públicos escasearan, por lo que el transporte colectivo se vio afectado en tanto que se genera un aumento en el tiempo de desplazamiento de las rutas y en el costo de los pasajes, como consecuencia que gran parte del ingreso monetario de las familias sea destinado solo en el transporte. De esta manera, es necesario comprender que la movilidad urbana está condicionada por diversos factores de corte social, económico, político, histórico, y espacial en varias escalas. Para Montezuma la movilidad cotidiana en el caso de América Latina está supeditada principalmente por “el crecimiento urbano acelerado, la desarticulación entre forma urbana y sistema de movilidad, concentración de actividades en las áreas centrales y la segregación socioeconómica” (2003, p.177). Montezuma da a conocer que son varios los factores que influyen en cómo se movilizan los transeúntes en la cotidianidad, a esto se le suman procesos de planeación inconclusos como proyectos viales ejecutados sin tener en cuenta la densidad demográfica, ni las características socio económicas de la población.

De otro lado, no está demás señalar la conceptualización sobre movilidad realizada por el filósofo colombiano Santiago Castro-Gómez en su texto *Tejidos Oníricos* (2009), dentro del grupo de estudios de modernidad-colonialidad. Castro-Gómez se basa en el concepto de dispositivo de Michel Foucault para plantear la necesidad de acelerar los cuerpos en la modernidad. Según este filósofo, la movilidad es una de las formas de disciplinamiento del capitalismo en el que el hábito

de circular se implementa en la población, en otras palabras, la movilidad es una práctica social propia de la modernidad pues según Castro-Gómez “Para que Colombia pudiera ingresar con éxito a la dinámica industrial del capitalismo, los cuerpos deberían adquirir una nueva velocidad.” (2009, p.61). Esto solo puede entenderse analizando el siglo XIX, cuando el país empieza a industrializarse por medio de la vinculación económica con el mercado internacional. De esta manera, dice Castro-Gómez, se impulsa la masificación de los sistemas de transporte, pero lo que en realidad le llama la atención de estas máquinas no es su funcionalidad “sino la semántica del progreso que ellas contribuyeron a construir” (2009 p.14) A su vez abarca imaginarios en torno a la conexión del país y los valores simbólicos asociados a los medios de transporte como el automóvil porque le otorga al individuo la posibilidad de moverse con libertad hacia el destino que escoja, brindando así una identidad de un “sujeto que progresa”. Para entender el escenario de la ciudad en donde se desarrolla la movilidad, el autor afirma que Bogotá empieza un proceso de grandes transformaciones urbanas desde 1910, en donde el modelo impulsado por las élites industriales no era la Atenas soñada por lo pensadores, sino Nueva York, ciudad que vive de la circulación y el movimiento. Los aportes del urbanismo a la ciudad no tenían la pretensión de “construir cosas en un medio ambiente ya preestablecido, sino construir ese medio ambiente [...] El urbanismo de aquellas décadas no buscaba sólo construir edificios y grandes avenidas sino construir ciudadano, producir al homo urbano en tanto que soporte indispensable para el advenimiento del homo economicus.” (2009, p.16)

El concepto de Santiago Castro-Gómez nos introduce a otra categoría que sirvió como base para la creación de la revisión bibliográfica, a saber, la modernidad. Dentro de áreas como los estudios latinoamericanos, la modernidad es vista como un proceso en el que se configura una nueva visión del mundo. El principal motor del sujeto moderno será la búsqueda de la verdad a

través de la ciencia, a la vez, se inaugura un sujeto político capaz de hacer acuerdos sociales, gobernado por un parlamento, un creyente capaz de evaluar el papel de la iglesia, sumado a esto, las fronteras del mundo se ven ampliadas debido al descubrimiento de América y su posterior colonización, en la que se ponen a prueba las estructuras coloniales a partir de la distribución del espacio.

Aníbal Quijano en el texto *Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina* (2014) sostiene que la modernización en tanto que hace referencia a lo novedoso puede acontecer en cualquier cultura y en cualquier época histórica, en otras palabras, la innovación a través de nuevas tecnologías no hace parte de una forma singular de desarrollo, como lo pensaban los europeos; Quijano muestra que muchos de los baluartes de la cultura occidental nacieron hacia la parte más oriental del continente como la filosofía que surge en las fronteras con Asia Menor, de igual forma sucede con la religión que es herencia de la cultura judía. Por lo tanto, la tesis que sostiene el autor es que la modernidad como un proceso netamente europeo es una pretensión etnocentrista.

En ese orden de ideas, la modernidad nace solamente con procesos como el Renacimiento y la revolución científica que traen consigo el auge de los instrumentos y la medición del mundo, este sería uno de sus primeros estadios. Pero según el autor no sería posible sin el encuentro directo con América. Es a partir de la expansión colonial de los imperios español y portugués que Europa sale de la Edad Media y obtiene los recursos necesarios para un florecimiento de la burguesía a partir de nuevos productos y la apropiación originaria del capital al fundar sus colonias en territorios americanos, y, de la ciencia a través de las expediciones marítimas, botánicas, cartográficas y coreográficas, y con ello permite crear un discurso hegemónico en el que su cultura

y costumbres se imponen como universales. De modo que, según la mirada de los estudiosos de la colonialidad, el poder adquirido con la conquista y colonización del Nuevo Mundo permitió que Europa Occidental se convirtiera en el relato oficial y la balanza con la que se mide el progreso y la evolución. En otras palabras, este encuentro inaugura lo que se conoce como sistema-mundo, es decir, un espacio geográfico conectado por vías de comunicación que manejan un lenguaje homogéneo producto de una colonización cultural, una conexión entre lo local-global y que permiten una movilidad fluida que posibilita el crecimiento del sistema capitalista. En conclusión, gracias a las transformaciones que generó el proceso de modernización el mundo se fue reestructurando en base a nuevas formas de movilidad, las cuales eran más aceleradas, más atomizadas y que encontraron soluciones en la masificación y diversificación de los sistemas de transporte.

De modo que como sostiene Santiago Castro-Gómez (2009) gracias a la revolución industrial se dio vía a una movilidad social democratizada debido a la masificación de los transportes; medios como el ferrocarril y el barco a vapor son la muestra del ingenio y la capacidad de la revolución industrial pero también se convirtieron en una semántica del progreso, que permitió posicionar políticamente a naciones enteras en torno al discurso de la modernidad.

Ahora bien, en base a lo anterior se ha mencionado que el urbanismo es fundamental para entender tanto la modernidad como la movilidad, por ello fue tomada como una de las categorías de análisis en esta revisión bibliográfica. El urbanismo tuvo relevancia sólo hasta el siglo XX en el caso bogotano, con la intención de planeación por parte de los grupos dirigentes, y es allí cuando se empiezan a traer ideas, técnicas y urbanistas extranjeros. El urbanismo al igual que otros conceptos a través del tiempo ha cambiado su definición, pero se traerá a colación la planteada por

Sandra Ornés en su texto *El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano*, en donde se define como “la disciplina que requiere el intercambio y la investigación de otras disciplinas:

la disciplina que requiere el intercambio y la investigación de otras disciplinas, “es la concepción social, económica y política de la ciudad”, es una responsabilidad de la función pública que debe soportarse en un marco jurídico claro y preciso, en una adecuada asignación de competencias y definición de procedimientos de seguimiento y control de las acciones y decisiones vinculadas con la planificación urbana y la ordenación del territorio. (2009, p. 201).

Basado en esto se puede inferir que la conexión entre movilidad y urbanismo tiene su importancia desde mi punto de vista cuando la primera empieza a ser tomada en cuenta como un factor importante a la hora de crear los instrumentos de ordenamiento territorial. De esta manera, los proyectos de planeación fueron enfocados hacia el espacio público, la movilidad urbana, los sistemas de transporte y el impulso de una cultura ciudadana.

De otro lado, Ardila Pinto y Villamizar Duarte establecen que la ciudad de Bogotá es un claro “ejemplo de desarrollo de un modelo público de urbanismo caracterizado por los principios de función pública de la propiedad y la promoción de los bienes públicos.” (2018, p. 24) Esto generó que la administración local realizará grandes esfuerzos en el planteamiento de proyectos que fomentaran la cultura ciudadana. Y aquí es cuando aparecen las políticas que persiguen el cambio desde la gestión pública y la declaración de varias políticas urbanas a través de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y los Planes Maestros. De esta manera, la tesis central de las autoras es que la planeación de Bogotá como una ciudad en los últimos años del siglo XX incluye

la categoría de Movilidad como principio estructurante en el ordenamiento territorial, así como a una gradual disminución de la relevancia del transporte como concepto eje de la política urbana. Estos cambios están asociados de manera más relevante al reconocimiento de la movilidad como un derecho, lo cual implica la emergencia y crecimiento en importancia de agentes vinculados al movimiento que, en décadas anteriores, tenían una menor consideración en la formulación de estos instrumentos. (2018, p. 25)

Por consiguiente, estas definiciones nos llevan a mencionar otra categoría de análisis: políticas públicas. Las políticas públicas tienen como principal objetivo suplir las necesidades de los ciudadanos en cuanto que una buena sociedad presenta características como seguridad, buenos medios de transporte, educación, salud y medio ambiente, por lo que en el caso de la movilidad se ven asociadas a los planes e instrumentos de ordenamiento territorial para darle solución a los problemas de movilidad urbana. Según Ardila Pinto y Villamizar Duarte desde la década de 1990 los agentes urbanos en América Latina establecieron un cambio considerable en torno a la construcción de las políticas públicas, debido a:

la introducción y difusión de nuevos conceptos, como la definición de nuevos arreglos normativos que constituyen áreas de actuación de diversos agentes urbanos. Entre los conceptos más relevantes, por su impacto en la planeación y gestión de las ciudades, está la movilidad urbana, que, por su carácter estructurador de procesos de crecimiento y ordenamiento, supone una capacidad de impactar la garantía del derecho a la ciudad, a la calidad de vida y

a un medio ambiente saludable. (2018, p. 21).

Esto llevó a que los funcionarios públicos ejecutaran un proceso de apropiación e implementación de algunos principios sobre la planeación estratégica y de algunas técnicas e instrumentos de control sobre el suelo de la urbe, claro que esto solo se da, según las autoras, por las reformas constitucionales que perseguía la planeación neoliberal, la descentralización y la redemocratización. Entonces, es en este contexto en el que la movilidad urbana empieza a ser de interés internacional para ser aplicada en los instrumentos normativos y en los proyectos de transporte.

Además, es fundamental pensar que la movilidad urbana pasa a ser valorada como factor importante para la planeación de la urbe porque es reconocida por el Estado como un derecho propio de todos los ciudadanos, el cual debe ser garantizado. Por eso, las políticas públicas “contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos, con o sin limitaciones, en un marco definido por la igualdad, el ambiente sano y el desarrollo sostenible” (Dangond et al., 2011 citado por Quintero). De esta manera, se le crea un marco normativo legal vigente, el cual se asocia al transporte. Por ello, el autor nos habla de la Ley 336 de 1996 en donde se tratan los principios y criterios de la regulación del transporte colectivo, este permite que se ejerza un control y seguimiento en torno a características como la accesibilidad, la seguridad y la comodidad de los usuarios en el sistema.

Ahora bien, los procesos de modernización y urbanización responden a una visión de mundo, a saber, a la doctrina económica llamada capitalismo, la cual se basa en la apropiación originaria del capital. (Marx, 1986). La visión de mundo del capitalismo afirma que la producción de mercancías permitirá la generación de trabajo, sin embargo, sostiene que la creación de dicho

trabajo sólo será posible a partir de la privatización de los medios de producción. Además, se da cuenta que para generar riqueza es necesario que los sujetos posean buenas condiciones de vida, por lo que es importante que existan instituciones como la escuela, el hospital y la cárcel, además, de garantizar y educar en prácticas como el civismo y la higienización. Entre los siglos XIX y XX, la idea de desarrollo se vio enmarcada dentro de la incesante búsqueda por mejorar los productos sin tener en cuenta el gasto energético que se empleaba en su producción, sólo en la década de los setenta se pudo cuestionar el uso de los recursos naturales sin límite alguno, debido a la aparición de movimientos ambientalistas. Emergieron por primera vez los discursos con relación a la contaminación del agua, a la deforestación y la desaparición de flora y fauna a escala global. Los cuales tuvieron repercusión debido a la conformación de movimientos ambientalistas que hicieron mella en la construcción de políticas públicas, que se enfocaron en que los ciudadanos tuvieran un aire de mejor calidad y espacios de distensión con condiciones ambientales óptimas.

Como consecuencia, la sostenibilidad empieza a ser la nueva punta de lanza de las políticas públicas, las cuales, al día de hoy, pretenden satisfacer las necesidades de los ciudadanos garantizando la rentabilidad de los recursos y favoreciendo el medio ambiente, por lo que la movilidad urbana no resulta ajena a esta pretensión y se espera que las prácticas de movilidad diseñadas por los administradores sean eficientes. Las preocupaciones de los últimos años referentes a los recursos y a los impactos medioambientales han llevado a que todas las áreas del conocimiento busquen alternativas sostenibles y amigables con el ambiente desde sus campos, promoviendo una responsabilidad ambiental por parte tanto de instituciones como de cada uno de los sujetos que integran la sociedad actual. Por ende, es importante mencionar los antecedentes del concepto de “desarrollo sostenible”, que fueron clave en los años sesenta, como ya se mencionó

anteriormente, en donde se toma una conciencia ambiental por la preocupación de acabar los recursos para las generaciones futuras. Este problema se ve planteado en el informe *“Los límites del crecimiento”* publicado por el Club de Roma en 1972, allí se analizan y relacionan las crecientes tendencias aceleradas del crecimiento poblacional, la contaminación en el aire, los procesos de industrialización y la producción de los alimentos con la capacidad limitada de los recursos que ofrece el sistema. De esta manera, durante este periodo de tiempo, en el que además se presenta un encarecimiento en las materias primas y en el petróleo, es en el que surge el “debate sobre la viabilidad del crecimiento continuado, que enlazó con otra preocupación, la del desarrollo humano, en la Conferencia Mundial de Estocolmo en 1972.” (Espinoza, 2005, p.2) cabe señalar que es a partir de esta conferencia que se le da el nombre al Instituto de Ambiente de Estocolmo (SEI), en dónde se realiza la presente práctica, de modo que no está demás decir que: “El SEI recibe su nombre de la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano, adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano de 1972. Nuestro mandato, visión, enfoque y valores se derivan de los principios esbozados en esta declaración.” (SEI, 2021)

La movilidad urbana siendo una práctica social diaria no escapa de ello, por eso Quintero González menciona que una movilidad urbana sostenible es la que se “enfoca en el fomento de las dimensiones sociales, la accesibilidad, la integración de las personas y el tráfico, la preservación del ambiente y el desarrollo económico en torno a los sistemas de transporte.” (2011, p.70) Para lograrla se deberán buscar maneras adecuadas para reducir la necesidad de viajar y establecer un conjunto de acciones en forma de lineamientos, para ello las administraciones estatales emplean estudios realizados desde el área de la ingeniería de tránsito, empleando la perspectiva técnica

podrá gestionar, diseñar, planificar la infraestructura y la operación del transporte, también se busca promover los sistemas alternativos de transporte.

De esta manera, el autor menciona que para su debida promoción la movilidad urbana sostenible tiene dentro de su marco legal los artículos 1.º y 2.º de la Ley 1083 del 2006, los cuales tratan de:

priorizar la movilización en modos de transporte alternativos, a propósito de lo cual señala que dichos modos de transporte pueden ser el desplazamiento peatonal y la bicicleta, además de sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios generados a partir de energía eólica, solar, mecánica, gas natural vehicular, así como cualquier otro modo no contaminante. (2011, p.68)

A manera de conclusión, las políticas públicas al encargarse de la formulación y ejecución de los planes de ordenamiento territorial y planes de movilidad articulados implementarán ineludiblemente discursos en torno a la sostenibilidad con miras a adaptar prácticas amigables con el medio ambiente. Para lograr esto la movilidad debe ser entendida como una práctica social, diferenciarla del concepto de transporte, además de enfocarse en los sujetos ya sea que estos se desplacen en vehículo o a pie, invertir la pirámide de prioridad para considerar a los bici usuarios y peatones como el eslabón más importante, analizar las dimensiones sociales, pensar en el espacio público más allá de una simple vía, establecer una visión sobre las ciudades, fundar sistemas de transporte sostenibles y alternativos, vincularlos a la estructura urbana para que sean funcionales, se deberán reorganizar las rutas de estos sistemas y también el tráfico. Además de estudiar las preocupaciones tanto ambientales e incluso pensar en entablar procesos de desaceleración del

movimiento.

