

# El proceso de conurbación Bogotá-Soacha y sus implicaciones en la movilidad en Soacha

## The Bogotá-Soacha conurbation process and its implications for mobility in Soacha

.....  
**Recibido:** 8 de marzo de 2017

**Evaluado:** 5 de mayo de 2017

**Aceptado:** 6 de septiembre de 2017

### **Vanessa Lopera Pérez (Colombia)**

Ingeniera Catastral y Geodesia. Universidad Distrital Francisco José de Caldas  
vloperap@correo.udistrital.edu.co

### **Javier Felipe Moncada Sánchez (Colombia)**

Especialista en Gerencia de Recursos Naturales. Universidad Distrital Francisco José de Caldas  
jfmoncada@udistrital.edu.co

#### **Resumen:**

*El objetivo de este documento es analizar el proceso de conurbación Bogotá-Soacha, y a partir de este análisis mostrar la influencia que tiene dicho proceso en la movilidad del municipio de Soacha. Para esto, se realizó una contextualización de las dos entidades territoriales, comparando las características de su crecimiento poblacional, e interacción espacial. Los resultados obtenidos en esta investigación revelaron la falta de una adecuada planeación no solo distrital, sino también municipal, departamental y nacional, lo que generó en este proceso de conurbación impactos a nivel social, político, económico, entre otros; desencadenando un sistema deficiente de transporte público y movilidad en el municipio de Soacha.*

**Palabras Clave:** Conurbación, metropolización, transporte público, movilidad.

#### **Summary:**

*The objective of this document is to analyze the Bogotá-Soacha conurbation process, and from this analysis to show the influence that this process has on the mobility of the municipality of Soacha. For this, a contextualization of the two territorial entities was carried out, comparing the characteristics of their population growth, and spatial interaction. The results obtained in this investigation revealed the lack of adequate planning not only in the district, but also in the municipal, departmental and national levels, which generated social, political, economic, and other impacts in this process of conurbation; unleashing a deficient system of public transport and mobility in the municipality of Soacha.*

**Keywords:** Conurbation, metropolization, public transport, mobility

## Introducción

En Colombia el crecimiento urbano de las ciudades se ha caracterizado principalmente por factores relacionados con el desplazamiento forzado que por muchos años se ha dado en el país, como consecuencia de la violencia ejercida por grupos armados al margen de la ley (Naranjo, 2001), y por los procesos migratorios, que llevan a las personas a salir de sus lugares de origen en busca de nuevas oportunidades de empleo, educación, salud, etc.

En el caso de la ciudad de Bogotá, por ser considerada la ciudad más importante del país, a nivel político y económico (Pabón, 2015), su crecimiento urbano se ha dado de forma acelerado, sin ningún control, ni planificación adecuada, lo cual generó la absorción de los municipios circunvecinos, contribuyendo esto, a formar el fenómeno de conurbación. Por lo tanto, se evidencian “tres conurbaciones en el anillo metropolitano de Bogotá, las cuales tienen como único centro la ciudad de Bogotá” (Isaza, 2008, p.83).

En ese sentido, se resalta la conurbación del norte, compuesta por los municipios de Cota, Chía, y Cajicá, seguido por la conurbación del occidente, compuesto por los municipios de Funza, Mosquera, y Madrid, y finalmente la conurbación del sur, que es nuestra zona de estudio, la cual está compuesta por el municipio de Soacha (Moreno, 2009).

La conurbación del sur se formó por la expansión de barrios periféricos del sur de Bogotá hacia el municipio de Soacha, esto se generó debido a la ausencia de reglamentación en el tema de vivienda (Carvajal, 2012), contribuyendo a la expansión de barrios ilegales en las localidades de Bosa y Ciudad Bolívar pertenecientes a Bogotá, y en Soacha esta situación se presentó en las comunas La Despensa y Cazucá. Debido a esto, se generaron problemas sociales, políticos, económicos entre otros, que incidieron en la baja calidad de vida de la población, ya que es-

tos barrios inicialmente no contaban con servicios públicos, ni sistemas de transporte, equipamientos, ni infraestructura vial (Díaz, 2014).

