

**Proceso de transformación de Zipaquirá como ciudad dormitorio de la
metrópolis de Bogotá**

Juan David Velásquez Velasco

Diplomado en diseño y análisis de datos

**Facultad de sociología, artículo para optar al título de Sociólogo
Universidad Santo Tomás**

Mayo, 2023

RESUMEN

En Latinoamérica el crecimiento urbano focalizado en las metrópolis se da a un ritmo descontrolado. Como consecuencia, se desarrolla una mala planeación urbana que puede llegar a afectar los municipios cercanos y la calidad de vida de las personas. El siguiente artículo se centra en estudiar los procesos de vivienda no VIS en el conjunto Sienna, La Toscana, con relación al fenómeno de ciudad dormitorio de la metrópolis de Bogotá; para ello, se aplicaron encuestas y entrevistas en un conjunto habitacional en Zipaquirá con la intención de indagar si este municipio se ha tornado un espacio dormitorio de personas que vienen de Bogotá. Fueron 159 residentes, de los cual es el 69,8 % vivían antes en la capital y un 61 % de ellos hacen al menos un viaje en la semana a Bogotá. Argumentando que el proceso de vivienda es influenciado por las dinámicas que tiene con la ciudad de Bogotá.

PALABRAS CLAVE: Vivienda, Urbanización, Ciudad dormitorio.

ABSTRACT

In Latin America, metropolis focused urban growth is developing on an unmanageable rhythm. As a consequence, bad planning may affect the municipalities and the quality of life of the people. This article is centered on the turn into a dormitory city of the municipality of Zipaquirá for the Bogotá metropolis; by applying a survey on 159 residents of the residence Sienna, la Toscana, of the mentioned municipality, it is determined that: 69,8 % of the surveyed used to live in Bogotá. 61 % travel to the metropolis at least once a week. Arguing that the process of living is being influenced by its dynamics with Bogotá.

KEYWORDS: Housing, Urbanization, Dormitory City.

1. Introducción

La urbanización es un fenómeno que se ha generado a lo largo de todo el mundo, teniendo su origen en el periodo prehistórico a partir de la revolución neolítica, en la que se hizo el descubrimiento de la agricultura. La cual permitió una acumulación de alimentos y, por lo tanto, el origen del sedentarismo en la especie humana. Consiguientemente, se dio la creación de lo urbano que se caracteriza por un espacio artificial, expansión del territorio y una densidad de la población. Cabe aclarar que este trabajo se basa en el proceso de urbanización de la actualidad, en el cual se generan una serie de transformaciones espaciales y movilizaciones sociales a gran escala, dando origen a las zonas urbanas. Teniendo como consecuencia, un cambio en las condiciones de vida dentro del sector urbano; como también, una nueva morfología urbana, originando una serie de posicionamientos institucionales, implicados por los cambios en las dinámicas económicas, educativas, estructurales o culturales dentro del territorio. Así mismo, se da la creación de nuevas localidades, donde se da una acumulación de personas que interactúan con el espacio, afectando la forma de percibir la apropiación del espacio por parte de las personas que hacen parte del proceso.

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL (2012), Latino América y el Caribe son unas de las regiones más urbanizadas del mundo. Registran un grado de urbanización del 80 %, por lo cual “los niveles de urbanización son superiores a la media de los países industrializados y que entre las grandes subregiones del mundo solo la de América del Norte tiene índices similares” (CEPAL, 2012, p.125). Este fenómeno puede causar varias consecuencias, tales como un crecimiento territorial en donde las zonas urbanas toman parte de lo que se concibe como rural; así mismo, se genera una densidad poblacional en donde hay grandes aglomeraciones en los espacios urbanos. Estos sucesos pueden llegar a afectar a las grandes metrópolis y los municipios cercanos a estas, convirtiéndolas en ciudades satélite o dormitorio.

Teniendo en cuenta esta problemática, la división de población del departamento de asuntos económicos y sociales de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), publicó en el 2022 una revisión de las perspectivas de la población

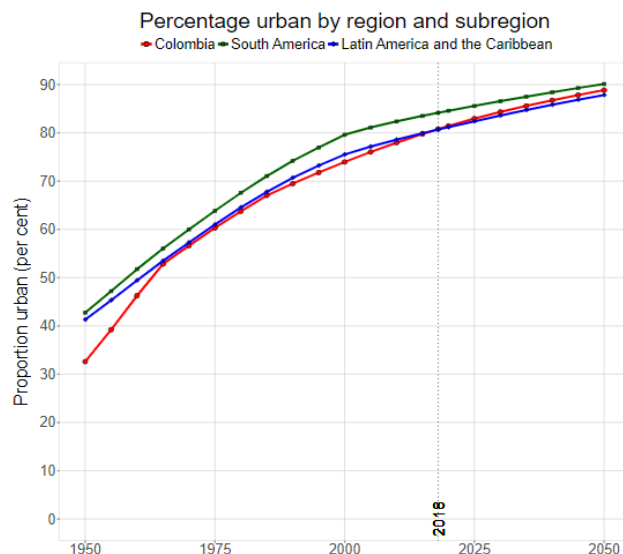
mundial; en esta se generan una serie de proyecciones en las que se muestran cómo pueden cambiar los sectores rurales y urbanos del mundo, teniendo en cuenta a:

237 áreas, respaldadas por análisis de tendencias demográficas históricas. Teniendo en cuenta 1.758 resultados de censos nacionales ejecutados entre los años 1950 y 2022. Así mismo, se tiene en cuenta información de los sistemas de registro civil y de 2.890 encuestas por muestreo representativo a nivel nacional. Dando como resultado, una serie de proyecciones poblacionales hasta el año 2100, evidenciando resultados a nivel mundial ([World urbanization prospects, 2018](#)).