Estas serán las categorías que permiten un tamizaje para conformar la revisión bibliográfica, la cual está compuesta por ciento ocho documentos, y ha tenido en cuenta las anteriores categorías para apoyar la investigación en torno a la movilidad urbana en la ciudad de Bogotá entre los años 1880 a 2019, y que posteriormente, será presentado al Instituto de Ambiente de Estocolmo. La información recopilada permitirá la creación de una compilación bibliográfica que posibilita producir una revisión de la misma. En ese orden de ideas, según Luis Bernardo Peña en *Proyecto de indagación: la revisión bibliográfica* (2010), la revisión bibliográfica evidencia una investigación documental, en donde la información proviene de varios tipos de fuentes, y es relacionada entre sí con el fin de comparar sus diferentes posturas, su resultado es la redacción de un texto coherente que sintetice las ideas y conclusiones. Es decir, su respectiva elaboración consta de tres pasos: “la investigación documental, la lectura y registro de la información, y la elaboración de un texto escrito.” (Peña, 2010, p.2). La revisión bibliográfica reviste una serie de pasos. En un primer momento se hace la investigación documental en la que se hace un recorrido por las diversas fuentes en relación con la pregunta de investigación, para su alimentación se recurre a la consulta de fuentes impresas y digitales con el fin de abarcar la mayor cantidad de fuentes posibles. Posteriormente, lectura y registro de la información en la que se realiza la selección de información relevante. Para ello se toman citas textuales lo que posibilita la codificación posterior. Seguidamente, se realiza un informe que dé cuenta de lo recopilado, a partir del uso de herramientas ofimáticas como el gestor bibliográfico Zotero, gestor de referencias desarrollado por la Universidad George Mason.

2. Contexto general y específico en el cual está inserta la experiencia

La carrera Historia y Archivística de la Universidad Industrial de Santander requiere que sus estudiantes presenten un producto de investigación para obtener el título de historiador (a) y archivista, que pueden ser: Trabajo de investigación, práctica de docencia, práctica social, seminario de investigación, cursos en programas de maestría o doctorado, pasantía de investigación y práctica en creación de empresa.

En este caso se presentó la oportunidad de desarrollar una pasantía que se dio gracias a que el Instituto de Ambiente de Estocolmo abrió la primera convocatoria para pasantía de investigación para estudiantes de los últimos semestres de carreras de pregrado en universidades regionales.

Una vez se cumplieron los requerimientos para ser aceptada, se me asignó a uno de los grupos de investigación: el grupo de objetivos de desarrollo sostenible y políticas ambientales, en donde tuve la oportunidad de participar en dos proyectos de investigación: *Analyzing urban transport as a social practice: exploring possibilities to enable transport transitions for more sustainable mobility in Bogotá*, y, *Unravelling decision-making that leads to climate migration: exploring the potential of a combined cognitive and spatial model to map climate induced migration*⁵, en donde se me asignó hacer una revisión bibliográfica para cada investigación, entre otras actividades.

El grupo de Objetivos de Desarrollo Sostenible y políticas ambientales presentó un informe

⁵ “Analizando el transporte urbano como una práctica social: explorando posibilidades que posibiliten la transición hacia un transporte sostenible en Bogotá” y “Desentrañar la toma de decisiones que conduce a la migración climática: explorar el potencial de un modelo cognitivo y espacial combinado para mapear la migración inducida por el clima”

sobre la movilidad que requería una revisión bibliográfica, la cual le fue encomendada a la pasante de historia, razón por la cual, entre los meses de septiembre del 2020 a enero del 2021, a pesar de la contingencia provocada por la covid-19, estuve desarrollando investigación historiográfica a través de herramientas virtuales. La investigación será presentada al comité de trabajos de grado de la Escuela de Historia de la Universidad Industrial de Santander, que, en caso de aprobarlo, le entregará al SEI.

De acuerdo con lo anterior, como pasante de historia pude comprender la importancia de revisiones historiográficas para analizar la evolución de las prácticas y los discursos sobre la movilidad que han condicionado la cotidianidad de los habitantes de Bogotá entre 1880-2019. De igual manera, esta modalidad de grado permite poner en práctica los aprendizajes sobre historiografía y archivística y se enlacen con nuevos conocimientos y técnicas de investigación.

Esta investigación se enmarca en la preocupación del Instituto de Ambiente de Estocolmo por los altos niveles de contaminación y congestión que presenta la ciudad Bogotá, problema que llama la atención a aquellos interesados en el estudio del ambiente, debido a la calidad de vida que están ofreciendo las políticas públicas vigentes, y que es necesario revisar para mejorar o replantear de raíz. En esa medida es que esta investigación es pertinente porque arroja luces sobre movilidad desde distintas áreas del conocimiento, y cómo se yuxtapone con las políticas públicas que tienen como fin garantizar los derechos de los ciudadanos, entre ellos el de moverse.

3. Caracterización de la institución y/o comunidad y/o grupo poblacional

3.1 La institución/comunidad/grupo poblacional en el contexto local

El Instituto del Ambiente de Estocolmo (SEI) es una organización internacional de investigación y Política sin ánimo de lucro que aborda los retos del medio ambiente y el desarrollo, fundada en 1989 por el Gobierno de Suecia con el fin de crear un puente entre la ciencia y la política para el desarrollo sostenible a través de diversas propuestas. Su trabajo abarca cuestiones relacionadas con el clima, el agua, el aire y el uso del suelo, la gobernanza, la economía, el género y la salud, logrando enlazar las ciencias naturales, físicas y sociales.

El SEI tiene oficinas en los cinco continentes y trabaja a nivel local, regional y mundial. Además, se ha consolidado como un instituto independiente y no partidista, de investigaciones objetivas, en donde los conocimientos y conclusiones son accesibles a investigadores, servidores públicos, sociedad civil, además ha sido un gran apoyo para la comunidad académica en la que goza de amplio prestigio. Cabe señalar que su trabajo se caracteriza por ser interdisciplinario que sirve de apoyo en investigaciones y que ha sido citado en relevantes publicaciones académicas de primera línea; de igual manera, ha sido tenido en cuenta para argumentar la toma de decisiones políticas de carácter público, además, dichas revisiones son asequibles para aquellos que se aproximen a indagaciones científicas rigurosas. Para el desarrollo de la investigación el SEI tomó como marco conceptual la teoría de las prácticas sociales, la cual examina la relación entre las nuevas tecnologías, la infraestructura, las intervenciones normativas y el comportamiento humano rutinario; con el fin de transformar los comportamientos sociales. De igual manera, la investigación desarrollada por el SEI (2020-2021) tiene un amplio aspecto metodológico en el que se propone

un estudio de caso sobre la movilidad, que a su vez toma como antecedentes la investigación hecha en torno al ciclismo (Spotswood, et al. 2015), la ducha (Hand, Shove and Southerton, 2005) y la alimentación (Fonte, 2013).

3.2 Caracterización de la experiencia

3.2.1 Diagnóstico inicial o de entrada o problema específico de intervención en la práctica

Dentro del estudio de la historia ambiental, el desarrollo histórico de la ciudad puede ser un campo de investigación prolífico, aunque hasta ahora se está consolidando. La ciudad es un espacio complejo en el que se desarrollan relaciones sociales, políticas y económicas yuxtapuestas. En ellas se dan las transacciones mercantiles, se producen los movimientos culturales hegemónicos, y se dan relaciones de producción propias del capitalismo industrial. Las urbes se caracterizan por condensar una gran cantidad de prácticas sociales, entre ellas la movilidad. Los desplazamientos son esenciales para el desarrollo económico y social, desplazarse es parte de la rutina de miles de personas, lo cual implica una infraestructura que permita el flujo continuo de mercancías y población. No obstante, el Stockholm Environment Institute (SEI, 2020) menciona en su proyecto que en los últimos años se han puesto en evidencia los problemas ambientales y sociales que esta práctica conlleva, tales como: los altos niveles de contaminación en el aire que generan enfermedades respiratorias, congestión en las vías de desplazamiento causantes de enfermedades mentales como depresión y ansiedad; lo cual es consecuencia de los largos trayectos que supone el desplazamiento, aunado a una infraestructura que no ofrece calidad de servicio a los usuarios.

De esta manera, la práctica se enfocó en realizar un sustento a través de la revisión

bibliográfica para el proyecto del SEI. Se buscó establecer un panorama sobre la situación actual de los trabajos que tuvieran a la movilidad urbana como objeto de estudio.

3.2.2 Justificación del proceso o importancia de llevar a cabo el mismo

Los estudios sobre movilidad en Bogotá se han caracterizado por analizar periodos de tiempo cortos que impiden realizar un análisis transversal de los procesos de la movilidad como práctica social, sus transformaciones e intervenciones desde su llegada a Colombia. El SEI al intentar plantear una movilidad sostenible requiere entender las transformaciones de la movilidad en los dos últimos siglos, de ahí que este sea el fin último de la práctica investigativa; en la que se busca aportar a este vacío analítico a través de un balance bibliográfico que dé luces sobre la manera en cómo se ha abordado el análisis de esta problemática. De igual manera, la transversalización de la información contribuye a la historia ambiental urbana en la medida en que analiza la evolución de un proceso a través del tiempo tomando en cuenta los aportes académicos al respecto e integra otras áreas del saber, por lo que se dinamiza la actividad del historiador demostrando que su ocupación es pertinente y propositiva.

De otro lado, la investigación del SEI permite que el historiador tome importancia dentro de indagaciones sociales y políticas, pues su papel se vuelve relevante a la hora de entender los procesos con los que han emergido sus propias condiciones de vida. La necesidad de una apuesta investigativa en torno a la historia es posible en la medida que la movilidad es un problema que también afecta a escala individual y colectiva, y es imposible desligarse de las condiciones de existencia del presente en tanto que el historiador es a su vez un sujeto histórico que comprende el devenir en el tiempo.

En otras palabras, la presente revisión bibliográfica realiza un aporte tanto al análisis sobre la movilidad urbana en Bogotá desde el enfoque de la historia ambiental urbana como una justificación al proyecto del SEI, el cual busca a partir de la evolución histórica identificar puntos de intervención y así crear unas políticas públicas enfocadas en la sostenibilidad. De esta manera, el balance tiene por propósito ilustrar cómo se han realizado las investigaciones sobre el tema, permitiendo revisar sus respectivos vacíos y aportes. Además, se espera contribuir a la historiografía en la medida en que la movilidad como tema de investigación tenga un sustento contextual que le permita una proyección, ya que, de acuerdo a la revisión se ha evidenciado un vacío analítico sobre la movilidad como práctica, en vez de eso se ha documentado el desarrollo del transporte urbano y solo a partir de los últimos años del siglo XX, debido al cambio de enfoque en la implementación de las políticas públicas se ha identificado a la movilidad urbana como una práctica social y se le ha relacionado con el ambiente, con la sostenibilidad, se ha tomado más en cuenta a la hora de crear los Planes de Ordenamiento Territorial. Asimismo, mostrar la capacidad que tiene la historia de renovar la documentación para posibilitar nuevas lecturas sobre los procesos sociales que van configurando las prácticas diarias y permite crear una justificación para la creación de políticas públicas.

3.2.3 Objetivos que lograr y metas a cumplir

Objetivo general

Desarrollar una recopilación bibliográfica en torno a la movilidad urbana en Bogotá entre los años de 1880 a 2019, para sustentar el proyecto “Analizando el transporte urbano como una práctica social: explorando las posibilidades de permitir transiciones de

transporte para una movilidad más sostenible en Bogotá” del SEI.

Objetivos específicos

1. Identificar y registrar en un gestor bibliográfico investigaciones en torno a la movilidad urbana en Bogotá.
2. Establecer enfoques en los que ha sido encaminado el análisis del problema de la movilidad. De esta manera, se mencionan los vacíos y aportes existentes en este tema.
3. Realizar un informe destinado al SEI que dé cuenta de los antecedentes históricos de la movilidad con el fin de dar sustento a la investigación.

3.2.4 Proceso metodológico de intervención

La metodología inició con un enfoque heurístico, en donde se realizó la búsqueda y recopilación de información desde diversos tipos de fuentes como: tesis, artículos de investigación, textos académicos, informes, reportes, documentos administrativos, CONPES, Planes de Movilidad, boletines, infografías, entre otros. Se priorizaron inicialmente bases de datos como: *Redalyc*, *Latindex*, *SCielo*, Biblioteca Luis Ángel Arango y los repositorios de las principales universidades de Bogotá (Nacional, Andes, Rosario, Javeriana, entre otras). De esta manera se “permite al investigador hacerse una idea sobre la información existente hasta el momento y sobre los enfoques teóricos y metodológicos para comprenderlo” (Torres, p. 212).

Seguidamente, a partir del ejercicio hermenéutico se realizó una reinterpretación de esta información y se procedió a una codificación de la información encontrada a partir de su

transcripción en hojas de cálculo que a su vez fueron sincronizadas con el gestor bibliográfico. En un tercer momento se identificaron las categorías de análisis gracias al gestor bibliográfico Zotero, tales como movilidad urbana, sostenibilidad, urbanización, modernización y políticas públicas. Por último, se estableció una estructura con base a la anterior clasificación para realizar la escritura del Apéndice A.

3.2.5 Descripción del proceso de intervención. Ejecución propiamente dicha, alcance de los objetivos y metas propuestas

Los objetivos propuestos fueron alcanzados en su totalidad, se cumplieron con las actividades planteadas por el SEI y la práctica culminó exitosamente. De esta manera, el objetivo general fue completado en tanto que se entregará una base de datos con la información clasificada con base a las categorías de análisis y una revisión bibliográfica. En el caso de los objetivos específicos, el primero se realizó al inicio en tablas de cálculo y posteriormente se trasladó a un gestor bibliográfico, en la ejecución del segundo objetivo se encontró que la movilidad urbana ha sido abordada desde áreas que se enfocan en los sistemas de transporte, por lo que desde el análisis histórico solo se toman periodos cortos de estudio y también se enfocaron en los cambios de los sistemas de transporte, en algunos casos sí se pueden analizar algunas de las características de la movilidad pero principalmente los textos se centran en el transporte. Por último, se entregará un Apéndice al SEI para que pueda identificar las maneras en cómo ha sido estudiada la movilidad urbana y su contexto a través del tiempo.

3.2.6 Análisis del proceso llevado a cabo. Se espera que la estudiante haga un análisis en torno al marco teórico propuesto, contexto de la experiencia, elementos contenidos en la caracterización de la organización e intervención llevada a cabo, es decir, se espera en este momento, el estudiante analice y retome todos aquellos elementos centrales de su proceso de intervención

En lo referente a la práctica y su relación con el marco teórico propuesto al inicio, se observa que efectivamente se debe realizar un pedagogía en la cultura ciudadana en torno a la movilidad urbana, comúnmente se cree que son temas y conceptos que solo le incumben a los encargados de la administración y creación de las políticas públicas, pero en realidad, esta es una práctica social cotidiana, es algo que se convierte en un comportamiento rutinario hasta el punto que se nos hace natural y no reflexionamos sobre todos los factores que convergen de tipo económico, social, cultural y procesos históricos. Incluso nos da una valorización o nos permite acceder a otras actividades y roles con el solo hecho de tener las capacidades de desplazamiento.