Por lo tanto, se resalta que el fenómeno de conurbación incide de forma directa e indirecta en la dinámica de los procesos de desarrollo de los lugares comprometidos, y a su vez genera diferentes problemáticas cuando no se tiene una adecuada planificación del territorio.

## Metodología

Para el desarrollo de esta investigación se realizó un análisis de carácter descriptivo, lo que permitió entender el proceso de conurbación de la ciudad de Bogotá y el municipio de Soacha. De igual forma, se buscó determinar el porqué de dicho proceso mediante el establecimiento de relaciones causa-efecto, aplicando diferentes técnicas de análisis que provienen de diversas disciplinas (Angarita, 2015).

El orden metodológico se realizó de la siguiente manera: inicialmente una recopilación de información en las diferentes entidades oficiales, como Secretaría Distrital de Movilidad, Transmilenio S.A, Departamento Nacional de Planeación (DNP), Gobernación de Cundinamarca, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Secretaría Distrital de Planeación (SDP), Sistema de Información Geográfica para la Planeación y el Ordenamiento Territorial (SIGOT), y la Alcaldía Municipal de Soacha. Por otra parte, se acudió a la revisión de tesis, artículos científicos, revistas, periódicos, y posteriormente se realizaron reuniones con expertos en el tema, para finalizar el proceso sistematizando la información.

Las variables que facilitaron la comprensión y explicación de esta investigación, fueron las siguientes: En primer lugar el crecimiento poblacional; al analizar esta variable se tuvo en cuenta la in-

formación de Estimación y proyección de población nacional, departamental y municipal total por área, en los años comprendidos entre 1985 y 2020. En segundo lugar la interacción espacial; ésta variable se analizó a partir de la interacción entre las dos entidades territoriales, por motivos de estudio, trabajo, recreación, etc.

## Marco referencial

Moreno (2009) cita Alexiou (2002), quien define conurbación como el proceso por el cual un área urbana crece a partir de su unión con ciudades vecinas, en su mayoría, la ciudad principal se integra a otras menos pobladas, habitualmente este proceso se produce debido a la industrialización y al acelerado crecimiento de la población.

En ese sentido, se resalta que en Soacha se presenta un acelerado crecimiento de la población, debido a su proximidad a Bogotá y al bajo costo del suelo, lo que ha generado un proceso de conurbación en donde el límite o lindero político-administrativo, se refleja solo en planos, pues físicamente no existe ninguna separación con la ciudad de Bogotá (Consejo Municipal de Soacha, 2000).

En este proceso se evidencian dos tipos de conurbación; El primero es la conurbación física: “esta se presenta cuando dos o más asentamientos tienden a formar una unidad geográfica, económica y social, unida físicamente. En la mayoría de las veces este proceso lo facilita y propicia las vías de transporte y los sistemas de movilidad” (Moreno, 2009, p.25), que en este caso es la Autopista sur, ya que esta vía contribuyó a que la población se estableciera en estos lugares con mayor facilidad, provocando que no exista diferencia sobre este corredor entre el área urbana de Bogotá y Soacha.

El segundo es la conurbación funcional: esta hace referencia a la dependencia existente entre dos o más ciudades, por espec-

tos económicos, comerciales, industriales, de servicio, y de empleo (Moreno, 2009). Debido a esto, se resalta que gran parte de los habitantes del municipio de Soacha se desplazan a diario a la ciudad de Bogotá, por cuestiones de trabajo, estudio, recreación, entre otros, manteniendo así una dependencia entre las dos entidades. Cabe destacar que la población después de terminar sus labores en la ciudad regresan al municipio, por lo que Soacha es considerada una ciudad dormitorio (Dureau y Gouëset, 2011).