De acuerdo a lo anterior, se filtró información correspondiente a Colombia, Suramérica, América latina y el Caribe. Resultando una gráfica donde se refleja un dramático crecimiento exponencial del sector urbano desde 1950 al 2018. Así mismo, muestra una proyección para el año 2050, en donde la curva cambia de dinámica, ya que se muestra un punto de equilibrio del crecimiento urbano. Esto puede ser posible gracias a que, las personas cada vez tengan más posibilidades de migrar a espacios rurales, guiados por una romanización del campo. Al mismo tiempo, como se observa en la anterior gráfica, en Colombia se ha tenido un alto crecimiento de las zonas urbanas a partir de los años 50 y finales de la década de los 60. No obstante, a partir de esta fecha se evidencia una disminución del crecimiento urbano.

Figura 1

Porcentaje urbano por región y subregión (Colombia, Sur América, Latinoamérica y el Caribe)



Nota. Adaptado de *Percentage urban by region and subregion*, de World Urbanization Prospects, 2018, División de Población - Naciones Unidas. ©.

Cabe aclarar que este trabajo se centra en el proceso de generación de las viviendas no VIS. Para ello, es importante diferenciar los tipos de viviendas VIS y no VIS, los cuales derivaron de la Ley 3.^a de 1991, que modificó la política de vivienda, basada en tendencias internacionales. Teniendo en cuenta el artículo 91 de la ley 388 de 1997, la vivienda de interés social (VIS), es aquella que garantiza el derecho a la vivienda de los hogares de menores ingresos, que cumplen con los estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción sostenible. Su valor oscila entre los 135 y 150 SMMLV. Teniendo en cuenta que para el año 2023 el SMMLV está en \$1.160.000 pesos, el costo de la vivienda VIS, no supera los \$174.000.000 pesos, (*Vivienda VIS y no VIS*, s. f.).

Este proceso de urbanización se da en la mayoría de los sectores colombianos, tal es el caso de Cundinamarca, el cual es uno de los 32 departamentos que conforman la República de Colombia. Este se ubica en la región central del país, con una superficie de 24.210 km². Su territorio se divide en 116 municipios, desde la cordillera de los Andes hasta las llanuras del Meta. Limita al norte con Boyacá; al oeste con Tolima y Caldas; al sureste con Meta y Bogotá D.C. Es un importante centro de producción agrícola, donde se cultiva café, caña de azúcar, frutas y hortalizas. Es también un relevante centro comercial e industrial con una economía diversificada y en crecimiento. Por lo cual, varias zonas del territorio están en constante crecimiento urbano. Un ejemplo muy notorio, es su capital, Bogotá, que según cifras del 2022 es la quinta ciudad más poblada de Latinoamérica, con 7.181.569 habitantes (Statista,2022).

Debido al crecimiento urbano y poblacional de Bogotá, se genera una dinámica metropolitana en la que los municipios cercanos a la capital se convierten en ciudades satélites que se acoplan a las lógicas y necesidades de la capital. Cabe resaltar que el área metropolitana es una de las más grandes de América Latina, con una población de alrededor de 11 millones de habitantes (Portafolio, 2019). Está compuesta por 21 municipios del departamento de Cundinamarca (Bojacá, Cajicá, Tenjo, Chía, Cogua, Cota, El Rosal, Facatativá, Tabio, Gachancipá, La Calera,

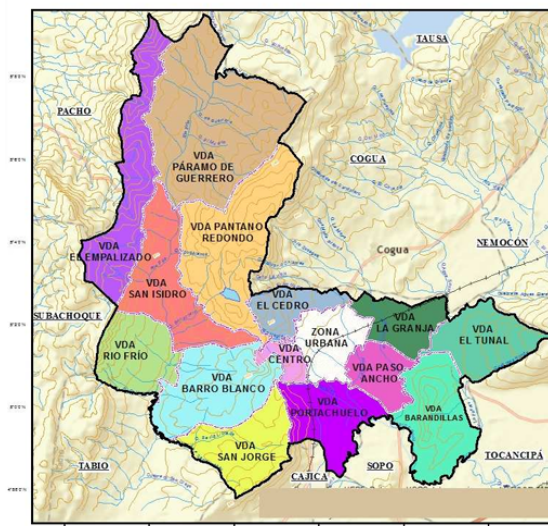
Madrid, Mosquera, Nemocón, Soacha, Sibaté, Sopó, Subachoque, Funza, Tocancipá, Zipacón y Zipaquirá), y el Distrito Capital de Bogotá. Según los artículos 319 y 325 de la constitución política de Colombia de 1991, las áreas metropolitanas brindan la posibilidad de reorganizar los territorios.

En el caso de Bogotá, se busca implementar una política del área metropolitana por medio del acto legislativo 02 del 22 de julio del 2020, que vincula a los que comparten dinámicas sociales, económicas, territoriales y ambientales con la capital para mejorar temas como la seguridad alimentaria; el mejoramiento de los servicios públicos; la protección natural del territorio, e integrar los sistemas de transporte para mejorar la conectividad entre los municipios y disminuir el tiempo de viaje. Uno de los proyectos que están en proceso de aprobación de presupuesto es el regiotram del Norte, el cual es un sistema férreo que conectará Bogotá con Zipaquirá y pasará por Chía y Cajicá. Cabe resaltar que para el año 2023, el costo del trayecto desde Zipaquirá hacia Bogotá es de \$8.000.