4. Evaluación

El factor determinante de la realización de esta investigación y que se presentó como una barrera para su desarrollo fue la emergencia de salud pública a nivel mundial a causa del coronavirus (COVID-19), que tomando la categoría de pandemia decretada por OMS, los gobiernos del mundo decretaron cuarentena y aislamiento total en continentes como Europa y América. Por consiguiente, el proceso de investigación estuvo limitado a medios virtuales. Sin embargo, es importante resaltar que a pesar de la complicada situación el Instituto de Ambiente de Estocolmo (SEI) brindó una serie de herramientas para la práctica tales como: correos corporativos con plataformas de conexión virtual en las que se sostuvieron reuniones, conferencias, seminarios y se presentaron informes, además, conforme a las necesidades de la pasante se le facilitaron equipos de cómputo, demás instrumentos y la debida remuneración económica. De esta manera, la práctica pudo llevarse a cabo sin inconvenientes, realizándose dentro de los horarios de oficina establecidos, todas las actividades de investigación fueron valoradas por el equipo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y Políticas Medioambientales en conjunto, quienes brindaron un importante soporte teórico y metodológico, logrando un exitoso intercambio interdisciplinario y complementariedad de ideas.

Los aportes que esta experiencia dejó a nivel tanto profesional como personal fueron remarcables, ya que siendo una estudiante de historia tuve la oportunidad desarrollar actividades investigativas con profesionales que poseen años de experiencia y conocimientos en otras áreas como: geografía, ingeniería ambiental, ecología, biología, economía, física, geología entre otras. Lo anterior permitió que aprendiera e incursionará en otros métodos, enfoques y herramientas de investigación, logrando un ejercicio interdisciplinar. Esto nos lleva a considerar que la historia tiene mucho por ofrecer con sus componentes social y cultural a la hora de complementar

proyectos considerados sólo de las ciencias básicas. Por ende, ramas como la historia ambiental y la historia urbana permiten que se busquen soluciones a problemas actuales de preocupación ambiental revisando las transformaciones que se generan a través del tiempo debido a la relación recíproca entre el ser humano y el ecosistema.

5. Conclusiones y recomendaciones

A manera de conclusión, la práctica me llevó a conocer los diferentes proyectos del SEI, pero especialmente el que se desarrolla sobre la movilidad urbana en Bogotá, además de poner a prueba las diferentes herramientas de archivística que se me habían proporcionado a lo largo de estos años dentro de la formación como historiadora. Solo a través de la búsqueda de información, lectura, interpretación y escritura, pude profundizar en importantes procesos históricos que confluyen en el siglo XX y explican la situación actual de algunas dinámicas tanto urbanas como sociales de la capital colombiana, demostrando que el campo de la historia desde su línea de historia ambiental urbana, tiene mucho que ofrecer tanto en lo teórico como en lo práctico, porque al final esta investigación será empleada en un proyecto que persigue establecer soluciones y proponer políticas públicas de movilidad urbana.

Esta rama de la disciplina historiográfica aborda las transformaciones materiales que han tenido los ambientes tanto rurales como urbanos, principal pero no exclusivamente, una vez se ha impulsado el capitalismo. Por lo que la acumulación primitiva de los recursos daría pie para la transformación de los paisajes urbanos progresivamente industrializados. Este panorama hace que la historia ambiental no esté pensando únicamente el momento actual, sino como señala Molano (2016, p. 379) es una invitación a la exploración de pasados urbanos.

De esta manera, se observa una consolidación de este campo del conocimiento a partir de la adopción y adaptación de políticas neoliberales con el fin de aprovechar los recursos tanto materiales como tecnológicos y traducirlos en mercado. Por lo que fue posible comprender que la movilidad es una práctica social, la cual se diferencia del transporte. Incluso debido a esta

aclaración se pueden explicar y comprender los problemas actuales de la movilidad urbana en la ciudad de Bogotá, porque los marcos conceptuales tomados en cuenta para la creación de las políticas públicas se enfocan en los ciudadanos solo hasta finales del siglo XX, y no en los medios de transporte para buscar soluciones. La práctica cotidiana de desplazamiento no debe reducirse a sólo sus medios, sino que debe entenderse como un encuentro de varios aspectos dinámicos de la vida social humana como: factores socioeconómicos, accesibilidad, planeación urbana, tecnologías, entre otros. Por consiguiente, es entendible que dentro de los planteamientos de las políticas públicas la movilidad sea vista como un derecho social que le compete a todos los ciudadanos, pues de cierto modo es una práctica que configura la identidad de los sujetos que se desplazan dentro del área urbana; dependiendo de cómo y en qué se moviliza el sujeto será el poseedor de una forma de experimentar la ciudad y limitarse a sí mismo, como sostiene Montezuma si tenemos una menor movilidad urbana, esta significará “una menor accesibilidad al trabajo, a la oferta habitacional, a la educación, a la salud y a los servicios en general, lo que entraña mayor exclusión de la población pobre, ya largamente discriminada y segregada, de las oportunidades que la ciudad ofrece” (2003 p. 181).

Ahora bien, en tanto al desarrollo metodológico fue clave hacer una distinción conceptual para entender cómo se ha ido transformando la visión sobre la movilidad. De hecho, es importante resaltar que al inicio sólo se consideraba la movilidad en términos de transporte, pero poco a poco áreas como la ingeniería y la arquitectura permitieron ver que hace parte de una forma de planear la vida de los ciudadanos para brindar mayor bienestar, y que es de suma importancia en sociedades industriales, de ahí que se proponga una movilidad urbana que se distinga de espacios rurales, que responden a otras dinámicas. De igual manera, con los estudios antropológicos, históricos y

socioculturales se remarcó la movilidad como una práctica que aparece en un tiempo específico con unos fines determinados, por lo que sus proyecciones se aúnan con otros tipos de proyectos de corte gubernamental y ciudadano, donde tanto las administraciones públicas con sus políticas como los ciudadanos con sus prácticas cotidianas configuran el panorama que conforma los estudios sobre la movilidad.

En cuanto a las recomendaciones que se pueden hacer a partir de esta revisión bibliográfica se podría decir que es de suma importancia que se revise cómo están planeadas y ejecutadas las políticas públicas en torno a la movilidad y urbanidad, ya que, debido a la aceleración de la vida, y una densa demografía, los proyectos planteados para solucionar problemas como el aire, la contaminación auditiva y la polución, así como el represamiento del tránsito responden a la inmediatez y se plantean siempre a corto plazo, es decir, mientras dura un programa de gobierno, lo que impide que la movilidad urbana se proyecte como un proceso de modernización y progreso que sea sostenible para las sociedades futuras.

Referencias Bibliográficas

- Acevedo, J. (2009). El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una visión al 2040 (resumen). *Revista de Ingeniería. Universidad de Los Andes*, 29, 156–163.
<http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n29/n29a19.pdf>
- Alcaldía de Bogotá. (2018). *Cómo construir e implementar un plan integral de movilidad sostenible guía práctica*. Secretaría Distrital de Movilidad.
https://issuu.com/secretariadistritaldemovilidad/docs/guia_pims_digital
- Alcaldía de Bogotá. (2018). *Análisis demográfico y proyecciones poblacionales de Bogotá*. Secretaría Distrital de Planeación.
http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/demografia_proyecciones_2017_0.pdf
- Alcaldía de Bogotá. (2020). *Historia ciclovía Bogotana*. Instituto Distrital de Recreación y Deporte. <https://www.idrd.gov.co/historia-ciclovía-bogotana>
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2020). *Formulación del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C.*, [Documento ejecutivo].
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/28-04-2020/19-documento_ejecutivo_v8.pdf
- Alfonso, Ó. (2013). El sistema entrópico de movilidad cotidiana en la zona metropolitana de Bogotá, Colombia. *Territorios*, 28, 165–185.
- Amézquita, L., Durán Matiz, D., & Fajardo Morales, D. (2016). Matriz origen-destino y eficiencia en modos de transporte urbano: un análisis de la movilidad de Bogotá. *Semestre económico*, 19(39), 91–111.
<https://doi.org/https://doi.org/10.22395/seec.v19n39a4>
- Ángel Macías, M. A. (2020). *Contaminación del aire en Bogotá en el siglo XX. Análisis*

- histórico de la construcción socio ambiental de un problema sanitario* [Doctorado, Universidad Nacional de Colombia]. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/79354>
- Ardila, A. (2005). La olla a presión del transporte público en Bogotá. *Revista de Ingeniería. Universidad de Los Andes*, 21, 54–65.
- Ardila, A. M., & Villamizar-Duarte, N. (2018). Ciudad(anía) en movimiento: construcción social de instrumentos de políticas de movilidad en Bogotá y Belo Horizonte, 1995-2015. *Universitas Humanística*, 85.
<https://doi.org/https://doi.org/10.11144/Javeriana.uh85.cmcs>
- Arévalo, D. (2016). *Propuesta de mejoramiento al sistema integrado de transporte público (SITP) en Bogotá*. [Pregrado]. Universidad Piloto de Colombia.
- Armesto Gómez, A., & Díaz Rojas, S. M. (2018). Desarrollo de las vías de comunicación en Colombia: el problema de la construcción de carreteras de 1945 a 1970. *Intercambio. Revista de Estudiantes de Economía*, 1(2), 32-48.
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza Editorial.
<https://urbanitasite.files.wordpress.com/2020/01/ascher-los-nuevos-principios-del-urbanismo.pdf>
- Aspilla Lara, Y., & Rey Gutiérrez, E. (2012). La implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá y sus retos en el futuro. *Tecnogestión: Una mirada al ambiente*, 9(1), 26–40.
- Ballén Duque, F. (2007). Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá DC. *Prolegómenos*, 10(20), 169–181.
- Ballesteros Toro, J. I. (2014). *Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia. Casos: Bogotá DC, Medellín y Pereira* [Maestría,

Universidad Nacional de Colombia].

<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/21878/10006354.2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Baquero Mora, J. I. (2009). *Tranvía municipal de Bogotá. Desarrollo y transición al sistema de buses municipal, 1884-1951* [Maestría, Universidad Nacional de Colombia].

<https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/11408/468423.2009.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Bocarejo, J. P. (2009). La movilidad bogotana en el largo plazo y las políticas que garanticen su sostenibilidad. *Revista de Ingeniería. Universidad de Los Andes*, 29, 75–81.

<http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n29/n29a10.pdf>

Cámara de Comercio de Bogotá. (2017). *Observatorio de Movilidad* (p. 83). Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de Los Andes.

Camargo, F. M. (2016). La historia ambiental urbana: contexto de surgimiento y contribuciones para el análisis histórico de la ciudad. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 43(1), 375-402.

Cárdenas, M., Gaviria, A., & Meléndez, M. (2005). *La Infraestructura del transporte en Colombia* (p. 97). Fedesarrollo.

Cardeño Mejía, F. (2007). *Historia del desarrollo urbano del centro de Bogotá (localidad de Los Mártires)*. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Castro Gómez, S. (2009). *Tejidos oníricos: Movilidad, capitalismo y biopolíticas en Bogotá (1910-1930)* (Primera). Pontificia Universidad Javeriana.

Cifuentes Sarmiento, J. Alejandro. (2018). El tranvía de San Cristóbal y la urbanización del suroriente bogotano, 1900-1940. *Tiempo y economía*, 5(2), 135–153.

- Cisternas, C., & Carvajal, F. (2018). Los estudios sociales de la práctica y la práctica como unidad de estudio. *Psicoperspectivas*, 17(1), 8.
- Correa Bermúdez, C. (2017). Siguiendo a un ciclista. Una etnografía en y del movimiento. *Maguaré*, 31(1), 211–222.
- Correa Restrepo, J. S., Jimeno León, S., & Villamizar Bacca, M. (2017). EL TRANVÍA DE BOGOTÁ, 1882-1951. *Revista de economía institucional*, 19(36), 203–229.
- Corredor Martínez, C. (1992). Los Límites de la modernización. *Cuadernos de Economía*.
- Cuervo Prados, M. (2010). Del espacio público en Bogotá en el siglo xx: una mirada histórica desde las prácticas sociales. *Folios, revista de la Facultad de Comunicaciones*, 18.
- Cuevas, A. M. (2016). *Los medios de transporte que han usado los ciudadanos en Bogotá a lo largo de la historia*. Alcaldía de Bogotá. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/los-medios-de-transporte-que-han-usado-los-ciudadanos-en-bogota-lo-l>
- DANE. (2019). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2018*. Bogotá.
- DANE. Análisis de contexto de los cambios demográficos. 2007. Dirección de Censos y Demografía, DANE: Bogotá.
- DANE. Estimaciones y proyecciones de la población. Bogotá: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Bogotá.
- Dangond Gibsone, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Niño Soto, A. (2006). Una reflexión crítica sobre los lineamientos del documento CONPES 3305. *Papel Político*, 11(1), 47–68.
- Dangond Gibsone, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel político*, 16(2), 485–514.
- Delaunay, D., & Dureau, F. (2004). Componentes sociales y espaciales de la movilidad

- residencial en Bogotá. *Estudios demográficos y urbanos*, 19(1), 77–113.
- Díaz García, M. A. (2010). *El trolebús: una transición a la modernidad en el transporte urbano de Bogotá* [Pregrado]. Pontificia Universidad Javeriana.
- Díaz Osorio, M. S., & Marroquin Moyano, J. C. (2016). Las relaciones entre la movilidad urbana y el espacio público. Transmilenio en Bogotá. *Revista de Arquitectura*, 18(1), 126–139.
- Duarte Forero, E. (2011). El Transporte Público Colectivo en Bogotá, D.C.: Una Mirada desde la Dinámica de Sistemas. *Ingeniería*, 16(2), 18–34.
- Duque, G. (2006). Fundamentos de economía y transportes parte III: Introducción a la economía del transporte. Universidad Nacional de Colombia: sede Manizales, 28.
- Duquino Rojas, L. (2010). Tránsito de la sociedad rural agrícola a la sociedad urbana industrial en Bogotá durante las primeras décadas del siglo XX. *Perspectiva geográfica*, 15, 61–84.
- El Censo. (2005). Estudios demográficos del DANE revelan que la población colombiana entre 2005 y 2010 crecerá a una tasa media anual de 1.18%, lo que significa que al terminar el quinquenio Colombia tendrá una población de 45.508. 205.DANE. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/files/BoletinProyecciones.pdf>
- Espinosa, S. H., Sánchez, A. R., & Bueno, J. D. (2017). El sistema de transporte público masivo de Bogotá: revisión a partir de la teoría general de sistemas y el enfoque contingencial. *Econografos Escuela de Administración y Contaduría Pública FCE - CID*, 22.
- Esquivel Triana, R. (1996). Sociedad y transporte urbano en Bogotá 1865-1950. *Memoria y sociedad*, 1(2), 19–37.
- Esquivel Triana, R. (1997). Economía y transporte urbano en Bogotá 1884-1930. *Memoria y sociedad*, 2(4), 39–61.
- Figueredo Salinas, C. A., & Moreno Camacho, F. L. (2019). *Eficiencia de elementos de*

- protección respiratoria evaluada en tres modos de transporte en Bogotá* [Pregrado].
Universidad de La Salle.
- Fonte, M. (2013). Food consumption as social practice: Solidarity purchasing groups in Rome, Italy. *Journal of Rural Studies*, 32, 230-239.
- Gibson Dangond, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2013). *Del transporte a la movilidad urbana en Bogotá. Más que un problema de vías y automóviles* (Primera). Pontificia Universidad Javeriana.
- Global, I. (2018). Traffic Scorecard Ranking.
- Gnecco Martínez, A. D. (2005). *Análisis de sostenibilidad en las ciclorutas como medio de transporte en Bogotá D.C.* [Pregrado]. Universidad de Los Andes.
- González, M. (2007). *Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible*. Ecologistas en Acción.
- Guerra, L. E. E. (2005). Revisando el «desarrollo sostenible» A la memoria de Nicolás M. Sosa, amigo, compañero y maestro. *Ecología Política*, (29), 155-164.
- Gutiérrez, A. I. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21(2), 3.
- Hand, M., Shove, E., & Southerton, D. (2005). Explaining showering: A discussion of the material, conventional, and temporal dimensions of practice. *Sociological Research Online*, 10(2), 101-113.
- Henderson, J. (2006). *La modernización en Colombia. Los años de Laureano Gómez, 1889-1965*. Universidad de Antioquia.
- Hernández, J. A., & Beltrán, J. (2010). Análisis e incidencia del gasto en transporte público de los hogares en las localidades de Usme y Ciudad Bolívar. *Equidad y Desarrollo*, 1(13),

99–117.