Se resalta que la conurbación es el primer paso o la antesala para generar la metropolización (González, 2011), que resulta de la “combinación de dos procesos socioeconómicos y territoriales interrelacionados que afectan a las grandes concentraciones urbanas y su área próxima de influencia” (Utria, 1998, p.1). Por lo tanto, este fenómeno es el resultado de una dinámica de crecimiento acelerado, no controlado y periférico.

Dicho fenómeno, aumenta la segregación socioespacial y los índices de pobreza, lo cual repercute en la dinámica de los procesos de desarrollo de los lugares comprometidos. Debido a esto, se evidencia que, en el municipio de Soacha se afecta principalmente a las comunas La Despensa y Cazucá, mientras que en Bogotá los más afectados son los barrios ubicados en las localidades de Bosa y Ciudad Bolívar.

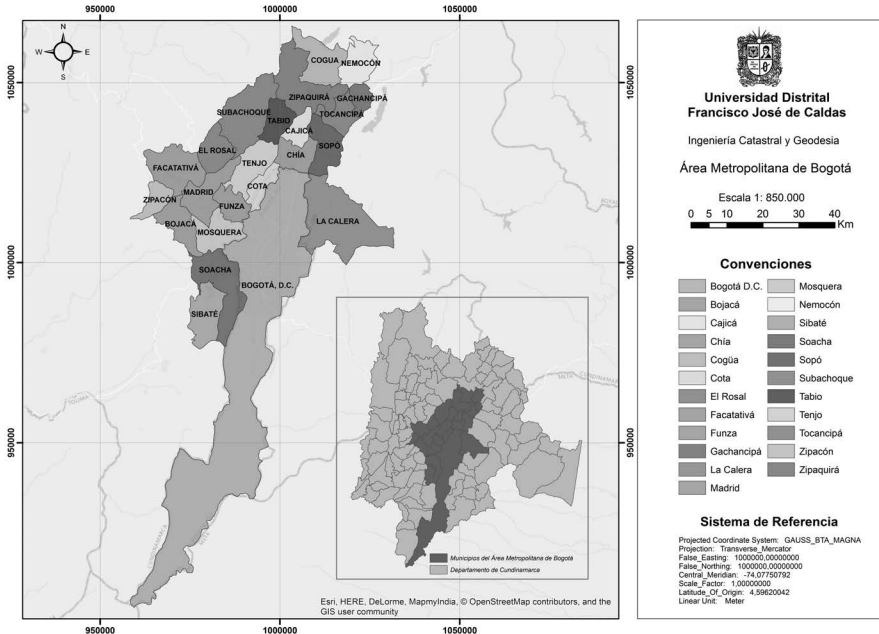
Bogotá y Soacha forman parte del área metropolitana de Bogotá, pero administrativamente no está constituida, sin embargo existen varios factores como la dinámica poblacional, el flujo diario de personas, la prestación de servicios, y el comportamiento de las rentas, que evidencian la metropolización no solo en el municipio de Soacha, sino que también en los municipios contiguos (Carvajal, 2012).

Cabe destacar que la extensión del área metropolitana de Bogotá varía de acuerdo a la interpretación (Bermúdez, 2016). Por lo tanto, para esta investigación se tomó

por área metropolitana los municipios cercanos a Bogotá que comparten borde ur-

bano y relaciones metropolitanas (Secretaría Distrital de Planeación, 2013).

Figure 5.1: Área metropolitana de Bogotá.



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de la (Secretaría Distrital de Planeación, 2013) y el Sistema de Información Geográfica para la Planeación y el Ordenamiento Territorial (SIGOT).

En ese sentido, varios son los factores que intervienen en el proceso de conurbación y posteriormente en el de metropolización, sobresaliendo los administrativos, sociales, políticos, económicos entre otros. Estos, han contribuido a que dichos procesos se consoliden y al tiempo, se dé lugar a nuevas formas de relación entre las dos entidades territoriales, como se explica a continuación.