Dentro del área metropolitana, a 48 km de Bogotá, se encuentra ubicado el municipio de Zipaquirá, que limita “por el sur con Cajicá y Tabio; por el norte con Pacho y Cogua; por el occidente con Subachoque y Pacho; y por el oriente con Cogua, Nemocón y Tocancipá” (Jiménez, 2018, p. 6). Este municipio cuenta con 152.195 habitantes, de los cuales el 83.9 % están ubicados en la zona urbana, y tiene una densidad de 15.966 km², siendo el tercero más poblado de la sabana centro, contando para con 48.489 predios, de los cuales, 11.844 son rurales y 36.645 son urbanos (Sabana centro como vamos, 2020). Este municipio cuenta con la catedral de sal, la cual es uno de los destinos turísticos más importantes de la zona, a tal punto de ser nominada como la primera maravilla de Colombia.

Figura 4

Localización (Zipaquirá)



Nota. Adaptado de Localización, de Evaluación multi criterio, como herramientas para la gestión territorial 2015, Universidad Santo Tomás. ©

Según la base de datos suministrada por el departamento administrativo nacional de estadística (DANE) sobre la generación de valor agregado en los municipios para 2011 - 2021, se puede observar que en el valor agregado municipal del año 2021, los principales sectores económicos que tiene Zipaquirá y generaron más ganancia fueron el terciario, integrado por actividades como: electricidad, gas, agua, comercio, reparación de vehículos automotores, transporte, alojamiento, servicios de comida, información, comunicaciones, educación, salud, actividades artísticas, de entretenimiento, recreación, actividades de los hogares individuales, actividades financieras y de seguros, actividades inmobiliarias, profesionales, científicas, técnicas, de servicios administrativos, actividades financieras y de seguros. Los cuales generaron 1.440.000 millones de pesos en el 2021. Posteriormente, en el sector secundario, compuesto por actividades manufactureras y de construcción, aporta 215.000 millones de pesos. Finalmente, en las actividades primarias, correspondientes a la agricultura, ganadería, silvicultura, pesca, explotación de minas y canteras; se generaron 130.000 millones de pesos. Por lo cual, Zipaquirá para el 2021 tuvo un valor agregado de 1.785.000 millones de pesos, correspondientes al peso relativo en el valor agregado departamental del 2,7 %.

Según los censos del DANE de los años 2005 - 2018, Zipaquirá pasó de tener 101.551 a 129.652 habitantes, incrementando su población un 27,67 % en los últimos años y convirtiéndose en la segunda ciudad más poblada de sabana centro por debajo

residentes. Estos proyectos tienen el nombre de “La Toscana”, y están ubicados en la comuna cuatro del municipio, siendo esto a la periferia del casco urbano. Dentro de este proyecto, se encuentran dos conjuntos de tipo VIS llamados Carrara y Arezzo; y a su vez tres conjuntos de tipo no VIS llamados Sienna, Luca y Firenze. Cabe aclarar que los conjuntos anteriormente mencionados, están ubicados muy cercanos entre sí, rompiendo dinámicas de organización urbana en donde se dejan las viviendas de interés social alejadas de las otras viviendas. No obstante, cada apartamento varía entre los estratos 3 y 4¹, siendo los de estrato tres los conjuntos VIS. Así mismo, cada uno de estos proyectos cuenta con portería; sala de espera; gimnasio saludable; gimnasio con salón de spinning y aeróbicos; salones sociales; salón de recreación infantil; salón de juegos con zona de videojuegos; piscina de adultos y niños cubierta y climatizada y zona BBQ. (Constructora capital,2019).

Figura 6

Zonas comunes públicas



Nota. Adaptado de Zonas comunes públicas de ciudadela la Toscana 2020, Constructora Capital. ©.

¹ Según el DANE la estratificación socioeconómica es una clasificación en estratos de los inmuebles residenciales que deben recibir servicios públicos. Se realiza principalmente para cobrar de manera diferencial los servicios públicos domiciliarios. De esta manera, quienes tienen más capacidad económica pagan más por los servicios públicos y contribuyen para que los estratos bajos puedan costear sus servicios. (Ley 142 de 1994).

Esta investigación está centrada en el conjunto Sienna, el cual cuenta con “11 torres de apartamentos de 12 pisos, para un total de 517 apartamentos con altura de entrepiso de 2.28 metros; 622 parqueaderos, de los cuales 519 son privados, 103 parqueaderos de visitantes, y 20 para discapacitados” (Constructora capital,2019). Posee dos tipos de apartamentos, que constan de tres alcobas, dos baños y parqueadero, con áreas totales desde 71.88 m² hasta 82.01 m². Constituyendo los apartamentos más grandes de los proyectos de la Toscana.

Figura 7

Apartamento tipo 1 y 2



Nota. Adaptado de Apartamentos modelo Sienna 2016, Constructora Capital. ©

Además, este conjunto cuenta con tres edificios adicionales como el de portería, el cual está conformado por locales; parqueaderos; un lobby de 12.99 x 7.15

metros; una administración con un espacio de 6.70 x 4.52 metros; un cuarto de trabajadores de 7.26 x 4.52 metros; un bicicletero ubicado en el sótano y que dispone de 60 ganchos para almacenar bicicletas, teniendo un área total de 5.55 x 9.11 metros. Por otra parte, está el edificio social, el cual contiene dos salones sociales, siendo el primero con un área de 7.88 x 11.51 metros, que a su vez se une con el segundo salón social que tiene dimensiones de 7.25 x 11.51 metros, siendo estos salones un área en donde se realizan eventos y reuniones sociales; dos zonas BBQ con 8 sillas y 2 mesas, con un área total de “17.19 x 3.58 metros; un salón de juegos con una mesa de ping-pong, mesa de pool, dos televisores y dos consolas de videojuegos, teniendo una dimensión de 8.18 x 7.25 metros; salón de recreación infantil que está dotado con casa de títeres, piscina de pelotas, zona de colchonetas, tres mesas, doce sillas y un baño infantil, teniendo un área total de 8.20 x 7.88 metros” (Constructora capital,2019).