Hidalgo, D. (2001). TransMilenio: el sistema de transporte masivo de Bogotá. *Planeación y Desarrollo*, 32, 173–186.

Instituto Distrital de Recreación y Deporte. (2006). *Historia de la CicloVía y RecreoVía* [Turística]. In Bogotá. <http://www.inbogota.com/transporte/ciclovia/historia.htm>

Jaramillo Vélez, R. (1990). La postergación de la experiencia de la modernidad en Colombia. *NOVUM*, 2(5–6), 7–22.

Jirón Martínez, P., & Zunino Shing, D. (2017). Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 1–8.

Jolonch Palau, J. (2013). Análisis del transporte masivo y la movilidad en Bogotá. *Revista Universidad Y Empresa*, 15(24), 15–23.

Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista Invi*, 26(71), 87–106.

Lleras, G. (2005). TransMilenio y el transporte colectivo tradicional, una relación incierta. *Revista de Ingeniería*, 21, 84–93.

Lupano, J., & Sánchez, R. (2008). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/3642>

Madiedo, R. C., & Ochoa, A. G. (2009). *Zoológicos urbanos: historias mutantes de Rafael Chaparro Madiedo*. Universidad de Antioquia.

Martínez Rivillas, A., Barragán Zaque, W., & Campos Orjuela, A. (2010). Modelo de evaluación de la sostenibilidad territorial de Bogotá: Una propuesta multicriterio con enfoque modelizador de la movilidad de las ciudades. *Revista de ingeniería*, 31, 16–29.

Mateus Rueda, D. F. (2008). *Lineamientos para un sistema intermodal de transporte para*

Bogotá y la Sabana. [Maestría]. Pontificia universidad Javeriana.

Mayorga, M. (2012). *Movilidad y nuevos modelos urbanos. El tranvía en la modernización de Bogotá (1884-1951)*. SIMPOSIO INTERNACIONAL: Globalización, innovación y

construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930, Barcelona.

McNeill, J. R. (2005). Naturaleza y cultura de la historia ambiental. *Nómadas*, (22), 12-22.

Medina, P., & Bermúdez Cárdenas, D. (2010). La sostenibilidad ambiental urbana en Colombia.

Bitácora urbano territorial, 2(17), 73–93.

Mejía Pavony, G. (1997). Los itinerarios de la transformación urbana Bogotá, 1820-1910.

Anuario colombiano de historia social y de la cultura, 24, 101–137.

Mejía Pavony, G. (2000). *Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá 1820-1910*

(Segunda). CEJA.

Melo, J. O. (1990). Algunas consideraciones globales sobre "modernidad" y "modernización" en el caso colombiano. *Análisis político*, 10, 23–36.

Misas Arango, G. (Ed.). (2011). *Políticas públicas y memoria, 1940-2008: Seguridad,*

competitividad, movilidad y educación en Bogotá. Universidad Nacional de Colombia-

Alcaldía Mayor de Bogotá.

Molano Camargo, F. (2016). La historia ambiental urbana: contexto de surgimiento y

contribuciones para el análisis histórico de la ciudad. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 43(1), 375-402.

Montezuma, R. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades*.

Veeduría Distrital-Injaviu.

Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. In *Cuadernos de la CEPAL*.

Montezuma, R. (2005). The transformation of Bogota, Colombia, 1995–2000: Investing in

- citizenship and urban mobility. *Global Urban Development*, 1(1), 1–10.
- Montezuma, R. (2008). *La ciudad del tranvía. 1880–1920: Bogotá: transformaciones urbanas y movilidad* (Vol. 1). Universidad del Rosario.
- Montezuma, R., & Jiménez Cruz, A. (2009). *Más que un metro para Bogotá: complementar la movilidad*. Universidad del Rosario.
- Montezuma, R., & Wright, L. (2004). *Reclaiming public space: the economic, environmental, and social impacts of Bogota's transformation*.
https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/110/1/Wright_and_Montezuma%2C_Walk21_V%2C_Copenhagen%2C_Jun_2004.pdf
- Moré Jaramillo, R., & Giret, M. (2013). Movilidad sostenible en Bogotá DC: caso metro Bogotá. *Revista de Tecnología*, 12(2), 52-59. <https://doi.org/https://doi.org/10.18270/rt.v12i2.769>
- Ojeda Zabala, N. I. (2007). EL FERROCARRIL Y LA ESTRUCTURA LINEAL, BOGOTÁ, 1889-1938. *Revista de Arquitectura*, 9, 13–17.
- Ortiz Sarmiento, C. (2006). Suárez Mayorga, Adriana María. La ciudad de los elegidos: Crecimiento urbano, jerarquización social y poder político; Bogotá, 1910-1950. Bogotá: Editorial Guadalupe, 2006. 229 páginas. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 33, 430–434.
- Osorio Arjona, J., & García Palomares, J. C. (2017). Nuevas fuentes y retos para el estudio de la movilidad urbana. *Cuadernos Geográficos*, 56(núm. 3), 247–267.
<https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/5352>
- Pacheco, J., Franco, J., & Behrentz, E. (2009). Caracterización de los niveles de contaminación auditiva en Bogotá: Estudio piloto. *Revista de Ingeniería*, 30, 72–80.
- Páramo, P., & Cuervo Prados, M. (2013). *Historia social situada en el espacio público de*

- Bogotá desde su fundación hasta el siglo XIX*. Universidad Pedagógica Nacional.
- Peñalosa, E. (2015). Programa de Gobierno coalición Equipo por Bogotá-Cambio Radical: Recuperemos Bogotá. Versión electrónica disponible en el link: http://www.registraduria.gov.co/IMG/pdf/PROGRAMA_DE_GOBIERNO_Enrique_Penalosa.pdf, consultado el, 21.
- Pérez, G. (2019). *Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina*.
- Pérez, G., & Sanchez, R. (2010). Convergencia y divergencia en las políticas de transporte y movilidad en América Latina: ausencia de co-modalismo urbano. *CEPAL*.
- Pinzón, D. (2016). *El tranvía eléctrico en el Municipio de Bogotá entre 1910 y 1929*.
- Pizarro, A. (2013). Políticas integradas y sostenibles de movilidad: revisión y propuesta de un marco conceptual. *Boletín FAL- CEPAL*, 323.
- Porras, L. D. C., & Medina, J. A. V. (2018). *Análisis preliminar de implementación de la red ferroviaria existente al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) para Bogotá*. Universidad Católica de Colombia.
- Prieto Páez, L. (2005). *“La Aventura de una Vida sin Control” Bogotá, Movilidad y Vida Urbana 1939 - 1953*. Universidad Nacional de Colombia.
- Prieto Páez, L. (2019). Entre rieles y asfalto. Bogotá, transporte y vida urbana: 1938-1954. *universitas humanística*, 85(85).
- Pulgarín Reyes, M. (2014). *Políticas de seguridad vial en Bogotá, 1968 - 1990* [Maestría]. Universidad Nacional de Colombia.
- Quintero González, J. (2017). Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017). *Revista Ciudades, Estados y Política*, 4(3), 17–35.

- Quintero-González, J.-R. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57–72.
- Ramos, J. (2000). Citybikes de Colombia. La bicicleta pública: sistema alternativo de transporte para Santafé de Bogotá. *Innovar*, 16, 184–194.
- Rios Tiusaba, C. (2016). *Estrategias para integrar la bicicleta con la primera línea del metro de Bogotá. Caso estudio localidad de Kennedy* [Maestría]. Universidad Nacional de Colombia.
- Rodríguez Baquero, L. E., & Núñez Cetina, S. (2003). *Empresas públicas de transporte en Bogotá: siglo XX*. Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Rojas Parra, F. (2018). *La avenida Caracas y la modernización de Bogotá desde comienzos del siglo XX hasta 1968* [Doctorado]. Universidad de Los Andes.
- Romero Villamizar, D. (2013). *Espacio urbano abierto para la interacción multimodal en la movilidad de Bogotá futura* [Pregrado]. Pontificia Universidad Javeriana.
- Rueda, C., Vargas, A., Gordillo, G., & Vidal, D. (2008). *Historia del transporte en Bogotá*. http://electivaycontexto.wdfiles.com/local--files/colombia/transporte_Bogot%C3%A1.pdf
- Salazar Arenas, O. I. (2016). Fervor y marginalidad de las ciclo movilidades en Colombia (1950-1970). *Revista Colombiana de Sociología*, 39(2), 49–67.
- Sánchez Torres, Ó. D. (2010). *DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ EN LA DÉCADA DEL 50* [Pregrado]. Pontificia Universidad Javeriana.
- Schwarze, V. (2020). *Movilidad sostenible a través de los patinetes eléctricos como contribución al desarrollo sostenible de la ciudad de Bogotá–Colombia en los próximos diez años (2020–2030)* [Bachelor]. Universidad Pontificia Bolivariana.

Silva Aparicio, L. (2010). El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá. *Territorios*, 22, 33–64.

<https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1299>

Spotswood, F., Chatterton, T., Tapp, A., & Williams, D. (2015). Analysing cycling as a social practice: An empirical grounding for behaviour change. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 29, 22-33.

Suárez Mayorga, A. (2006). Los juegos de poder detrás de la modernización capitalina: Bogotá, 1946-1948. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 33, 111–142.

Stockholm Environment Institute (2020-2021). *Exploring pathways towards more Sustainable mobility in Bogota*. Recuperado el 14 septiembre de 2020, de

<https://www.sei.org/projects-and-tools/projects/exploring-pathways-towards-more-sustainable-mobility-in-bogota/>

Stockholm Environment Institute (2021). *Origins*. Recuperado el 28 septiembre de 2021, de <https://www.sei.org/about-sei/origins/>

Talavera Déniz, P. (1994). Consuelo Corredor Martínez. Los límites de la modernización. *Boletín americanista*, 44, 219–220.

Tarquino Orjuela, J. C. (2013). *Movilidad sostenible en Bogotá: la bicicleta una opción real* [Maestría]. Universidad Piloto de Colombia.

Tobón, A., & Galvis, D. (2009). Análisis sobre la evolución reciente del sector de transporte en Colombia. *Perfil de coyuntura económica*, 13, 147–163.

Tono Jiménez, D. (2013). *Pedaleando una historia de la bicicleta en Bogotá* [Pregrado]. Pontificia Universidad Javeriana.

Torres, C. (2015). Usos cotidianos y populares de la bicicleta en Bogotá. *RevistArquis*, 4(1).

Torres, J. (2020). *Historia del transporte en Bogotá*. [Alcaldía de Bogotá].

<http://archivobogota.secretariageneral.gov.co/noticias/historia-del-transporte-bogota>

Torres Tovar, C. A. (2004). Bogotá, el tránsito a la ciudad moderna 1920-1950. Juan Carlos del Castillo Daza. *Bitácora Urbano Territorial*, 8(1).

Uniandes. (n.d.). *Historia de la ciclovía-Bogotá* [Universitario].

https://cicloviarecreativa.uniandes.edu.co/espanol/images/anexos/historia_ciclovía.pdf

Uribe Mallarino, C., & Pardo Pérez, C. (2006). La ciudad vivida: movilidad espacial y representaciones sobre la estratificación social en Bogotá. *universitas humanística*, 62, 169–203.

Vargas Beltrán, D. M. (2018). *Identificación de problemas de movilidad en la ciudad de Bogotá* [Pregrado]. Universidad Católica de Colombia.

Velandia, E. (2008). La movilidad en bicicleta como respuesta a la insostenibilidad del sector transporte. Realidad y desafíos en Bogotá. *Épsilon*, 1(11), 31–40.

Williams Montoya, J. (2014). Bogotá, urbanismo posmoderno y la transformación de la ciudad contemporánea. *Revista de Geografía Norte Grande*, 57, 9–32.

Zambrano Patoja, F. (2002). De las Atenas Suramericana a la Bogotá Moderna. La Construcción de la cultura ciudadana en Bogotá. *Revista de estudios sociales*, 11, 9–16.

Zambrano Salazar, F. (2018). *Tranvía municipal y dinámica urbana de Bogotá, 1910 - 1929. Una mirada desde el tranvía al desarrollo físico e institucional de Bogotá*. 23.

https://arqdis.uniandes.edu.co/Seminario_SIIU/memorias/BGT/MT1/30BGT_ZambranoFrasser.pdf

Apéndice. A

Perspectiva histórica de la movilidad urbana en Bogotá (1880-2019). Un balance bibliográfico

Carmen Alicia Rondón Fuentes

Introducción

En concordancia con la práctica de investigación que se llevó a cabo en el Instituto de Ambiente de Estocolmo (SEI), las presentes líneas tienen como propósito central desarrollar una revisión bibliográfica vinculada a una base de datos que sirve de soporte para futuros proyectos sobre la movilidad, y además sustentar la proyección de políticas públicas con relación a dinámicas de tipo urbano. De igual manera, esta investigación demuestra que la historia como área de estudio es pertinente a la hora de entender cualquier tipo de fenómeno y hace posible la integración de diversas áreas del saber y la formación de investigadores sociales con carácter crítico y visión interdisciplinar.

ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LOS TEXTOS ENCONTRADOS

La muestra general de los textos que tomaron a la movilidad urbana en Bogotá como objeto de estudio o que estuvieron relacionados desde otros procesos históricos fueron en total ciento ocho, los cuales están conformados por: sesenta y tres artículos de revistas académicas, diez y nueve monografías, trece libros, cinco blogs de páginas web, cuatro reportes, tres informes de conferencias y un capítulo de un libro.

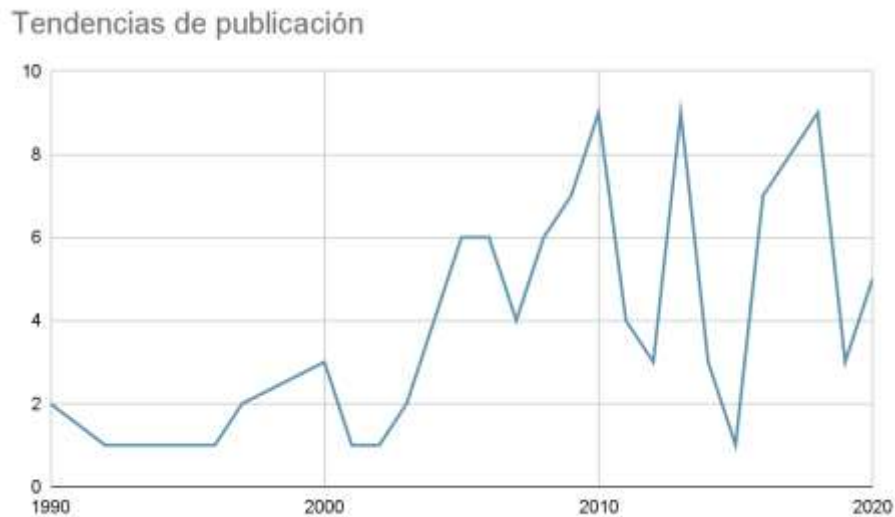
Figura 1

Muestra general de los textos abordados



De esta manera observamos que del 100% que son los 108 textos, los artículos científicos son los que mayor porcentaje poseen con un 58,33%, en segunda instancia tenemos a las tesis con un 17,59%, le siguen las investigaciones académicas en formato libros con un 12,03%, posteriormente están los blogs de páginas web con un 4,62%, los reportes con un 3,70%, seguidos por los informes con un 2,77%, y por último está el capítulo del libro con 0,92%.

Por otra parte, es necesario identificar el periodo de mayor producción académica sobre movilidad urbana. De esta manera, se podrá verificar la idea del cambio en el paradigma en torno a la diferenciación entre movilidad y transporte, pues la primera empieza a ser tomada como objetivo principal en las políticas públicas.