## Crecimiento poblacional

El desplazamiento forzado interno en Colombia ha generado un proceso de migración continua hacia las ciudades que en el caso particular de Bogotá se ha presentado con mayor fuerza (Secretaría Distri-

tal de Gobierno, 2011), debido a las creencias de la población desplazada, de que en la capital van a encontrar solución rápida a sus demandas, sin que la ciudad se encontrara preparada para atenderlas, principalmente en cuanto a vivienda se refiere (Ibáñez y Moya, 2007).

Lo anterior, ha provocado que los migrantes tengan que desplazarse a municipios circunvecinos a Bogotá con preferencia el municipio de Soacha, debido a los bajos costos en la vivienda y las posibilidades de mantener mayor cercanía con la ciudad. Debido a esto, se evidencia un acelerado crecimiento poblacional no solo en el municipio de Soacha, sino que también en el área metropolitana de Bogotá, como se muestra a continuación.

Table 5.1: Crecimiento poblacional del área metropolitana de Bogotá

Área	Censo 1985	Tasa de urbanización 1985	Tasa de crecimiento 1985-1993	Censo 1993	Tasa de urbanización 1993	Tasa de crecimiento 1993-2005	Censo 2005	Tasa de urbanización 2005
Bogotá	3'982.941	99,8	2,71	4'945.448	99,7	2,7	6'840.116	99,8
Bojacá	3.744	49,8	2,22	4.846	65,5	5,05	8.879	76,6
Cajicá	20.749	47,5	4,40	29.504	53,02	3,59	45.391	59,7
Chía	36.956	65,1	2,65	45.696	91,1	6,35	97.896	75,4
Cogua	11.503	23,6	1,02	12.485	26,0	3,18	18.276	29,3
Coia	8.080	38,4	7,28	14.471	35,0	2,66	19.909	54,2
Facatativá	51.639	85,9	3,72	69.552	90,0	3,62	107.452	89,0
Funza	27.229	89,6	4,09	37.774	91,6	4,05	61.380	93,0
Gachancipá	3.536	32,3	5,54	5.506	41,1	5,68	10.886	54,0
La Calera	15.322	26,5	1,91	17.852	34,1	2,39	23.768	40,1
Madrid	27.047	82,7	4,64	39.212	85,0	3,87	62.425	86,3
Mosquera	12.344	80,4	6,3	20.440	87,7	9,41	63.226	94,7
Nemocón	6.804	49,1	2,61	8.385	43,3	2,49	11.303	44,1
Sibaté	20.049	73,1	0,74	21.266	66,6	3,32	31.675	66,9
Soacha	109.051	91,2	9,35	230.335	96,6	4,64	402.007	98,0
Sopó	8.256	30,2	4,05	11.416	49,3	5,17	21.223	60,5
Subachoque	14.180	17,3	2,05	16.704	17,1	2,06	13.041	38,3
Tabio	8.310	32,9	2,39	10.063	29,2	6,07	20.850	44,5
Terjón	8.920	22,9	6,82	15.395	13,5	1,52	18.466	42,7
Tocancipá	6.674	27,1	6,42	11.155	34,5	6,44	24.154	39,8
Zipacón	3.661	30,9	1,14	4.012	26,1	1,86	5.016	34,0
Zipaquirá	55.370	82,5	2,88	69.695	86,9	3,14	101.551	87,2

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del (DANE, 2011)

De la tabla 5.1, se resalta que Bogotá y Soacha presentan una de las mayores tasas de urbanización y crecimiento poblacional de Colombia (Moreno, 2009). Esto se debe a la población desplazada que reciben ambas entidades territoriales y a los Macroproyectos de Interés Social Nacional que se han venido realizando en el área de estudio. En ese sentido, se espera que una vez ter-

minados estos macroproyectos en Soacha, la población alcance la cifra de 909.018 habitantes (Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial del Municipio de Soacha, 2010). En relación con esto, en la siguiente tabla se muestra la proyección de la población para Bogotá y Soacha, en los años comprendidos entre 2017 y 2020.