El último edificio que compone el conjunto Sienna es el deportivo, que incluye una piscina de adultos cubierta y climatizada con unas dimensiones de 16 x 6.06 metros, junto a una piscina de niños en forma ovalada, de 15.27 x 7.26 metros; dotados con cuatro asoladoras, cuatro mesas y dieciséis sillas. Además, cuenta con turcos para hombres y mujeres de 2.60 x 3.26 metros cada uno; un spa con jacuzzi. Un gimnasio dotado con diez bicicletas de spinning, dos caminadoras, una máquina multifuerza, dos bicicletas elípticas, diez colchonetas y equipos saludables para hacer ejercicio al aire libre. Tiene una dimensión total del espacio cubierto de 12.51 x 8.15 metros. Las zonas al aire libre, están compuestas por una cancha múltiple de 9.08 x 16.02 metros; un golfito de 8 hoyos con grama sintética sobre piso de concreto; un parque infantil dotado con seis elementos de diversión infantil: torre con pasamanos, tobogán, dos columpios, casa de juegos y 3 balancines teniendo dimensiones de 14.46 x 7.10 metros. Finalmente, están las zonas verdes y circulaciones peatonales que conforman una dimensión de 12.25 x 4.58 metros.(Constructora capital,2019).

Figura 8

Urbanismo (Sienna)



Nota. Adaptado de Urbanismo Sienna 2016, Constructora Capital. ©

Teniendo en cuenta los factores anteriormente mencionados, este artículo pretende estudiar los procesos de vivienda no VIS en el conjunto Sienna, La Toscana, con relación al fenómeno de ciudad dormitorio. Estando estructurado en cuatro secciones; como primera sección se referencia un estado del arte en donde se toman algunos referentes a partir de la sociología urbana, y así mismo, diferentes textos que estén relacionados con las ciudades, dormitorio, la urbanización y el crecimiento de las ciudades pertenecientes a determinadas áreas metropolitanas. Una segunda sección, corresponde a la metodología en donde se hace énfasis al análisis de la base de datos brindada por la sala de ventas de la constructora Capital y el DANE, junto a la creación de una encuesta a una muestra representativa de los residentes de Sienna. La tercera sección permite demostrar los resultados de la encuesta y entrevistas, junto al análisis de los datos que estas arrojaron, junto a la base de datos proporcionados por la Toscana. Con posterioridad, se hará la presentación de las consideraciones finales basadas en los resultados. Cabe mencionar que el presente artículo surge luego

de la realización del diplomado: Diseño y Análisis de encuestas sociales. Ofertado por la Facultad de Sociología de la Universidad Santo Tomás, cuyo objetivo es la implementación de Software, como herramienta de análisis en la investigación sociológica cuantitativa.

2. Estado del Arte

Para poder entender el proceso de vivienda no VIS en Zipaquirá, se deben tomar elementos de la sociología urbana. Uno de los teóricos más influyentes dentro de este campo es el sociólogo español, Manuel Castells. En su libro “La cuestión urbana” brinda una serie de conceptos y elementos enfocados desde una teoría marxista. En primera instancia hace referencia a lo *urbano* como un “aglomeración resultante de una fuerte concentración y de una densidad relativamente elevada que tendría [...] Una diferenciación funcional y social cada vez mayor” (Castells, 1972, p. 16). A su vez, este proceso de lo urbano y la vivienda tiene un propósito de “la reproducción de la fuerza de trabajo para la realización de los intereses de la clase dominante” (Castells, 1972, p.312). Esto quiere decir que el sector urbano está organizado de tal manera que el proletariado tenga la capacidad de descansar, comer y hacer actividades que le permitan tener una capacidad de generar una actividad productiva que genere riqueza. Por ello, el sector urbano está dividido en:

Un sistema de clases sociales; un sistema político que asegure a la vez el funcionamiento conjunto social en la dominación de la clase; un sistema institucional de inversión, en particular lo referente a la cultura y la técnica y un sistema de intercambio con el exterior (Castells, 1972, p.19)

Otro término que es fundamental al momento de analizar las problemáticas urbanas es la *urbanización*, que se toma como un proceso en el cual “una proporción significativamente importante de la población de una sociedad se concentre en un cierto espacio, en el cual se constituyen aglomeraciones funcional y socialmente interdependientes” (Castells, 1972, p. 26). Así mismo, puede verse como “la construcción de formas espaciales específicas de las sociedades humanas, caracterizadas por la significativa concentración de las actividades y poblaciones en un espacio restringido” (Castells, 1972, p. 26). No obstante, dependiendo del contexto

social, este fenómeno de urbanización puede variar y tener diferentes efectos en la sociedad. En el caso de Latinoamérica, en este proceso “las ciudades están directamente vinculadas con la metrópoli y apenas rebasan los límites de la región circundante en cuanto a sus comunicaciones y dependencias funcionales” (Castells, 1972, p. 63). Gracias a esta vinculación, se da la creación de procesos de vivienda en función de establecer a personas que quieran hacer una transición a los municipios aledaños, a una gran metrópoli. Generando fenómenos como la *Ciudad dormitorio*, la cual se toma como un área suburbana, con función residencial de aquellas personas que trabajan o estudian en una ciudad grande, con la finalidad de que estos realicen una reproducción de las fuerzas productivas fuera de la ciudad en la que tiene sus jornadas laborales.