Figura 2*Número de publicaciones anuales entre 1990-2019*

A partir de la gráfica 2 observamos que sólo desde la última década del siglo XX se ha venido tomando a la movilidad como objeto de estudio en la práctica académica. De esta manera encontramos que los años con mayor frecuencia en publicación fueron: el 2010 y el 2018, cada uno con nueve textos publicados. Mientras que los años con menos publicaciones fueron: 1992, 1994, 1996, 2001, 2002 y 2015, todos con un solo trabajo publicado⁶. Por consiguiente, se podría inferir que la mayoría de la producción académica es relativamente reciente, lo cual evidenciaría el cambio de paradigma mencionado anteriormente en el marco referencial, aunque claro que el concepto de sostenibilidad también ha jugado un papel decisivo, en este momento ha adquirido mayor fuerza en los últimos años debido a la preocupación del agotamiento de recursos naturales, el cambio climático y a la conciencia ecológica.

⁶ El documento “historia de la ciclovía de Bogotá” publicado por la Universidad de lo Andes no posee año de publicación.

CATEGORÍAS DE ANÁLISIS

La presente revisión bibliográfica será dividida en función a las categorías de análisis establecidas por medio de la clasificación del gestor bibliográfico de Zotero. De esta manera, será necesario mencionar que el volumen de información es extenso, no obstante, la intención de este informe es dar cuenta de un enfoque hermenéutico en el que sea posible articular los textos de mayor relevancia en cuanto que sean capaces de justificar el proyecto del Instituto de Ambiente de Estocolmo (SEI). Por lo tanto, se hizo un proceso de selección según los aportes al tema de movilidad. Los textos seleccionados serán mencionados junto a una síntesis con su respectivo aporte en torno a la movilidad urbana, aunque, si el lector ve necesario ahondar en las fuentes se hará un archivo en el que se presentan los ciento nueve textos en su totalidad con su respectiva síntesis.

1. Movilidad

La movilidad entendida como la capacidad de moverse no fue tema de estudio sino entrado el siglo XX en áreas como la arquitectura, en la ingeniería de tránsito, los estudios de urbanidad y estudios sobre modernidad. Antes de eso era confundida con el concepto de transporte, el cual hace referencia a los medios para realizar el desplazamiento. De esta manera, la definición de movilidad urbana que se usó para guiar esta revisión bibliográfica fue la planteada por Ricardo Montezuma en su texto *Ciudad y transporte: la movilidad urbana* (2003), como ya mencioné líneas atrás en el marco referencial del informe final, este concepto se enfoca en establecer una

clara distinción entre movilidad y transporte, lo que nos ofrece un panorama más amplio sobre la movilidad urbana, ya que se centra en la perspectiva de los individuos, su realidad de tipo espacial, cultural, socioeconómica y de género.

Ahora bien, es necesario resaltar que casi todos los trabajos se enfocan en los sistemas de transporte, por lo que la mayoría de los textos tienen esta etiqueta, pero esta indagación no se enfoca en clasificar los diferentes tipos de transporte y su evolución en la historia sino comprender cómo estos hacen parte de la infraestructura de la movilidad urbana que no sería posible sin las condiciones materiales básicas para que los ciudadanos recorran grandes distancias. De esta manera, se identificaron dos tendencias dentro de esta categoría: los textos que abordan el tema a manera general brindándonos definiciones y diferenciaciones de otros conceptos, y los textos que se realizan desde la perspectiva histórica, los cuales analizan por periodos cortos de tiempo los medios de transporte dentro de la ciudad de Bogotá.

1.1 Textos que abordan la definición de movilidad urbana

En este caso dos textos que abordan esta temática fueron tratados ya en el marco referencial: *Ciudad y transporte: la movilidad urbana* (2003) de Ricardo Montezuma y *¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte* (2012) de Andrea Gutiérrez. Se resalta que estos dos textos son los que permiten definir movilidad como una práctica y diferenciarla del transporte. Así que permiten adentrarse en la una nueva visión sobre la problemática a nivel teórico.

Además, Montezuma nos brinda otros trabajos para comprender la movilidad urbana en Bogotá, cómo: *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: Retos y realidades*

publicado en el 2000, El presente texto analiza un panorama completo de un tema tan vasto como es el presente y futuro de la movilidad urbana. Los artículos que componen las tres partes y el epílogo de este documento analizan la movilidad desde perspectivas muy distintas. En efecto, por primera vez en la historia de la ciudad se presenta un tema desde visiones tan diferentes. Por una parte, están las aproximaciones de los expertos, académicos, técnicos y funcionarios, y por otra, están las presentaciones de los actores involucrados en la gestión privada, en la construcción del imaginario sobre la movilidad y desde luego los usuarios, representados en este caso por una ONG de peatones. Este libro trata de sacar el tema de la movilidad del dominio de los expertos, para contribuir a la reflexión y comprensión del complejo problema de la movilidad urbana de la ciudad capital desde una perspectiva más amplia y ciudadana.

En segundo lugar, tenemos *Más que un metro para Bogotá: complementar la movilidad* realizado en conjunto con Alex Jiménez Cruz y lo publicado en 2009, esta investigación busca aportar en los enfoques y conceptos, técnicas, lineamientos en torno a la movilidad. De esta manera, está articulado en seis partes: la primera trata sobre el transporte masivo del siglo XX, sus retos y desafíos técnicos, y explican cómo el concepto de movilidad cambia de paradigma. En un segundo momento, se habla sobre la motocicleta y sus efectos tanto negativos como positivos en la movilidad urbana. En un tercer momento, se toma la relación entre urbanismo y movilidad, en donde se ahonda en el aspecto de infraestructura. En un cuarto momento se abarca la construcción social de la movilidad. En la quinta parte se analiza el transporte masivo y, por último, en el sexto apartado se estudia la relación de la movilidad y el cambio climático.

Ahora bien, para concluir con los trabajos de Montezuma, se presenta el artículo *Reclaiming public space: the economic, environmental, and social impacts of Bogota's transformation*⁷ que realiza con Lloyd Wright en el año de 2004, en este trabajo se analiza que en el transcurso de unos pocos años, la ciudad de Bogotá se ha transformado drásticamente en lo referente a la calidad de su espacio público y a la movilidad urbana. De esta manera, mencionan que la ciudad se ha beneficiado de una serie de líderes políticos con una visión muy progresista sobre la importancia del espacio urbano.

Por otro lado, es necesario mencionar el texto de Dangond Gibsone, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Rojas, F. *Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano*, publicado en el 2011. Este artículo es importante en la medida en que relaciona la movilidad con los procesos de urbanización. Sin embargo, se clasifico dentro de esta tendencia porque nos brinda una definición clara sobre movilidad urbana que se diferencia del transporte, para ello realiza un recorrido por algunos de ellos teóricos más importantes, incluso nos brinda la definición de movilidad urbana sostenible y menciona el marco normativo en Colombia.

1.2 Textos con perspectiva histórica

Desde esta tendencia se encuentran los textos escritos por Ricardo Montezuma: el primero es *La ciudad del tranvía. 1880–1920: Bogotá: transformaciones urbanas y movilidad* (2008). El autor tiene por propósito analizar la evolución de las transformaciones urbanas de la movilidad en

⁷ “Reclamando el espacio público: El impacto económico, social y ambiental de la transformación de Bogotá”

Bogotá desde su origen hasta finales de los años veinte. A partir del contexto histórico, se revisa también el contexto espacial y socioeconómico en el cual se desarrollaron las diferentes formas de movilidad urbana. De esta manera, se determinan los factores esenciales para la comprensión del papel desempeñado por el transporte colectivo en el proceso de urbanización. Por otro lado, se hace una aproximación general a las transformaciones políticas, socioeconómicas, espaciales y de los medios de transporte durante este periodo de la historia de Bogotá.

El segundo es *The transformation of Bogota, Colombia, 1995–2000: Investing in citizenship and urban mobility*⁸, publicado en el 2005 por Global Urban Development. Montezuma en este texto se enfoca en abordar la transformación de Bogotá en los últimos años, centrándose en la movilidad urbana. Para eso, revisa en un primer momento el trabajo de la administración del alcalde Antanas Mockus, quién se encargó de promover una cultura ciudadana, lo cual generaría cambios en el comportamiento social en torno al ambiente urbano. En un segundo momento, revisa la administración del alcalde Enrique Peñalosa, quién invirtió gran cantidad de dinero en proyectos de infraestructura, transformando la ciudad.

Por otro lado, la investigación del filósofo bogotano Santiago Castro Gómez llamada *Tejidos oníricos: Movilidad, capitalismo y biopolíticas en Bogotá (1910-1930)* de 2009 se rescata en la medida en que nos brinda aportes para entender tanto la categoría de movilidad, como de modernidad. Esta investigación nos proporciona un concepto de movilidad urbana entendida como una de las nuevas formas de disciplinamiento del capitalismo en el que el hábito de circular se implementa en la población. Para entender esto, el autor analiza los procesos acaecidos en el siglo

⁸ “La transformación de Bogotá, Colombia, 1995-2000. Investigación en ciudadanía y movilidad urbana.”

XIX, cuando el país empieza a industrializarse por medio de la vinculación económica con el mercado internacional. De esta manera, dice Castro-Gómez, se impulsa la masificación de los sistemas de transporte, pero lo que en realidad lo que le llama la atención de estas máquinas no es su funcionalidad si no la nueva identidad que generan en los habitantes de Bogotá.

A manera de conclusión en esta categoría se identificaron que los textos con perspectiva histórica que abordan como tal la movilidad entendida como práctica social de desplazamiento no son escritos propiamente por historiadores, si no por Ricardo Montezuma, quien es arquitecto y el filósofo Santiago Castro Gómez. Lo que demuestra que es necesario hacer una revisión dentro del área de la historia ambiental urbana.

2. *Modernización*

Para establecer el concepto de modernización fue necesario revisar los estudios decoloniales latinoamericanos, porque este proceso sólo podrá entenderse a partir de la nueva configuración del mundo globalizado, el cual se da desde el descubrimiento de América. Es a partir de este hecho histórico que el nace una nueva visión sobre el concepto del ser humano y su relación con el mundo que lo rodea. El sujeto emprende la búsqueda incesante de la verdad a través de la ciencia, a la vez, se inaugura un hombre libre capaz de hacer acuerdos sociales, gobernado por unas leyes racionales. En ese orden de ideas, Aníbal Quijano en el texto *Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina* (2014) muestra la relación del sujeto con la naturaleza y los otros una vez se expanden sus fronteras con el descubrimiento de nuevas tierras, su relato sobre sí mismo tiene que transformarse para validar un dominio sobre otros, de modo que usa

instituciones como la ciencia o la religión ejercer poder, ya sea en los cuerpos, en la cultura, y en los saberes que determinan el mundo y le otorgan una jerarquía.

Para esta categoría se identificaron que los textos fueron escritos desde el campo de la historia. Por lo que encontramos útil mencionar solo algunos: el artículo de Fabio Zambrano Patoja (2002) *De las Atenas Suramericana a la Bogotá Moderna. La Construcción de la cultura ciudadana en Bogotá*. El autor se centra en analizar el proceso de modernización en la capital colombiana, establece que fue un proceso lento en comparación a otras ciudades latinoamericanas. Debido a ese retraso la ciudad se siguió desarrollando bajo los principios tradicionales de corte social y cultural aunado a una profunda crisis económica, lo cual generó que se establecieran fronteras culturales perpetuando la jerarquización social preeminente. Con el tiempo, se va ingresando a la modernidad, en donde hay una “progresiva democratización del paisaje social urbano”. Este trabajo es importante para entender el contexto histórico en el que se impulsa el proceso de modernización y cómo la movilización está vinculada, por tanto, es necesario comprender que la accesibilidad a los medios de transporte, los cuales se fueron transformando de manera acelerada, y la posibilidad de desplazarse, están vinculada a la situación socioeconómica de los individuos, es decir, esta práctica puede mostrarnos una jerarquía social, pero gracias al proceso de modernización que incluye la democratización estas fronteras sociales empezaron a ser borrosas y se abre el paso a “un paisaje social urbano” diferente.

Entre rieles y asfalto. Bogotá, transporte y vida urbana: 1938-1954 (2019) de Leopoldo Prieto Páez tiene por objetivo revisar el "costo social" que tuvo que asumir la movilización en Bogotá para convertirse en moderna. De esta manera, su periodo de estudio se centra a mediados del siglo XX, porque Bogotá se encontraba en un proceso de transformación muy complejo, agenciado por dos factores fundamentales: el crecimiento demográfico desbordado y la extensión

de la urbanización mucho más allá de los límites urbanos permitidos. Por lo que la movilidad se vio influenciada por estas transformaciones, ya que cambiaron las formas y medios de locomoción de los habitantes de la ciudad, se generó un incremento de vehículos, la transformación del modelo de transporte público.

De igual manera, la reseña *Bogotá, el tránsito a la ciudad moderna 1920-1950*. Juan Carlos del Castillo Daza del año 2004, escrita por Carlos Torres Tovar tiene por propósito realizar un análisis lineal sobre la ciudad de Bogotá en la primera mitad del siglo XX, para ello se centra en el proceso de modernización plasmada en las ideas y proyectos que se impulsaron desde la administración local y Nacional, lo que le permitió a la ciudad pasar de la etapa colonial hasta la moderna. Esta reseña nos invita a entender el contexto de este proceso en la capital desde dos aspectos: el primero, la transformación física del espacio y adopción de elementos considerados urbanos y segundo, la revisión del pensamiento moderno que se da desde la manera local hasta la importación de ideas y técnicos extranjeros. Para finalizar, en lo referente a la movilidad el autor menciona que la problemática se viene resolviendo con la importancia que se le da a los proyectos viales, los cuales tratan de lograr mayor cobertura para hacer de la movilidad un práctica amigable con la calidad de vida de los ciudadanos. Otra reseña que es importante mencionar es la de Talavera Déniz escribió en 1994, sobre el texto de *Consuelo Corredor Martínez, Los límites de la modernización*. El autor menciona que la tesis central del libro de Consuelo Corredor es que la crisis presentada se genera por un largo proceso de desgaste del orden tradicional debido a las transformaciones de la modernización económica, la cual contrasta con el conservadurismo político de turno. A partir de esto, Martínez menciona que los alcances de la modernización han sido conflictivos y limitados por este enfrentamiento, algo que se puede analizar desde las diferentes esferas porque siempre prevalecen los intereses privados de la élite. De esta manera,

podemos observar que en este contexto histórico el Estado se subordina limitando su función de controlar y administrar, por lo que el tema de movilidad no quedará por fuera de ello. Al final, los planes y proyecto modernizadores de la ciudad de Bogotá no se llevaron a cabo completamente por los conflictos de intereses particulares, así que se enfocaron solo en una carrera de obras viales.

También, se encuentra el artículo *Los juegos de poder detrás de la modernización capitalina: Bogotá, 1946-1948* publicado en el 2006, de Adriana Suárez Mayorga. Allí nos muestra que Bogotá emprende un proceso de modernización en la década de los años cuarenta del siglo XX. Según la historiografía colombiana contemporánea esto se dio como consecuencia del bogotazo. No obstante, Adriana Suarez Mayorga presenta una investigación histórica en la que se propone demostrar que las transformaciones en la administración pública que se dieron entre 1946-1948 repercutieron en el orden de la ciudad de Bogotá, además de examinar la crisis sociopolítica que se da con la muerte de Jorge Eliecer Gaitán. Para tal fin se apoya en dos argumentos: en primer lugar, intenta justificar que el proceso de modernización es producto del desarrollo del capitalismo y la búsqueda del progreso; en un segundo lugar, que los episodios de violencia bipartidista y la afluencia de población inmigrante repercutieron en la planeación y ejecución de urbanizaciones y avenidas de la ciudad. A esto se le suma el texto: *La ciudad de los elegidos: Crecimiento urbano, jerarquización social y poder político; Bogotá, 1910-1950*. En el que se abordan la forma en que se jerarquizaron los espacios e la ciudad de Bogotá, a partir de las clases sociales.