Table 5.2: Proyección de la población

Año	Bogotá	Soacha
2017	8'080.734	533.718
2018	8'181.047	544.997
2019	8'281.030	556.268
2020	8'380.801	567.546

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del (DANE, 2011)

Estas proyecciones que se tienen en la tabla 5.2, permite conocer una cifra aproximada de la población, aunque en el caso del municipio de Soacha, no son correctas, ya que en la actualidad Soacha llegó al millón de habitantes, según cifras no oficiales (Caracol Radio, 2016). Por lo tanto, ha sido considerado uno de los municipios con mayor población del departamento de Cundinamarca (Gobernación de Cundinamarca, 2014), circunstancia que hace que se tenga dentro de la categoría de ciudad intermedia (Arzayús y Caicedo, 2015).

En los estudios del (DANE, 2011) se tenía establecido que las cifras para el año 2017 serían 533.718 habitantes, y en la presentación de revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Soacha, se estimó que la población para el año 2017 sería de 527.644 habitantes (Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial del Municipio de Soacha, 2010). Por lo tanto, esto demuestra que Soacha superó todas las proyecciones oficiales previstas para el crecimiento poblacional, ocasionando que el presupuesto que le gira la

nación al municipio no sea suficiente para garantizar los derechos de la población.

### Interacción espacial

Soacha es considerado un barrio de Bogotá (Dureau, Hoyos y Flórez, 1994), por

estar unido de manera física con la ciudad (Dureau y Gouëset, 2011). En consecuencia, se ha generado una interacción entre ambas entidades territoriales, por motivos de estudio, trabajo, recreación, etc. Dicha interacción, se presenta en el corredor Bogotá-Soacha, en el eje central denominado la Autopista Sur, como se evidencia en la siguiente tabla.

Table 5.3: Cantidad de pasajeros que circularon por la Autopista Sur

Año	Sentido Occidente-Oriente (Soacha-Bogotá)	Sentido Oriente-Occidente (Bogotá-Soacha)
2005	Se encontró un total de 149.907 pasajeros en sentido occidente-orienté, la hora pico correspondió al periodo entre la 5:00 y 6:00 am, donde se registraron 19.345 viajes.	Se encontró un total de 130.963 pasajeros en sentido oriente-occidente, la hora pico correspondió al periodo entre la 7:15 y 8:15 pm, donde se registraron 13.665 viajes.
2009	Se encontró un total de 151.966 pasajeros en sentido occidente-orienté, la hora pico correspondió al periodo entre la 5:15 y 6:15 am, donde se registraron 18.836 viajes.	Se encontró un total de 153.647 pasajeros en sentido oriente-occidente, la hora pico correspondió al periodo entre la 7:15 y 8:15 pm, donde se registraron 15.938 viajes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la información de (Transmilenio S.A, 2014)

De la tabla 5.3, se evidencia que, en el sentido Soacha-Bogotá la hora pico se presenta en la mañana, esto se debe a que los usuarios se desplazan principalmente por motivos asociados al trabajo y al estudio, con una restricción importante en la hora de llegada; mientras que en el sentido Bogotá-Soacha la hora pico se presenta en la tarde, estos viajes se asocian principalmente por motivos de regreso al hogar (Transmilenio S.A, 2014). A partir de esto, se resalta que en la actualidad estos viajes aumentaron, debido al acelerado crecimiento de la población, pero aun así, se sigue manteniendo la hora pico en am-

bos sentidos.

La interacción en algunos casos implica subordinación (Maturana, Vial y Poblete, 2012), y esto se evidencia por parte del municipio de Soacha, ya que no cuenta con la misma infraestructura vial, ni equipamientos, ni los mismos sistemas de transporte que Bogotá. En consecuencia, se presentan diferentes problemáticas en el municipio, lo que ha afectado la calidad de vida de sus habitantes.