Otro texto fundamental para entender las dinámicas urbanas que se están dando en Zipaquira, es el trabajo de Françoise Dureau, en donde estudia los “componentes sociales y espaciales de movilidad residencial en Bogotá”. Analizando la elección sobre la localización de vivienda que tiene los habitantes de Bogotá, teniendo en cuenta la duración de la permanencia en una vivienda o la probabilidad de una mudanza. Los factores que determinan estos cambios de vivienda, son generados debido a que “ciertos individuos se ven orillados a hospedarse en la vivienda de algún pariente tras un periodo de autonomía, mientras otros optan por arrendar una nueva residencia”(Dureau, 2005,p.91); estos cambios están generalmente enfatizados en un mejoramiento del tiempo y espacio interurbano de Bogotá. Es importante resaltar que poder realizar una movilidad residencial es un privilegio, debido a que “la mayoría de las familias populares no disponen de los recursos que les permitan pensar en adquirir otra vivienda en el transcurso de su vida.(Dureau, 2005,p.94). En este sentido, se puede decir que aquellas personas que hicieron su transición al municipio de Zipaquirá, especialmente a viviendas no VIS, son clases sociales media o media alta.

Teniendo en cuenta lo anterior y el texto de Girola, en donde estudia el fenómeno metropolitano en la ciudad de Buenos Aires, en donde se argumenta que estos cambios de vivienda pueden estar suscitados no solamente por un mejoramiento en los aspectos tiempo y espacio. Si no que también, en el caso de los conjuntos residenciales, se brinda un espacio de seguridad, ya que “estos nuevos

emprendimientos constituyen desarrollos inmobiliarios parquizados, separados del entorno mediante la presencia de dispositivos de seguridad y control de accesos” (M. Girola, p.7), por lo cual muchas personas al momento de hacer una transición escogen opciones como los conjuntos. No obstante, estos conjuntos residenciales basan su seguridad en una segregación en donde:

La segregación constituye un concepto polisémico que liga los fenómenos sociales con los espacios en los cuales se inscriben, un término que refiere a la organización territorial de la metrópolis y a los lazos que establecen entre sí los grupos que la habitan. El término alude a la despareja distribución de los individuos en el espacio y a su acceso diferenciado a los recursos materiales y bienes simbólicos. (M. Girola, p.7)

Así mismo, esta segregación también puede verse evidenciada a partir del texto de Muñoz, en donde se puede observar como la ciudad chilena de Chiguayante, cambia sus dinámicas urbanas al pertenecer al área metropolitana de Concepción. No obstante, en este proceso surge una segregación urbana en la que da una distribución desigual de los grupos sociales en el territorio. Según el autor, estas transformaciones se dan en cuatro etapas, la primera consiste en el desarrollo en torno a las instalaciones industriales, en donde al expandirse el comercio, causando la llegada de migrantes que empiezan un proceso laboral en las nuevas fábricas; por lo cual, empiezan una búsqueda de vivienda “aprovechando una oferta de terrenos con valores más bajos que los de Concepción” (Muñoz,2017,p.90). Posteriormente, la segunda etapa consiste en una primera expansión urbana enfocada en subdivisión y la transformación desordenada de lo rural a urbano, aumentando condiciones precarias.

En la tercera etapa se ve una fuerte construcción de viviendas de interés social en las diferentes partes de la región. En la conclusión de este proceso de segregación urbana, en la cuarta etapa se tiene una tercera urbanización en la que el suelo rural, concebido como barato, pasa a ser uno urbano de alto precio. Teniendo en cuenta que este proceso en sus primeras etapas “estaba destinado a la creación de productividad y trabajo, generando una comuna activa, para luego transformarse en una ciudad dormitorio, asimilando el paradigma destinado a llenar el terreno desocupado próximo a la ciudad central de Concepción” (Muñoz,2017,p.92).

Cabe aclarar que dentro de este proceso de urbanización, en relación con las necesidades metropolitanas frente a una ciudad central, como lo son Bogotá o Concepción, causan:

Relaciones de «dependencia» y «soberanía» sobre ciudades menores (ciudades satélites, llamadas comunas), que se ven sometidas a rees-estructuraciones económicas, culturales, urbanas, y sobre todo, a nuevas problemáticas sociales en función de las necesidades de estas ciudades centrales, que imponen nuevos paradigmas y desafíos a enfrentar para las ciudades pequeñas. (Muños,2017,p.86)

Por tal motivo, es necesario generar políticas que permitan una buena planeación del territorio urbano frente a estos procesos de segregación residencial y ciudad dormitorio, ya que estos fomentan “el hermetismo social y económico en función de los caprichos del sistema inmobiliario” (Muños,2017,p. 97). Generando cada vez más un crecimiento urbano desproporcionado que pueden llegar a afectar la calidad de vida de los ciudadanos. Cabe aclarar que estos dos fenómenos “afligen a casi todas las ciudades latinoamericanas en distinta escala” (Muños,2017,p.96).