Por último, la tesis de María Angélica Díaz García, *El trolebús: una transición a la modernidad en el transporte urbano de Bogotá*, publicada en 2010 tiene por propósito analizar un fragmento de la historia de Bogotá para mostrar el periodo de transición entre el tranvía y el trolebús. De esta manera, nos muestra algunos de los aspectos del proceso de modernización de la

ciudad. Esta investigación se valida desde el enfoque del urbanismo, en donde se observa una imposición de métodos científicos y discursos extranjeros, por lo que, nos dice la autora, la modernidad en Bogotá se ha dado, pero de manera superficial y más de tipo estético, en donde se toma en cuenta la arquitectura, el diseño y algunas mejoras tecnológicas, cabe señalar que los procesos de modernización y urbanización ha importado tanto los proyectos como el capital intelectual para su ejecución debido a la creencia que los países europeos cuentan con mejor calidad de vida y mayor efectividad a la hora de ejecutar proyectos. Debido a que la modernización era un proyecto impulsado por las elites criollas que ven en la infraestructura el símbolo del progreso y que, no quieren quedarse atrás frente a los avances de Europa y Norteamérica, el trolebús se convirtió en el símbolo de modernización.

Concluimos que esta categoría permite un abordaje desde la historia, y da cuenta del proceso de modernidad caracterizado por la implementación de nuevas tecnologías y nuevos medios de transporte que transformaron el paisaje urbano de la ciudad de Bogotá. Los textos presentados en esta parte dan cuenta de la relación entre la movilidad, la modernización y los transportes públicos como materialización de estos discursos que giran en torno al progreso y suponen que a través de los medios de transporte se solucionan los problemas de movilidad. De igual manera, se puede entrever que estos discursos sobre la mejora de la movilidad están fuertemente influenciados por los discursos europeos que trajeron las élites políticas del país que sin reparo generaron discursos y políticas que favorecían la implementación de nuevos sistemas de movilidad en la capital colombiana.

3. *Urbanismo*

El urbanismo fue tomado como una categoría de análisis porque tuvo relevancia sólo hasta el siglo XX en el caso bogotano cuando se empezó a tener una intención de planeación por parte de los grupos dirigentes, y es allí cuando se empiezan a traer ideas, técnicas y urbanistas extranjeros. Lo que muestra una directa vinculación con el proceso de modernización. Esta categoría se convierte en una disciplina y se pone en práctica a través de planes de ordenamiento territorial. De esta manera, los proyectos de planeación sobre la urbe fueron enfocados en el espacio público, la movilidad urbana, los sistemas de transporte y el impulso de una cultura ciudadana.

Dentro de esta categoría se identificaron dos tendencias: textos que abordan el concepto de urbanismo a manera general y los textos que se realizan desde la historia urbana.

1. Textos sobre el tema en general y el caso particular de Bogotá

Los nuevos principios del urbanismo (2004) de François Ascher, tuvo por propósito analizar la relación entre el urbanismo y la modernización. De esta manera, Ascher identifica que las ciudades están en un constante cambio, por lo que se producen unos principios en torno a un nuevo urbanismo, en donde se debe promover una nueva calidad urbana que reorganice la ciudad, nuevas prácticas sociales que se adapten a los diversos gustos y demandas por parte de los ciudadanos, espacios que adquieran nuevas funciones debido a los usos sociales, por lo que se deben integrar nuevos modelos de organización, en donde se modifiquen y cumplan los objetivos propuestos. La propuesta de Ascher debe tenerse en cuenta para la proyección de la metrópoli

futura que puede ser Bogotá, es decir, debe dársele prioridad al ciudadano y sus necesidades antes que a intereses particulares.

Para el caso particular de Bogotá tenemos *Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano* de Dangond Gibsone, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Rojas, F. publicado en 2011. El cual nos brinda información útil para el caso específico de Bogotá, ya que desde el inicio afirma que gracias a los procesos de urbanización se produce un cambio de perspectiva a la hora de estudiar el tema de movilización, pues Gibsone et al (2011, p. 3) sostiene:

Cabe indicar que el cambio de perspectiva que significa pasar de un enfoque en términos de modos de transporte o de movimiento de vehículos y de infraestructuras necesarias para que aquellos se den en una ciudad como Bogotá (transporte público, metro, Transmilenio, carro individual, bicicleta, moto, marcha a pie, etcétera) a un enfoque de movilidad de personas que se interesa por los movimientos de individuos en Bogotá es más que un cambio de palabras.

En ese orden de ideas, los autores afirman que este cambio no solo es conceptual, porque permite observar una transformación en la manera en cómo se buscan soluciones para abordar los problemas de movilidad en la ciudad de Bogotá. Otro de los aportes que realiza este texto es la recomendación de llevar a cabo una reestructuración en el organigrama institucional de todas las entidades y autoridades que estén a cargo de los problemas de movilidad, ya que solo velar por la mejora del transporte y del tráfico no va a solucionar el verdadero problema, por lo que es necesario

entender a la movilidad como una capacidad del ciudadano. Además, es necesario pensar que este cambio también va conectado con las políticas públicas porque cuando se piense que la movilidad es para los ciudadanos y no meramente para un consumidor se podrá crear un “un verdadero Plan de Movilidad Urbana con un enfoque de oferta”, el cual será con una perspectiva del desarrollo humano sostenible.

2. Textos que se realizan desde la historia

2.1 Historia urbana

Para hablar de esta tendencia se retoman los dos trabajos de Germán Mejía Pavony: *Los itinerarios de la transformación urbana Bogotá, 1820-1910* publicado en 1997 y *Los años del cambio. Historia urbana de Bogotá 1820-1910* publicado en 1998. El primero expone que durante el siglo XIX Bogotá sufrió grandes transformaciones impulsadas por la élite, la cual estaba enfocada en dejar atrás todo lo relacionado al orden colonial y darle paso a la modernización. Querían desligarse de la representación de Bogotá como una ciudad alejada del mundo por estar situada un lugar geográficamente alto, y que solo estaba configurado alrededor de iglesias y de todo lo religioso. De esta manera, se pasa de un tipo de vida melancólica debido al ritmo pausado de la ciudad que se desarrollaba en un ambiente de calles y plazuelas, sumado a las sobrias costumbres que practicaban sus habitantes, a una ciudad con miras a la modernidad en tanto que de manera acelerada buscó perseguir las innovaciones del siglo.

Y el segundo explica de manera detallada cómo realizar una investigación desde el enfoque de la historia urbana, para ello usa el caso de Bogotá. La ciudad debe ser entendida no sólo como un espacio físico sino como dinámico, siendo un mismo actor histórico. De esta manera, nos

expone los análisis de los siguientes temas sobre Bogotá: el lugar, la naturaleza, los espacios y los habitantes. Es importante resaltar que de este texto en lo referente a la movilidad encontramos la relación con los cambios en la estructura urbana de la capital, los procesos de crecimiento, los cambios en las mentalidades colectivas.

Por otra parte, tenemos las tesis de *Desarrollo urbano de Bogotá en la década del 50*, (2010) de Óscar David Sánchez Torres. El objetivo de este trabajo es revisar una etapa de modernización en la ciudad de Bogotá que estuvo enfocada bajo la planeación urbana en los años 50 del siglo XX. Para ello, se decide traer al país a uno de los urbanistas más importantes del momento: Le Corbusier. La tesis está estructurada en tres capítulos en donde se encarga de revisar, en primer lugar, el desarrollo urbano de la ciudad capitalina antes de 1950, en segundo lugar, el desarrollo que se impulsó en los años 50 bajo los cuatro objetivos del urbanismo y planeación extranjera: la vivienda, el trabajo, el transporte y el esparcimiento. Finalmente, los sucesos de los últimos años de esa década. Es necesario mencionar que para entender los problemas actuales de la movilidad en la capital colombiana es fundamental comprender su planeación urbana y esto es lo que nos muestra este trabajo. Incluso el autor menciona que en estos años debido a la expansión de Bogotá fue necesario construir nuevos barrios en las zonas más alejadas del centro, esto a su vez creó la necesidad de buscar un medio de transporte adecuado para el desplazamiento desde los hogares hasta los lugares de trabajo así que apareció el tranvía, el cual ayudó a que se “gestara en la mentalidad una nueva idea de movilidad mucho más moderna al dejarle el trabajo de llegar del punto A al punto B a las máquinas” (pg.8) porque antes eran de tracción animal. Además, nos permite observar los cambios en las vías, esto a su vez explica la razón de que algunas dinámicas de movilidad cambiaran, por ejemplo: las vías en un inicio fueron creadas para el desplazamiento

de carruajes, caballos y personas, pero en esa década con el surgimiento de automóviles y camiones presentan muchos problemas por lo que no son aptas para la era industrial en la que el mundo se está desarrollando, convirtiéndose en un peligro para los transeúntes. Sin embargo, a pesar de que se tomaron algunas medidas para solucionar estos problemas de movilidad estos seguían presentes, por lo que se tuvieron que establecer nuevas normas de circulación en donde se empezaron a considerar otros transportes incluidas las bicicletas.

La avenida Caracas y la modernización de Bogotá desde comienzos del siglo XX hasta 1968, publicada en el año 2018 y escrita por Fernando Rojas Parra, tiene por idea central analizar el contexto en el que se desarrolló el proceso de modernización en Bogotá desde el estudio del caso de la construcción de la Avenida Caracas a través del tiempo. Muestra que fue un proceso marcado por continuidades, discontinuidades y problemas, en donde chocaban diferentes proyectos y visiones de modernidad. Para ello, el autor deja en claro que la historia urbana ha sido fundamental para entender este proceso de modernización y nos explica que este tipo de historia ha tenido un desarrollo a partir de: preguntarse por los habitantes de la ciudad indiana, centrarse en estudiar el desarrollo de los medios de transporte, posteriormente gracias al urbanismo los estudios giraron en torno a los cambios en el desarrollo urbano, por lo que los investigadores sociales empezaron a preguntarse sobre el crecimiento y emplearon la demografía, la industrialización y el modelo de ciudad europea como caso de comparación con América Latina. También surgieron análisis desde la Arquitectura y, por último, los asuntos urbanos desde la política, es decir, se investigan temas como los servicios públicos. El caso de Bogotá no ha sido la excepción, hay variados estudios de esta ciudad desde los enfoques anteriormente mencionados, por lo que podríamos deducir que el tema de movilidad ha sido estudiado desde la historia urbana

solo a partir del desarrollo de los sistemas de transporte y la construcción de vías o el mejoramiento de la infraestructura a partir de una planeación.

De esta manera, podemos tomar el recuento histórico que el autor realiza desde finales del siglo XIX con la construcción del Ferrocarril del Norte para entender cómo se configura la ciudad y su relación con la modernidad. La aparición y desaparición del tranvía como eje del transporte de Bogotá, así como su corta reimplementación en el siglo XX en función al crecimiento poblacional que se dio junto a la rápida urbanización, haciendo que la ciudad buscara enfocarse en la ejecución de planes viales demuestra que las dinámicas de movilización no fueron pensadas como tal, sino que fueron reducidas a planes, que terminaron legitimando diferentes visiones de modernización, es decir que estas herramientas se fueron desarrollando en base a los cambios que se fueron experimentaron en el desarrollo urbanístico.

Además, se puede traer a colación el artículo publicado en 2014 de Jhon Williams Montoya: *Bogotá, urbanismo posmoderno y la transformación de la ciudad contemporánea*. A primera vista no trata la movilidad, pero el texto puede presentar una base para llevar al lector a pensar sobre la democratización de la vida urbana, la cual a su vez se asocia al espacio público. La movilidad como práctica está sujeta a la ideología económica propuesta por la globalización. Para los años 90 corresponde al proyecto neoliberal, en el que la ciudad pasaría de una disposición colonial a convertirse en un espacio provisionado de grandes edificios y extensas avenidas que eran los símbolos de la modernización, los cuales no lograron la materialización planteada en los proyectos de planeación urbana y que consecuentemente no lograron suplir las necesidades de tránsito y movilidad de los habitantes de la urbe capitalina. De esta manera, se conecta con la tesis

central del artículo: “los años noventa evidenciaron la emergencia y dominancia de un ideal urbano posmoderno, basado en la planificación comunicacional, el cual definió las políticas urbanas de las dos últimas décadas. El documento analiza la crisis de la planificación racional moderna, la consolidación del llamado Modelo Barcelona y su implementación en la política urbana de Bogotá.” (2014, p.1).

2.2 Historia del transporte y los cambios demográficos y urbanos

En este apartado tenemos las investigaciones llamadas: *El tranvía de San Cristóbal y la urbanización del suroriente bogotano, 1900-1940* de José Cifuentes Sarmiento, publicado en 2018, el cual se propone estudiar la relación entre el proceso de urbanización del suroriente bogotano, en especial, la zona conocida como San Cristóbal, y el tranvía durante las primeras décadas del siglo XX.

En la década de 1920 la zona de San Cristóbal era ya un importante núcleo de barrios para obreros. Adquirió tal importancia que fue uno de los puntos centrales de urbanización en el proceso de crecimiento de Bogotá. Aunque desde la década de 1890 existía un proyecto de construcción de un tranvía, sólo hasta 1917 operó. La urbanización de San Cristóbal no esperaba el tranvía, pero en el momento en que fueron conformándose los nuevos barrios del sector, este medio de transporte se convirtió en un servicio urbano de suma importancia tanto para los habitantes del sector como para los actores que buscaron promover el desarrollo de la zona. A este análisis se le podría sumar otra investigación que da cuenta de la importancia del tranvía en el proceso de transformación urbana en el siglo XX, lo que demuestra que son varios los autores que coinciden

en la importancia de este proyecto de transporte. Ricardo Esquivel Triana en *Economía y transporte urbano en Bogotá 1884-1930* (1997), este brinda un análisis en el que aborda la relación entre el tranvía, la economía, la densidad poblacional y la urbanización en el periodo de 1884-1930.

El texto de Triana recorre las rutas del tranvía y habla de se los nuevos procesos de urbanización, y de cómo el este sistema de transporte empezó a ser insuficiente para cubrir esa expansión territorial. Además, este análisis se podría complementar con el texto de Miguel Mayorga *Movilidad y nuevos modelos urbanos. El tranvía en la modernización de Bogotá (1884-1951)* (2012), en donde se revisa la estructura e infraestructura de Bogotá. Así que, toman el caso del tranvía y revisan el sistema urbano y la organización de redes. También explica la razón por la cual se desplaza de un sistema de transporte con otro. De igual manera, Frasser Zambrano Salazar en *Tranvía municipal y dinámica urbana de Bogotá, 1910 – 1929*, ofrece una mirada desde el tranvía al desarrollo físico e institucional de Bogotá (2018), este trabajo también realiza un recuento histórico del tranvía, por lo que es posible identificar rutas y algunos actores, que permite caracterizar el tipo de movilidad para esa época. Además, muestra tablas de la evolución de la densidad poblacional de Bogotá para el periodo de 1884 a 1938 y de las urbanizaciones que fueron aprobadas en esos años para su construcción, por lo que de nuevo observamos la importante relación entre los sistemas de transporte y las modificaciones urbanas.

Nancy Isabel Ojeda Zabala, en el 2007 con *El ferrocarril y la estructura lineal, Bogotá, 1889-1938* se centra en analizar a Bogotá a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, a partir de su cambio en la estructura morfológica y social, debido a la aparición de las primeras

manifestaciones de elementos tecnológicos y mecanismos propios del progreso europeo. De esta manera, el ferrocarril representa un ejemplo de este progreso, por eso, constituye una manifestación de la modernización de Bogotá.

A manera de conclusión en esta categoría encontramos que este proceso posee importantes análisis por una parte desde la historia urbana con importantes historiadores como: German Mejía Pavony (1997), Óscar David Sánchez (2010) y Fernando Rojas (2018). Y por otra, desde la revisión de la historia sobre los sistemas de transporte, al ser relacionados, se observan los cambios en la densidad demográfica y las transformaciones de la estructura de la urbe a través del tiempo como el caso de Zambrano (2018) y Esquivel (1997).