## Resultados y discusión

### Transporte público y movilidad en Soacha

Debido al acelerado crecimiento de la población en Soacha, y su alto grado de conmutación con Bogotá, en los últimos años se ha incrementado el número de viajes hacia la ciudad y dentro del municipio (Departamento Nacional de Planeación, 2017), pero cabe destacar que en algunos barrios la oferta del transporte público no ha sido ampliada (El Tiempo, 2016). Por lo tanto, el servicio de transporte es escaso, obligando a la población a recurrir al transporte informal y al uso del vehículo particular, lo que ha generado incrementos en el costo del transporte público, y problemas de movilidad; esto se evidencia principalmente en la Autopista Sur, ya que esta vía permite la conexión directa entre Bogotá y Soacha, debido a que hace parte del corredor vial que une a Bogotá con Buenaventura (Moreno, 2009). Por consiguiente, en esta vía se presenta congestión vehicular, desgaste en la malla vial, y mayores tiempos en los desplazamientos, particularmente en el sector de Soacha, ya que las vías del municipio desembocan sobre esta autopista (Secretaría Distrital de Planeación, 2014).

Por lo anterior, se resalta que la Solu-

ción inicialmente trazada para dar respuesta a dichos problemas se dio por medio de la extensión del servicio de transmilenio al municipio de Soacha, como se explica a continuación.

**Transmilenio:** Este sistema de transporte masivo contribuyó a mejorar el desplazamiento de pasajeros, debido a que opera en forma privada buses de alta capacidad, que circulan por carriles segregados exclusivos en corredores troncales (Chaparro, 2002), lo que genera una reducción en los tiempos de viaje.

Cuando entro la primera fase en operación, se estimó que movilizaría 67.000 pasajeros al día, pero actualmente moviliza 85.000 pasajeros en un día laboral típico, provocando que la oferta de buses no sea suficiente para cubrir la demanda de pasajeros, debido a esto, se generan a diario conflictos entre los mismos usuarios para acceder al servicio, generalmente estas situaciones se presentan en la mañana entre las 5:00 y las 7:30, ya que esta es la hora pico en la cual se movilizan 15.451 pasajeros del municipio de Soacha (Departamento Nacional de Planeación, 2017). Debido a estos problemas, se diseñó la construcción de la fase II y III de transmilenio, como alternativa para mejorar el desplazamiento de pasajeros, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 5.4: Fases del sistema de Transmilenio en Soacha

Proyecto	Fase I	Fase II	Fase III
Descripción del proyecto	Inicia en el límite del Distrito Capital hasta la calle 22, tiene una longitud de 3,6 km e incluye la construcción de cuatro estaciones de parada, una de las cuales operará como estación terminal intermedia con adecuación de plataformas exclusivas para servicios alimentadores. Adicionalmente, se construirá al final del tramo un retorno operacional para que los buses articulados puedan retornar hacia Bogotá.	Se extiende desde la calle 22 hasta el sector conocido como "El Allico" en una longitud de 1,3 km; en este tramo se construirán dos estaciones de parada sencillas y una estación terminal o portal.	Comprende el corredor desde la estación terminal o portal hasta el sitio en donde se ubicará el patio, con una longitud de 600 m aproximadamente. El proyecto contempla la construcción del patio para albergar la flota adicional necesaria para operar la extensión de la troncal NQS hasta el Municipio de Soacha. Por solicitud del municipio de Soacha se evaluó la posibilidad de extender el proyecto en una longitud de 1,4 km hasta el sector conocido como "El Vincúo".
Rutas alimentadoras	En la primera fase del sistema de alimentación se contempla un total de 8 rutas de alimentación: Cazucá, La Despensa, Ciudad Verde, Ciudadela Sucre, San Mateo, Ciudad Latina, San Humberto y Soacha Centro. Estas tendrían la función de captar y distribuir los usuarios en las estaciones de León XIII, terrores y San Mateo.	Las principales variaciones en la oferta respecto a la fase I se dan por la puesta en servicio de las rutas Compartir, Ducales y La Cristalina, las cuales se integrarían en la estación conocida como terminal Soacha.	Se establece continuar con la operación de las 11 rutas alimentadoras de la fase II con modificaciones que principalmente consisten en recorres e integración al sistema en la nueva oferta de estaciones.