En el artículo de Carlos Francisco Galvis Gómez, titulado “Área metropolitana Bogotá-Cundinamarca: potencialidades, obstáculos y retos”, publicado en la revista “Ciudades, Estados y Política” de la Universidad Nacional de Colombia, por medio de una revisión de fuentes secundarias, se busca determinar las diferentes potencialidades, los obstáculos y retos que tendría la creación y consolidación de un área metropolitana alrededor del sector de la ciudad de Bogotá. Teniendo en cuenta que estas “son disposiciones normativas e instrumentos de organización del territorio que buscan consolidar nuevas formas de asociatividad entre ciudades y municipios aledaños, con el fin de reconocer relaciones de territorialidad que sobrepasan los límites político-administrativos existentes” (Galvis,2020, p.3). Es por esto, que el proceso metropolitano representa un reto, en la organización urbanística colombiana, especialmente cuando este debe presentar medidas para poder mejorar las infraestructuras relacionadas con la salud, servicios públicos, educación y una disminución en los tiempos de viaje entre Bogotá y sus ciudades satélite.

No obstante, este proceso puede llegar a ser contraproducente si no se logra tener una buena planeación urbanística, ya que en dado caso de que los municipios aledaños no estén preparados para tener una transformación urbana acorde a las dinámicas de la metrópoli. La construcción de servicios puede brindar la estructura que han tomado en Bogotá, por el hecho de que se “busca fortalecer y beneficiar a los grandes bancos y capitales financieros que sacan provecho de esta visión y apuesta económica” (Galvis, 2020, p. 7). Es por esta razón, que se debe tener un control político en el sentido que, si se siguen dando relaciones de interés y clientelismo en “las apuestas económicas actuales, solo va a profundizar la desigualdad, la pobreza, la desindustrialización y la falta de soberanía alimentaria acompañada de la destrucción ambiental y cultural del territorio” (Galvis, 2020, p. 8).

Este fenómeno de clientelismo y corrupción en el caso específico de Cundinamarca requiere un mayor control, ya que en palabras de autor:

Los gobernadores han sido investigados o condenados por profundos problemas de corrupción, como en el caso de Pablo Ardila, Álvaro Cruz, sin contar alcaldes y concejales investigados, sancionados o condenados como en Cajicá, El Rosal, Chía, entre otros, en su gran mayoría vinculados a temas de ordenamiento territorial y de servicios públicos, siendo estos temas centrales en la apuesta del área metropolitana. (Galvis, 2020, p. 9)

Por tal motivo, “la forma cómo se organiza el territorio debe ser un proceso democrático que surja de las comunidades y no desde una élite política que desde arriba organice de forma autoritaria el territorio” (Galvis, 2020, p. 10). Gracias a este artículo se permite dar una reflexión de la importancia de la construcción del área metropolitana con una veeduría pertinente y la creación de políticas de abajo hacia arriba, en donde las personas y municipios construyan desde sus necesidades. Todo esto con el fin de que se brinden una variedad de servicios que integren a Bogotá y los territorios cercanos.

De igual manera, para el caso de Zipaquirá, se tienen en cuenta las actividades de ocio en los procesos de urbanización, ya que “a medida que la sociedad industrial se desarrolla y, con ella, la sociedad de consumo de masas, la

utilización del tiempo libre se convierte en un asunto cada vez más importante” (Artacho, 2015, p.70). De este modo, tras cada proceso de urbanización, se van generando más actividades de ocio, siendo estas decisivas al momento de generar una apropiación de la ciudad. En este sentido, los conjuntos residenciales construidos por Capital en Zipaquirá cuentan con espacios adaptados para las actividades de tiempo libre, al ofrecer diversas zonas comunes destinadas al entretenimiento.

En el artículo “De pueblos a ciudad dormitorio”, escrito por Sergio Andrés Cabello y Nubia Pascua de la Universidad de La Rioja, publicado en el año 2014 en Inguruak. Revista Vasca de Sociología. Pretende estudiar el crecimiento exponencial del área metropolitana de Logroño, siendo esta una ciudad española de gran tamaño, pero gracias a un “boom inmobiliario” se dio una gran expansión territorial de esta ciudad. Trayendo consigo, nuevos barrios residenciales en sus límites y de los *municipios limítrofes* que lo rodean. La metodología utilizada para la realización de este estudio fue cuantitativo, en donde se desarrollan varias gráficas donde se pueden evidenciar las distancias metropolitanas; la población de Logroño junto a su área metropolitana del 2011; el crecimiento de La Rioja, Logroño y su área metropolitana en los años 1998 - 2011; Procedencia de la población en 2011; Estructura de la población por grandes grupos de edad en el 2011; Tasa de maternidad en la población de Logroño en el 2010; índice de infancia en el área metropolitana de Logroño en el año 2010.

Todo esto con el fin de hacer un análisis completo del evidente crecimiento con dinámicas de ciudad dormitorio, teniendo como consecuencia que los municipios cercanos cambien su fisonomía en función de este fenómeno. Uno de los resultados más importantes de esta investigación, es que se logró clasificar la población existente en los municipios, siendo estos *los naturales o autóctonos, población no integrada* (antes del boom inmobiliario) y por último los *nuevos habitantes integrados*. Teniendo como conclusión que en este proceso de crecimiento se da una identidad dependiente al periodo que lleva el residente al territorio; así mismo, plantea que las ciudades que sean híbridas entre lo urbano y lo rural que están ubicadas en el área metropolitana de Logroño son las que han tenido un mayor crecimiento urbano gracias al fenómeno de las ciudades dormitorio.