4. Políticas públicas

Las políticas públicas buscan satisfacer las necesidades de los ciudadanos, en este caso se ven asociadas a los planes e instrumentos de ordenamiento territorial para darle solución a los problemas de movilidad urbana. En esta categoría se encontraron dos tendencias: 1. Los textos que abordan el tema en general desde un análisis de las políticas mismas y 2. Los trabajos que revisan las políticas públicas desde un recorrido histórico. Las políticas públicas permiten hacer realidad los proyectos de urbanismo en tanto que es a través de ellas que los ciudadanos invierten sus impuestos y los traducen en la transformación de una ciudad acorde a sus necesidades de movilidad.

1. Análisis de algunas políticas

Aquí encontramos que, para el caso de Bogotá, la administración local se ha preocupado

por abordar este tema creando la *Formulación del plan maestro de movilidad para Bogotá D.C.*, publicado en el 2020. Este documento nos brinda desde los marcos teóricos de movilidad y transporte, hasta el marco normativo legal vigente que regula el Plan Maestro de Movilidad.

El texto rescata las políticas económicas y sociales a través de diferentes documentos como: el Plan de Ordenamiento Territorial, movilidad y desarrollo sostenible, el CONPES sobre el transporte, la caracterización socioeconómica de Bogotá y su región, finanzas públicas y la evaluación estratégica. Además, en el año de 2018, la Alcaldía también publica *Cómo construir e implementar un plan integral de movilidad sostenible guía práctica*. Esta guía está dirigida a entidades, universidad y empresas con el propósito de plantear la implementación de acciones de movilidad sostenible. De esta manera, se busca generar cambios de hábitos de movilidad, y así lograr modificar las necesidades del viaje, fomentar la movilidad no motorizada, optimizar el uso del vehículo particular, promover los comportamientos seguros en la vía y la protección de la vida. Es importante resaltar que esta guía nos da un claro ejemplo de cómo se debe abordar el concepto de movilidad y los pasos a seguir en un plan de políticas públicas para transformar los hábitos y prácticas referentes a la movilidad en la ciudad de Bogotá.

Por otra parte, desde investigaciones académicas tenemos los siguientes trabajos: Ballén Duque, F. (2007) *Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá DC*, el cual se enfoca en demostrar que la movilidad en las grandes urbes se relaciona directamente con la cultura ciudadana. Es verdad que, al inicio, la movilidad era confundida con la del transporte, pero esta ha evolucionado, incluso se le identifica como un derecho colectivo, incluyendo derechos como los del medio ambiente, espacio público y accesibilidad universal. De esta manera, se revisa este

derecho desde el caso de Bogotá y se analizan los avances y problemas de la ciudad con respecto al transporte público colectivo. También se encuentra el trabajo de Dangond Gibsone, C., Jolly, J.-F., Monteoliva, A., & Niño Soto, A. (2006). *Una reflexión crítica sobre los lineamientos del documento CONPES 3305*. Allí se presenta una reflexión crítica e interdisciplinaria desde la economía, la arquitectura, el derecho y la ciencia política sobre el Documento CONPES 3305 del año 2004 “Lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano” a fin de contribuir a una mejor interpretación y comprensión de aquellos elementos esenciales para el desarrollo urbano sostenible. El texto, a partir del concepto de políticas públicas subraya la importancia de la implementación de las políticas urbanas y cómo éstas inciden en la definición de ciudades compactas, sostenibles, equitativas y con capacidad de gestionar y financiar su propio desarrollo. En este sentido, se aborda la relación entre crecimiento desequilibrado de las ciudades y escasez de suelo urbanizable en relación con los atributos urbanos, las dimensiones (política, económica, ambiental, social, cultural) y la capacidad de gestión urbana.

2. Algunas políticas públicas desde un recorrido histórico

En este apartado resaltamos la importancia de la investigación de Gabriel Misas Arango publicado en el año 2011, titulado: *Políticas públicas y memoria, 1940-2008: Seguridad, competitividad, movilidad y educación en Bogotá*, el cual nos habla sobre las políticas públicas relacionadas a la movilidad que empezaron a implementarse desde 1948 hasta 2008. De esta manera, nos brindan los contextos de varios de los procesos que influyeron en los problemas actuales, tales como: el inicio de la expansión acelerada de Bogotá en los años cincuenta, el concepto de ciudad moderna que emplea Le Corbusier en los planes urbanos, la transición y

cambios que se dan en la movilidad urbana al pasar de un sistema de transporte a otro como lo fue del Tranvía a los buses, el contexto institucional del Estado en la creación e implementación de políticas referente al transporte, se mencionan las entidades encargadas de administrar el tránsito y el transporte, los problemas de la infraestructura vial, el surgimiento de las empresas de tipo privado, las cuales empiezan a ofrecer el servicio de transporte colectivo, también revisa la normatividad legal sobre el transporte, menciona el caso del Transmilenio e incluso aborda el proyecto del metro, considerándolo como inconcluso. En efecto, esta investigación es fundamental para estudiar la práctica de movilidad a través del tiempo, brinda información detallada, y logra identificar estos procesos y su contexto.

Además, está la tesis de maestría en Historia de Margarita Pulgarín Reyes (2014). *Políticas de seguridad vial en Bogotá, 1968 - 1990*, la cual nos permite analizar las acciones de entidades estatales y su eficacia en políticas públicas que fomenten la seguridad vial, para ello se toma el periodo de los años 1970 a 1990 en la ciudad de Bogotá. Esto nos muestra las políticas que están relacionadas con los transportes y tránsito y las transformaciones en la configuración territorial de la ciudad tomando los casos de instituciones como el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte - DATT, la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Fondo de Educación y Seguridad Vial FONDATT. Además de estudiar la infraestructura institucional revisa también la percepción desde la opinión pública en donde se pueden observar la incorporación cultural de una aceptación, uso y práctica de los dispositivos de seguridad vial. Esta tesis deja ver algunos rasgos como el desarrollo y expansión de Bogotá, la tecnificación del Estado, el aumento en el sector industrial y la actuación de dichas entidades, los mecanismos, metas y estrategias que emplearon para acercarse e intentar dar solución a los problemas de transporte y tránsito que

presenciaban cada día los ciudadanos. Algunas de sus conclusiones más importantes fueron la notable falta de políticas sistemáticas se dieron por varias razones: el corto periodo de administración de los Alcaldes, algunos organismos no tenían suficiente independencia para llevar a cabo los planes propuestos, poca financiación, la corrupción, la tensión entre el orden a nivel nacional y a nivel distrital, la priorización de los intereses particulares sobre los generales a la hora de gestionar algún proyecto vial, aunque tomaron estrategias de países considerados como desarrollados no supieron adecuarlas al caso propio de Bogotá y establece muy claramente que los problemas de transporte en la ciudad estaban directamente relacionados con la dispersión de los núcleos de viviendas, en donde no hay una planeación.

Por último, está el artículo de investigación *Bicicletas compartidas como sistema de transporte público urbano: análisis de políticas públicas en Colombia (1989-2017)* publicado en 2017 por Julián Quintero González. Allí se realiza una revisión sobre la disponibilidad de marcos legales y normativos referentes a los Sistemas de bicicletas públicas como un sistema de transporte público en el país. Este tipo de transporte ha mostrado beneficios socioeconómicos y ambientales a nivel mundial, por eso, la importancia de establecer unas leyes que den base para el momento en que se tomen decisiones respecto a la implementación de este sistema, su gestión, planeación y operación. De esta manera, el autor realiza tres matrices para contrastar la legislación y normas, la primera se enfoca desde la protección ambiental, en la segunda desde la equidad social y la tercera desde el valor económico. Para concluir se evidencian que algunos indicadores de importancia sí tienen normativas, pero en su gran mayoría se presentan vacíos en el marco legal a nivel nacional, departamental y municipal, además se deben solucionar problemas de infraestructura, operación, programas y proyectos de inversión de este sistema en las ciudades medias e intermedias.

En conclusión, en estas tendencias encontramos las políticas públicas han sido abordadas desde diferentes ramas de las ciencias sociales como: la economía, la historia y el derecho. A diferencia de otras categorías que se enfocaron en emplear solo áreas como las ingenierías. Esto es entendible porque revisan aspectos que son creados y aplicados en función de regular a los integrantes de la sociedad desde las instituciones administrativas, por eso, se revisaron algunas políticas y se encontró que desde estas se promueve el concepto de cultura ciudadana.

5. Sostenibilidad

Ahora bien, la última categoría de análisis identificada se genera a partir del discurso de desarrollo propuesto en los años noventa. La conciencia ecológica nos lleva a estar buscando todo el tiempo alternativas que sean sostenibles y amigables con el medio ambiente en todos los ámbitos y prácticas de la vida social, ya que el ser humano no está solo sino que se encuentra en una relación recíproca con su ecosistema. De esta manera, el progreso debe ser sostenible, que el uso de los recursos sea eficiente y proporcional a la cantidad de sujetos que conforman un área urbana industrializada, razón por la cual el concepto de sostenibilidad se ve aunado al de movilidad urbana.

Dentro de esta categoría se identificaron tres tendencias: 1. Sostenibilidad a nivel general y en el caso específico de Bogotá, 2. la economía del transporte y 3. sistemas de transporte alternativos como los patines y las bicicletas.

1. Textos sobre sostenibilidad

Los siguientes textos abordan el tema a nivel general, por lo cual nos permite un acercamiento desde la teoría. A saber, Osorio Arjona, J., & García Palomares, J. C. en 2017 publican *Nuevas fuentes y retos para el estudio de la movilidad urbana*, en donde se revisa el aumento de la demanda de movilidad en las ciudades ha generado una dinámica que es poco sostenible en los niveles: social y ambiental. De esta manera, se busca promover actuaciones hacia una movilidad sostenible empleando el uso de nuevas fuentes de información dinámicas como: las Tecnologías de Información y Comunicación y el Big Data, con un alto detalle espacial y temporal, que permitan realizar diagnósticos eficientes de la situación de movilidad en nuestras ciudades.

Seguidamente, tenemos un texto de la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe), titulado *Políticas integradas y sostenibles de movilidad: revisión y propuesta de un marco conceptual* publicado en 2013 por Andrés Pizarro. Esta investigación tiene por propósito analizar las características de las actuales políticas de transporte urbano en América Latina y propone un marco conceptual para una política integrada y sostenible de movilidad.

Finalmente, se encuentra el trabajo de Medina, P., & Bermúdez Cárdenas, D. (2010): *La sostenibilidad ambiental urbana en Colombia*. El cual aborda los resultados del análisis realizado por la Contraloría General de la República a la gestión ambiental urbana implementada en los distritos y áreas metropolitanas del país, basado en el marco conceptual de los modelos de ciudad y de sostenibilidad ambiental urbana. De esta manera, el artículo nos dice que existe una carencia de objetivos comunes entre las políticas de desarrollo urbano, ordenamiento de uso del suelo, ambiente urbano, movilidad, entre otras.

Parara el caso específico de Bogotá, las siguientes investigaciones nos brindan estas teorías aplicadas al caso de estudio. De esta manera, *La movilidad bogotana en el largo plazo y las políticas que garanticen su sostenibilidad* (2009) de Juan Pablo Bocarejo analiza cómo Bogotá está creciendo de manera acelerada, por lo que se esperan cambios importantes en lo relacionado con el desarrollo urbano-regional y de la movilidad. Algo que ya se observa, por ejemplo, es el incremento previsto de la propiedad de vehículos privados a largo plazo. Por consiguiente, predominará el uso del automóvil. De esta manera, el autor resalta las intervenciones que deberá emprender el distrito para evitar un crecimiento no sostenible, además de generar un concepto incluyente de la calle y promover una visión de integración regional eficiente.

El segundo artículo es *La movilidad en bicicleta como respuesta a la insostenibilidad del sector transporte. Realidad y desafíos en Bogotá* (2008) de Edder Velandia, allí se analiza la necesidad de desplazamiento, siendo ésta incluso un requerimiento que debe ser atendido bajo principios de accesibilidad, transporte y cultura para garantizar su sostenibilidad. No obstante, debido a los conceptos de movilidad asociados a los medios de transporte motorizados y a los efectos de las culturas de consumo se ha dado lugar a una movilidad insostenible. De esta manera se propone que la bicicleta es el mejor sistema alternativo de movilidad para el caso de Bogotá.

Y en tercer lugar se encuentra Martínez Rivillas, A., Barragán Zaque, W., & Campos Orjuela, A. (2010) con su texto *Modelo de evaluación de la sostenibilidad territorial de Bogotá: Una propuesta multicriterio con enfoque modelizador de la movilidad de las ciudades*. El cual nos permite revisar la capacidad predictiva de un modelo de sostenibilidad territorial para Bogotá, fundamentado en información multidimensional, esta capacidad se encuentra en la pertinencia de las variables consideradas y en la articulación consistente de ellas. De esta manera, los autores

presentan un conjunto de escenarios posibles para mejorar los procesos de implementación de una política de movilidad sostenible en Bogotá desde los resultados de un modelo de evaluación de la sostenibilidad de la ciudad.

2. Textos desde la economía del transporte

Esta tendencia fue la más frecuente en todos los trabajos analizados, por eso es necesario realizar una aclaración: según Gonzalo Duque en su texto *Fundamentos de economía y transportes, Parte III: Introducción a la Economía del Transporte* (2006) la Economía del Transporte es: “la rama de la teoría económica que se ocupa del sector transporte, y que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes, y que contribuyen a la vida económica y social de los pueblos.” (p. 2). De esta manera, el transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se convierte en cualquier otra actividad productiva, la infraestructura es analizada como un factor de producción, y la movilidad como un determinante del costo y del mercado. Por ende, nos dice Duque, “existe una relación entre las inversiones en infraestructura de transporte y el desarrollo regional, que señalan que este constituye una actividad importante en continuo proceso de expansión y modernización.” (2006, p.2). Entonces, los enfoques desde esta tendencia son los textos que tratan sobre: mejorar y optimizar los servicios de transporte, que sean eficaces, que la infraestructura sea la adecuada, buscar maneras para que se reduzcan los tiempos y costos. Para ello, se emplean teorías y conceptos de áreas del conocimiento como la ingeniería civil, la ingeniería de tránsito, la física, la economía y la tecnología.

A saber, los textos hallamos en esta tendencia son: *El sistema entrópico de movilidad*

cotidiana en la zona metropolitana de Bogotá, Colombia (2013) de Óscar Alfonso, el cual tiene propósito revisar la deseconomía en las aglomeraciones metropolitanas con relación al aumento del tiempo de desplazamiento diario que realizan los habitantes de estas. Por lo que se identifican como sistemas entrópicos, que para el caso Bogotano no son útiles en tanto que la institucionalidad no cumple con su responsabilidad, ya que, no posee la capacidad necesaria para reorientar estos problemas de movilidad.

Posteriormente, se encuentra el texto de Amézquita, L., Durán Matiz, D., & Fajardo Morales, D. (2016) *Matriz origen-destino y eficiencia en modos de transporte urbano: un análisis de la movilidad de Bogotá*. Este artículo presenta un análisis de la movilidad en Bogotá desde el estudio de la generación de externalidades negativas del transporte público colectivo frente a otros modos de transportes alternativos que son sustitutos como el sistema de transporte masivo Transmilenio. A partir de la encuesta de movilidad 2011 se construyen matrices origen-destino y se explora la eficiencia en los desplazamientos a través de los tiempos de duración de viaje en la ciudad en función de las distancias y de los modos de transporte.

Seguidamente, *La olla a presión del transporte público en Bogotá* de Arturo Ardila publicado en el 2005, brinda la hipótesis de que la ciudad de Bogotá tiene un problema persistente de sobreoferta de vehículos de transporte público. Para ello, emplea un modelo explicativo que se divide en cuatro características: 1. existe una tarifa para el transporte público inflada por encima del costo real de prestar el servicio. 2. una agencia gubernamental a cargo del sector del transporte público es muy débil institucionalmente. Por lo cual, se generan desbalances de poder a favor de los transportadores e impide una efectiva implantación de las medidas que buscan reducir la sobreoferta. 3. un arreglo institucional para la prestación del transporte público plagada de

incentivos perversos. Estos incentivos motivan a varios actores (fuera de TransMilenio) a aumentar o mantener la sobreoferta. 4. el transporte público colectivo en Bogotá atrae actores porque la economía no ofrece mejores alternativas de inversión y trabajo. Una posible solución está en fortalecer el gobierno de Bogotá, establecer un recaudo centralizado de la tarifa, y cambiar el pago del rodamiento que hacen los propietarios de los buses a las empresas de transporte público.