Fuente: Elaboración propia a partir de la información del (Departamento Nacional de Planeación, 2010); (Transmilenio S.A, 2014)

Cabe resaltar que “debido a los atrasos en la ejecución de la primera fase, que debía estar concluida en el 2011, y solo entró en operación a finales del 2013, se impactaron negativamente los cronogramas previstos para la ejecución de las fases II y III, que debía iniciarse en 2011” (Departamento Nacional de Planeación, 2017, p.15). Debido a lo anterior, es posible evidenciar que, actualmente no se han iniciado estas obras, y sumado a esto, la ausencia de rutas alimentadoras en Soacha, obliga a las personas a pagar un pasaje adicional para llegar a la estación San Mateo, incrementando así los costos del transporte público.

Para finalizar, la condición actual de transmilenio en el municipio de Soacha no cubre de forma adecuada la demanda diaria de pasajeros, pero es importante señalar que de acuerdo a la encuesta de movilidad 2015, la llegada de dicho sistema de transporte mejoró ciertos aspectos de la condición de vida de sus habitantes, y logró disminuir las horas de viaje en los desplazamientos (Secretaría Distrital de Movilidad, 2015).

## Conclusiones

Una vez terminado el desarrollo de esta investigación, se concluye que, el proceso de conurbación Bogotá-Soacha, generó problemas a nivel social, político, económico, etc. Debido a la falta de una adecuada planeación no solo distrital, sino también municipal, departamental y nacional; Es por esto que se evidencia que el municipio de Soacha, no cuenta con los equipamientos, ni la infraestructura vial, ni los sistemas de transporte, ni la capacidad financiera de la ciudad de Bogotá. Por lo tanto, el municipio no responde de forma adecuada a la demanda de pasajeros, lo que conlleva una serie de implicaciones en el ámbito del transporte público y movilidad en Soacha.

Soacha presenta problemas de transporte público y movilidad en todo el ter-

ritorio, pero particularmente en el corredor Bogotá-Soacha, en el eje central denominado la Autopista Sur, ya que esta vía permite la conexión directa con la ciudad, debido a que hace parte del corredor vial que une a Bogotá con Buenaventura (Moreno, 2009). A partir de esto, se resalta que las vías del municipio desembocan sobre esta autopista, lo que ha generado congestión vehicular, desgaste en la malla vial, y mayores tiempos en los desplazamientos, afectando la calidad de vida de sus habitantes.

Por lo anterior, se requieren conexiones alternas a esta vía, que permitan solucionar dichos problemas y mejore la movilidad urbana, regional y nacional (Secretaría Distrital de Planeación, 2014). Así mismo, se debe implementar políticas que permitan un mayor control y una mejor planificación en el territorio, de no ser así, esto traerá consecuencias mayores a largo plazo que serán difíciles de manejar.

## Referencias

Angarita, T. (2015). Procesos de expansión urbana en la ciudad colombiana. Efectos de la transformación del municipio de Chía (2002-2012). Bogotá D.C: Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.

Arzayús, P. T., y Caicedo, C. J. (2015). Las ciudades intermedias con mayor potencial en Colombia. Bogotá D.C: Banco Interamericano de Desarrollo.

Bermúdez, P. A. (2016). Sabana sistémica. Bogotá D.C: Pontificia Universidad Javeriana.

Cámara de Comercio de Bogotá. (2010). Plan de competitividad para la provincia de Soacha. Bogotá D.C.

Caracol, Radio. (11 de Mayo de 2016). Soacha no aguanta más habitantes: Alcaldía. Recuperado el 18 de Noviembre de 2016, de Caracol Radio: [http://caracol.com.co/emisora/2016/05/11/bogota/1462976343\\_575202.html](http://caracol.com.co/emisora/2016/05/11/bogota/1462976343_575202.html)

Carvajal, N. I. (2012). Nuevas dinámicas urbano-rurales en Bogotá y Soacha. Eutopía, 51-66.



Consejo Municipal de Soacha (2000). Acuerdo No.46. Soacha.

Chaparro, I. (2002). Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio. Santiago de Chile: NU. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura, 1-77.