El caso de Logroño, puede ser comparado con Zipaquirá, ya que gracias al incremento poblacional del 27,67% entre el 2015 al 2018, se dan procesos de un “boom inmobiliario”. Este fenómeno se da gracias que este municipio, al ser parte del área metropolitana de Bogotá, se dan unas dinámicas en el que los “pueblos del entorno cambian su fisonomía y sus funciones debido a los nuevos vínculos establecidos con el área metropolitana”(Cabello, 2014,p. 604). Esto quiere decir que, gracias a la cercanía con la capital, los municipios cercanos sufren una serie de transformaciones que tiene una función cada vez más residencial. Así mismo, en este proceso a ciudad dormitorio se dan ciertas “transformaciones rápidas que tienen consecuencias sobre la imagen y la autoimagen de esta localidad, sobre sus identidades colectivas” (Cabello, 2014,p.604). Es decir que, tras el crecimiento poblacional y urbano, no solamente se genera un cambio en la perspectiva de los pobladores “autóctonos”. Si no que también, surgen una serie de necesidades como la creación de nuevos colegios, calles, un aumento del comercio y un acceso a viviendas más asequibles, la cual es “la causa de la llegada de estos nuevos habitantes” (Cabello, 2014,p.617), como fue en el caso de los pueblos cercanos a Logroño.

En el trabajo de grado titulado “Esto es una migración de la ciudad al campo”, de Molina (2006), se busca determinar los cambios sociales y económicos dentro de Cajicá y como se han realizado diferentes estrategias respecto al crecimiento urbano que está sufriendo el municipio. Para ello, se hizo una reconstrucción histórica del proceso de urbanización, donde una parte significativa la aportaron pobladores tradicionales de Cajicá. Posteriormente, se trabajó en una revisión de fuentes secundarias que permitiera sintetizar la historia municipal con la nacional. Teniendo en cuenta lo anterior, identificaron cambios económicos y sociales debido a llegada de nuevos conjuntos residenciales y la migración masiva hacia el municipio.

Esta recolección de información fue gracias a un trabajo conjunto con las JAC (Juntas de Acción Comunal), se implementaron entrevistas e historias de vida a diez presidentes de Junta de acción comunal. Seguido de esto se estableció con el representante de la agremiación, un grupo de discusión para abarcar los cambios económicos dentro del municipio tras la llegada de nuevos residentes y el proceso de transformación que está viviendo Cajicá. Determinando que este proceso es un fenómeno económico, físico, social, cultural y ambiental. Esto quiere decir que, los

municipios pertenecientes al área metropolitana tienen un cambio acorde a las lógicas del distrito capital, teniendo como consecuencia el fenómeno las ciudades dormitorio en donde el municipio obtiene una función netamente residencial, para que sus habitantes hagan sus oficios laborales o académicos en otras ciudades. Una de las principales razones para que se dé este crecimiento poblacional en sectores como Cajicá o Zipaquirá “se debe al movimiento migratorio que se produce por la atracción que suscita en los ciudadanos, el ambiente campestre y tranquilo para vivir” (Santana,2006,p.6). Siendo estas una de las ventajas de las ciudades pequeñas ubicadas alrededor de Bogotá.

3. Metodología

Para determinar los procesos de transformación de Zipaquirá como ciudad dormitorio de la metrópolis de Bogotá. Se tomó como muestra de estudio, el conjunto Sienna la Toscana, ya que este hace parte de los procesos del boom inmobiliario del municipio y la transformación a ciudad satélite. Al momento del análisis, se realizó en primera instancia una recolección de fuentes secundarias que ayudarán a fortalecer las bases teóricas e históricas que ayuden a la comprensión y análisis de las transformaciones urbanas que ha tenido el municipio, acorde con su relación con Bogotá . Para hacer esto posible, se tomó información de la herramienta de investigación llamada Scopus, por medio de una búsqueda avanzada con los operadores booleanos urban AND mobility AND metropolitan. Teniendo como resultado, un total de 2.128 documentos, de los cuales 1.298 son pertenecientes al área de las ciencias sociales. Por tal motivo se tienen en cuenta los textos que sean más acordes a la investigación y tomen temas similares.

Posteriormente, se dio inicio a una metodología mixta, en donde se tomaron bases de datos sobre la creación de viviendas VIS y no VIS por municipios suministradas por el DANE; los proyectos, de vivienda aprobados extraídos de la secretaria de planeación de Zipaquirá y datos de los conjuntos, obtenidos de la sala de ventas de la constructora Capital. Para filtrar información de la última base de datos mencionada se tuvieron en cuenta las siguientes variables:

- Nombre del conjunto

- Tipo de vivienda
- Cantidad de apartamentos por conjunto
- Cantidad de habitaciones
- Cantidad vendida

Así mismo, se aplicó una encuesta a una muestra representativa de 158 residentes del conjunto Sienna, con el fin de conocer su procedencia y las dinámicas de movilidad que tienen las personas que residen en el conjunto y realizan actividades laborales o de estudio en la ciudad Bogotá. Para hacer esto posible, se puso en marcha una selección de los informantes con determinadas características para que ayuden a cumplir los objetivos de la investigación. Para ello, se realizó un muestreo deliberado en el que los participantes de la encuesta debían tener un perfil en el cual tenían que ser residentes en los conjuntos de Sienna la Toscana y haber cumplido la mayoría de edad. No obstante, la mayor parte de las variables fueron aplicadas a la población que tiene actividades académicas o laborales en Bogotá. Cabe resaltar que dentro de los aspectos éticos de la investigación, se aclaró dentro de la encuesta que las encuestas fueron efectuadas bajo un principio de confidencialidad, para en dado caso se mantenga la identidad e integridad del sujeto, especificando que los datos recolectados serán utilizados únicamente con fines académicos.