A la anterior investigación se le puede sumar la de Aspilla Lara, Y., & Rey Gutiérrez, E. (2012) *La implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá y sus retos en el futuro*. En donde se analizan las principales realidades de la implementación y puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en el caso bogotano y sus retos en el futuro. Se espera que con este sistema se generen beneficios en: la disminución de la contaminación ambiental, la accidentalidad, los tiempos de viaje, el mejoramiento de la accesibilidad y cobertura, la organización de rutas y paraderos, oportunidades de empleo digno, entre otras.

El Transporte Público Colectivo en Bogotá, D.C.: Una Mirada desde la Dinámica de Sistemas publicado en 2011 por Edgar Duarte Forero, nos muestra que desde la ingeniería se propone la construcción, prueba y proyección de un modelo basado en dinámica de sistemas para el sistema de transporte público colectivo de Bogotá. El cual, tiene en cuenta tres ejes principales en el modelo: flujo de recursos financieros, flujo de usuarios y flujo de la flota vehicular, con el propósito de hacer más eficiente este sistema de transporte.

En lo referente al análisis costo-tiempo, tenemos el artículo de Hernández, J. A., & Beltrán, J. (2010). *Análisis e incidencia del gasto en transporte público de los hogares en las localidades de Usme y Ciudad Bolívar*. El cual se enfoca en revisar algunas teorías económicas en

aplicación con modelos matemáticos sobre el servicio de transporte en dos localidades de la ciudad capitalina. Para ello, emplea ecuaciones con datos adquiridos de encuestas, como: ingresos del usuario y el tiempo de desplazamiento. De esta manera se identifica que las familias de estas localidades están destinando de su ingreso total el 11,57% en el transporte. Pero lo más importante a resaltar de este trabajo en torno a la movilidad es su análisis sobre el tiempo que se emplea en el uso del transporte público; se establece que son 60 minutos por recorrido para llegar a lugares de estudio o trabajo, pero al realizar una comparación con los años anteriores, nos dice el autor, se puede determinar que los promedios de tiempo en movilidad eran mayores debido a la falta de una complementariedad de buses articulados con los alimentadores del sistema y por la casi inexistente exclusividad de rutas.

Y, por último, se revisaron tres tesis: la primera es de Andrés David Gnecco Martínez *Análisis de sostenibilidad en las ciclorutas como medio de transporte en Bogotá D.C.* (2005), la segunda es de Arévalo, D. (2016). *Propuesta de mejoramiento al sistema integrado de transporte público (SITP) en Bogotá*, y la tercera es *Movilidad sostenible a través de los patinetes eléctricos como contribución al desarrollo sostenible de la ciudad de Bogotá–Colombia en los próximos diez años (2020–2030)* de Schwarze Viktoria publicada en 2020.

La primera tesis brinda una perspectiva desde la visión de la ingeniería civil y ambiental sobre la bicicleta como la opción más adecuada y sostenible para convertirse en el medio de transporte alternativo. Para ello, el autor realiza un estudio diagnóstico sobre las ciclo rutas empleando encuestas y conteos. De esta manera, a partir de estas herramientas de recolección de información se desarrolló todo un informe estadístico detallado para entender cómo abordar un

estudio de caso como un medio de transporte: la bicicleta. Así pues, puede usarse de guía para realizar estudios diagnósticos en los otros sistemas de transporte y así identificar algunos de sus problemas de movilidad. Además, trata el concepto de sostenibilidad dentro de las políticas de planeación, lo cual es fundamental para entender hacia donde se están enfocando estas políticas. Esta tesis aparte de ilustrarnos en el estado actual de las ciclorutas, realiza la revisión del Plan Maestro de Ciclorutas de la Alcaldía de Bogotá y de algunas reglas del Código Nacional de Tránsito, además, identificó los corredores más importantes por donde se movilizan los ciclistas, incluso sus estadísticas están basadas en diferentes variables de los usuarios, con lo cual se establecieron las gráficas y recomendaciones.

La segunda tesis se enfoca en plantear una propuesta que mejore el funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, desde el enfoque de la ingeniería civil. Para ello el autor menciona que su metodología es mixta, la cual buscó a través de encuestas la opinión del usuario, identificando las problemáticas en este sistema de transporte, además menciona las rutas y realizan una crítica a la administración y planeación de la ciudad. A saber, este trabajo de investigación nos brinda los conceptos de movilidad, tránsito, transporte, territorio y ciudad. En conclusión, serviría de guía para entender cómo abordar un estudio de caso de un sistema de transporte para encontrar sus fallas y proponer soluciones.

La tercera tesis plantea la propuesta de crear compañías de patines eléctricos como alternativa de movilización en la ciudad de Bogotá, en donde se presenta la mayor congestión vehicular del país. En general, la autora empleó un diseño metodológico de enfoque mixto para realizar una triangulación del mercado. De esta manera, se menciona el ámbito ecológico tomando

cifras de emisiones en la contaminación durante el proceso de fabricación y mantenimiento comparado con los vehículos del transporte público. Además, en el ámbito económico los patines eléctricos se presentan con baja rentabilidad. Sin embargo, a nivel social se presentaron reflexiones en torno a la seguridad vial, la falta de infraestructura, seguridad vehicular, a la accesibilidad y el valor monetario de los patines. En conclusión, esta investigación permite pensar en una micro movilidad de implementación sostenible para los países en vías de desarrollo, en donde será necesario el apoyo mutuo entre las compañías de patines eléctricos y los gobiernos.

3. Sistemas de transportes alternativos

Para finalizar este apartado se presentan los trabajos que se enfocaron en el recorrido histórico de la bicicleta, porque este medio de desplazamiento es considerado como alternativo y sostenible. De esta manera, tanto la Alcaldía de Bogotá en conjunto con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte a través de *Historia ciclovía Bogotana* publicada en una página web, así como la Universidad de los Andes con *Historia de la ciclovía-Bogotá*, el artículo *Fervor y marginalidad de las ciclo movilidades en Colombia (1950-1970)* del 2016 escrito por Oscar Iván Salazar Arenas, y la tesis *Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia. Casos: Bogotá DC, Medellín y Pereira* (2014) de Jorge Ballesteros Toro, todos estos trabajos retoman puntos en común, por lo que es posible aunar para hacer una la reflexión:

Historia del uso de la bicicleta en Bogotá

1. Las primeras bicicletas en los años 20's y 30's

Las primeras bicicletas que llegaron a Colombia fueron en los años veinte y fueron ingresadas por el puerto de Barranquilla desde Europa. Era considerado como un elemento de lujo y prestigio. Su uso era recreativo. Con el paso del tiempo, empiezan a llegar otros modelos de bicicleta desde la India y Brasil.

2. Fiebre del ciclismo (1950-1960)

- El ciclismo de competencia: la Vuelta a Colombia inició en 1951, y se llevó a cabo en los caminos de las zonas centrales del país, el punto de partida y llegada era Bogotá, inicialmente fueron 35 participantes. A los pocos años este evento deportivo adquirió un “estatus de acontecimiento nacional” (Salazar, 2016), que logró gran congregación por parte del público y un gran cubrimiento por parte de la radio y la prensa. Una explicación que nos podría dar luces sobre la gran acogida que tuvo este evento fue que se convirtió en una alternativa de distracción a los problemas de violencia generados por el enfrentamiento entre los partidos políticos. Además, varias empresas empezaron a patrocinar a los deportistas de alto rendimiento y así lograron promocionar sus productos y marcas, siendo perfecto para incentivar el consumo capitalista. Otra característica importante es que convirtieron a los ciclistas en héroes nacionales, los cuales daban la idea de “éxito profesional y ascenso social” (Salazar, 2016).

- El ciclismo cotidiano: en este caso encontramos que los ciclistas estuvieron en una constante competencia con otros medios de transporte y peatones por el espacio público, y más durante este periodo de tiempo, en el cual, no se tenía una infraestructura desarrollada especialmente para los ciclistas, lo que hacía que fuera una actividad peligrosa. Además, fueron

considerados como un dolor de cabeza. En varios trabajos se menciona que el uso cotidiano de la bicicleta en estos años aún no era generalizado. Sin embargo, algunos trabajos se desempeñaron usando la bicicleta como: mensajería, algunos policías y campesinos.

- Encontramos que ya existía una reglamentación sobre las bicicletas en las normas de tránsito en Bogotá desde 1941, incluso se les pedía a los ciclistas una licencia de conducción y registrar las bicicletas en la secretaría de Circulación y Tránsito, pero para 1955 solo estaba el 15% registradas del total de las bicicletas de la ciudad. Otra característica es que, debido al crecimiento poblacional y al desarrollo urbano, el uso de la bicicleta pasó a ser desplazado de solo uso en momentos recreativos, deporte y salidas de campo. Asimismo, se construyeron velódromos para preparar profesionalmente a deportistas nacionales desde 1951.

- Durante estos años llega de EE. UU. y se instala en Colombia la marca Monark, con fábrica en Cali, a los pocos años empezaron a establecerse otras marcas y género para que todo el mundo pudiera acceder a este tipo de vehículo.

- Con la oferta de bicicletas y la posibilidad de adquirirla, la bicicleta fue asociada a las clases bajas y obreras, así que la élite dejó de usarla, también durante este periodo el número de automóviles aumenta por lo que fue desplazada.

3. La ciclovía de Bogotá (1974)

En 1974 se realiza el primer ensayo de la Ciclovía dominical. En 1976 la Alcaldía de Bogotá expide “los decretos 566 y 567 para el funcionamiento de Ciclovía con el establecimiento de cuatro circuitos: Salitre – Ciudad Universitaria, Olaya – El Tunal, Parque Nacional – Funicular

y Circuito del Norte” (Instituto Distrital de Recreación y Deporte, 2021). Pero solo hasta el año de 1982 es que se inaugura la ciclovía semana, a la vez se crea el Comité y se inaugura otro tramo. De esta manera, el propósito era recuperar el espacio público para uso de los ciudadanos. Además, se identificaron algunos actores en este proceso: la comunidad, la Fundación Pro-Recreación y el gobierno con la Secretaría de Tránsito y Transporte, el Instituto de Desarrollo Urbano, Alcaldía Mayor.

Sin embargo, según el estudio de la Universidad de los Andes, para el periodo entre 1985-1994 se genera un cambio en las prioridades de la administración distrital. Lo que trae como consecuencia una pérdida de 33 km de la ciclorruta, por lo que se dio una menor conectividad del circuito. Además, el 80% de la ciclovía estaba ubicada en barrios de clase media-alta. Otro hecho importante es que en este período desaparece el Comité de la Ciclovía.

4. (1995-actualidad)

Desde 1995 se empieza a ver un mayor interés por parte de la administración distrital en lo referente al tema de la ciclovía, por eso, el Instituto Distrital de Recreación y Deporte asume la responsabilidad de administrar este programa. Este “renacimiento” de la ciclovía se da en las administraciones de Antanas Mockus y Enrique Peñalosa. Según cifras de la Universidad de los Andes, la ciclovía presentó un crecimiento de 21km a 121 km, en donde se observó una mayor equidad y un circuito interconectado, ya que se invirtió más en infraestructura (ciclorruta). Hasta el momento se ha observado que para este periodo se ven campañas sobre políticas de cultura ciudadana y de transporte sostenible. Sin embargo, desde el año 2000, cuando se da inicio al sistema de transporte masivo Transmilenio lo que genera una pérdida de avenida principal, que

alcanza a ser de 22 km.

Por otro lado, en el 2006 el Estado colombiano, por medio de la Ley 1083 de 2006, en su artículo 2 estableció que los alcaldes de municipios y distritos en sus planes de movilidad deberán: Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial (Ballesteros, 2014).

Para el 2008 no se dieron grandes cambios ni mejoras, y solo hasta el 2012 hasta la actualidad se ha estado manejando una alianza entre el Distrito y la ciudadanía en pro del uso de la bicicleta para ello se implementaron algunas medidas como: la repetición de los días sin carro y las campañas y programas que ha realizado la Secretaría de Movilidad y el Instituto de Recreación y Deporte como por ejemplo “Mi estilo es bici”, “Pedalea por Bogotá” (Gómez, 2016).

Con base a los anteriores textos planteados encontramos que dentro de la categoría de sostenibilidad se muestra una importante tendencia: la de economía del transporte. En esta se observa por un lado análisis sobre el mejoramiento de los sistemas de transporte desde teorías de la economía. Además, estos análisis casi siempre están acompañados de una propuesta alternativa que de solución a los problemas encontrados sobre movilidad urbana y el transporte.

Por otra parte, sí se observa un claro desarrollo de varios investigadores de abordar la bicicleta como un sistema de transporte alternativo y para ello emplean recorridos de tipo histórico. De esta manera, se sustenta que este medio de desplazamiento ha evolucionado hasta la actualidad porque es sostenible, práctico, eficiente, exequible y mejora las condiciones físicas referentes a la

salud humana.

CONCLUSIÓN

La presente revisión bibliográfica da luces sobre la manera en cómo ha sido investigada la movilidad urbana en Bogotá. Es claro que desde 1990 se observa un cambio de paradigma al lograr diferenciar el concepto de la movilidad urbana del transporte, actualmente hay una tendencia a enfocarse en los medios de desplazamiento en vez de la práctica en sí misma. Sin embargo, los enfoques interdisciplinarios han creado importantes estudios, los cuales son muy diversos y completos a la hora de abarcar todas las características referentes a la movilidad.

Por otro lado, es de suma importancia resaltar que dentro de los documentos consultados y abordados no existen estudios desde el enfoque de género en la movilidad urbana de la capital colombiana.

Es importante mencionar que no abordaron todos los trabajos en la revisión bibliográfica. Pero la información en su totalidad está clasificada en el gestor de Zotero en caso de que sea necesario ser consultada y referenciada posteriormente.

En lo referente a las tendencias de cada categoría encontramos que:

Movilidad: se identificaron que los textos con perspectiva histórica que abordan como tal la movilidad entendida como práctica social de desplazamiento no son escritos propiamente por historiadores, si no por Ricardo Montezuma, quien es arquitecto y el filósofo Santiago Castro Gómez.

Modernización: dentro de esta categoría se observa que todos los textos son desde el campo de la historia y nos brindan argumentos como que las nuevas tecnologías traídas del extranjero e implementadas en los medios de transporte fueron el claro ejemplo de la modernización del país, la cual se dio bajo los intereses políticos y particulares de la élite santafereña.

Urbanismo: este proceso posee importantes análisis por una parte desde la historia urbana y por otra desde la revisión de la historia sobre los sistemas de transporte, los cuales se vinculan a los cambios en la densidad demográfica y las transformaciones en la estructura de la urbe.

Políticas públicas: en esta categoría intervienen varios análisis desde las diferentes ramas de las ciencias sociales como: la economía, la historia y el derecho. A diferencia de otras categorías que se enfocaron en emplear solo áreas como las ingenierías.

Sostenibilidad: en esta categoría una importante tendencia es la de economía del transporte. En esta se observa por un lado análisis sobre el mejoramiento de los sistemas de transporte desde teorías de la economía. A su vez plantean otros sistemas de transporte alternativos como la bicicleta.

Asimismo, estudiar los procesos y proyectos que convergieron en el siglo XIX y el siglo XX en torno a la movilidad urbana permite encontrar las causas sobre los problemas actuales de una ciudad como Bogotá. Después de realizar esta revisión se aconseja que se debe analizar cómo están planeadas y ejecutadas las políticas públicas en torno a la movilidad y urbanidad, ya que, se están ejecutando a corto plazo y solo están siendo pensadas para los 4 años que dura una

administración, esto impide que la movilidad urbana se proyecte como un proceso de modernización y progreso, el cual debe ser sostenible para las sociedades actuales y futuras. Incluso en varios trabajos se mencionaba que estos procesos y proyectos no eran llevados a cabo en su totalidad porque había intereses particulares detrás de estos.