DANE (2011). Estimación y proyección de población nacional, departamental y municipal total por área 1985-2020. Bogotá D.C: Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE.

Departamento Nacional de Planeación (2010). Documento CONPES 3681, Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de municipio de Soacha como una extensión de la troncal Norte-Quito-Sur del sistema Transmilenio-Seguimiento y modificación. Bogotá D.C.

Departamento Nacional de Planeación (2017). Documento CONPES 3882, Apoyo del gobierno nacional a la política de movilidad de la región capital Bogotá-Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto sistema integrado de transporte masivo Soacha fases II y III. Bogotá D.C.

Díaz, M. (2014). De la urbe a la loma. Historias del proceso de urbanización y poblamiento en Cazucá. Bogotá D.C: Pontificia Universidad Javeriana.

Dureau, F., Hoyos, M.C., y Flórez, C. (1994). Soacha: Un barrio de Bogotá. Movilidad y acceso a la vivienda de la población de los Sectores Orientales del municipio. Desarrollo y Sociedad No. 34.

Dureau, F., y Gouëset, V. (2011). Formas de poblamiento y desigualdades en los desplazamientos. La evolución de la movilidad cotidiana en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009). Territorios.

El Tiempo (10 de Mayo de 2016). Las trabas que tiene la movilidad de Soacha. Recuperado el 23 de Octubre de 2016, de El Tiempo: [www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16587073](http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-16587073)

Gobernación de Cundinamarca (2014). Estadísticas de Cundinamarca 2011-2013. Bogotá D.C.

González, P. V. (2011). La conflictividad en el proceso de metropolización de la ciudad de Pachuca. Papeles de población.

Ibáñez, A. M., y Moya, A. (2007). La po-

blación desplazada en Colombia: Examen de sus condiciones socioeconómicas y análisis de las políticas actuales. Bogotá D.C: Departamento Nacional de Planeación.

Isaza, J. (2008). Conurbación y desarrollo sustentable: Una estrategia de intervención para la integración regional. Bogotá D.C: Pontificia Universidad Javeriana.

Maturana, F., Vial, C., y Poblete, D. (2012). Las ciudades y la interacción espacial, análisis exploratorio para los centros urbanos del sur de Chile. Nadir: Revista electronica de geografía austral.

Moreno, A. M. (2009). El proceso de conurbación Bogotá-Soacha a través del estudio de la movilidad: análisis del comportamiento del transporte público en el corredor de la autopista sur como eje de integración regional. Bogotá D.C: Pontificia Universidad Javeriana.

Naranjo, G. (2001). El desplazamiento forzado en Colombia. Reinención de la identidad e implicaciones en las culturas locales y nacional. Scripta Nova.

Pabón, G. (21 de Octubre de 2015). 5 razones que confirman la importancia de Bogotá para el país. Recuperado el 23 de Septiembre de 2016, de Civico: [www.civico.com/bogota/noticias/5-razones-de-confirman-por-que-bogota-es-tan-importante-para-el-pais](http://www.civico.com/bogota/noticias/5-razones-de-confirman-por-que-bogota-es-tan-importante-para-el-pais)

Secretaría Distrital de Gobierno (2011). Informe población en situación de desplazamiento. Bogotá D.C.

Secretaría Distrital de Planeación (2013). Región Metropolitana de Bogotá: Una Visión de la ocupación del suelo. Bogotá D.C.

Secretaría Distrital de Planeación (2014). Infraestructuras de movilidad para la integración metropolitana. Bogotá D.C.

Secretaría de Planeación y Ordenamiento Territorial de Soacha (2010). Presentación de Revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Soacha.

Secretaría Distrital de Movilidad (2015). Encuesta de Movilidad. Bogotá D.C.

Transmilenio S.A. (2014). Informe técnico operacional del servicio de alimentación en el municipio de Soacha. Bogotá D.C.

Utria, R. D. (1998). Metropolización de la Sabana de Bogotá. Sociedad Geográfica de Colombia.