Las variables que fueron aplicadas y analizadas dentro de la encuesta fueron:

- Edad.
- Residencia anterior en Bogotá.
- Actividades laborales o académicas en Bogotá.
- Días que viaja a Bogotá por semana.
- Tipo de transporte en el que se moviliza hacia Bogotá.
- Gasto diario en cada trayecto hacia Bogotá.
- Localidad de Bogotá a la que viaja.

Para hacer el análisis de estas variables se realizó una tabla dinámica que permitiera con una mayor facilidad filtrar y cruzar los datos correspondientes a la encuesta, teniendo como resultado una serie de gráficas que sintetizan la información correspondiente. Así mismo se ejecutaron dos entrevistas para complementar la

información necesaria para la comprensión del tema; en primera instancia se entrevistaron a tres residentes que hicieron su transición de Bogotá a Zipaquirá, con fin conocer las razones por las cuales decidieron hacer su transición de Bogotá a Zipaquirá, y como son las dinámicas de movilidad que tienen las personas que ejecutan actividades laborales o de estudio en la ciudad Bogotá.

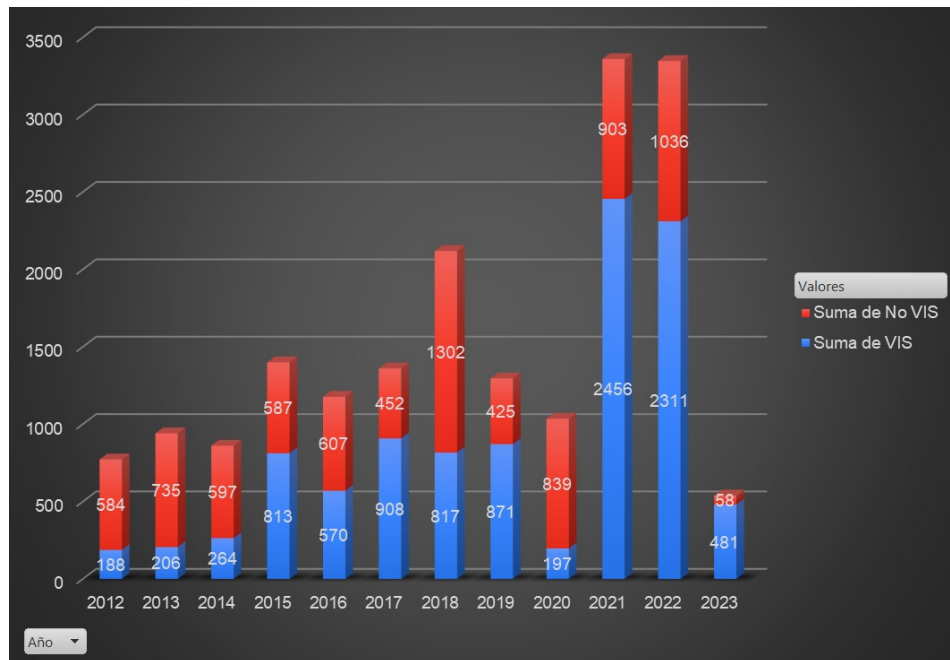
En segunda instancia se entrevistaron a dos personas nativas de Zipaquirá que estén haciendo su residencia en el conjunto residencial Sienna la Toscana. Con el fin de conocer las razones por las cuales decidieron pasarse a esta serie de conjuntos y cuáles han sido los cambios que han transcurrido en Zipaquirá tras la llegada del crecimiento urbano y el aumento de densidad poblacional. Cabe aclarar que para el desarrollo del diálogo, se les solicitó un consentimiento para grabación de la información, la cual tendrá un uso netamente académico relacionado con la investigación educativa.

4. Resultados

Gracias a la base de datos obtenidos del DANE sobre la producción de viviendas VIS y no VIS disgregadas por municipios. Se determina que a partir del 2012 hasta el primer trimestre del año 2023, Zipaquirá ha tenido un incremento en las zonas urbanas debido a la construcción masiva de, 18.207 viviendas. De los cuales el 55,3 % corresponde a proyectos residenciales VIS y mientras que el 44,6 % restante son de tipo no VIS. Determinando que a partir del 2012 se ha ido generando un boom inmobiliario, cabe aclarar que entre los años 2021 y 2022 se dio la mayor construcción de viviendas, correspondientes a un 36,8 % de la totalidad, como puede verse en la figura nueve.

Figura 9

Construcción de vivienda VIS y no VIS 2012-2023



Nota. Fuente: Vivienda VIS y no VIS, DANE, 2023. Elaboración propia.

Teniendo en cuenta la información recolectada por la secretaría de hacienda de Zipaquirá. Es posible aclarar que para el año 2023 hay 29 proyectos en ejecución dentro del municipio, teniendo como resultado un total de 7.286 unidades de viviendas aprobadas. Por lo cual, se siguen generando una alta cantidad de proyectos habitacionales que incrementa desproporcionadamente el área urbana y la densidad poblacional, trayendo consigo problemáticas de planeación urbana y, por lo tanto, una afectación en la calidad de vida dentro del municipio. (Proyectos de agrupación en ejecución, de Control vivienda 2023, concejal Juan Gutiérrez).

Gracias a la sistematización sobre los datos ofrecidos por la sala de ventas de Capital en Zipaquirá, se pudo obtener la siguiente tabla que muestra datos generales sobre los conjuntos pertenecientes al proyecto de la Toscana. En donde se puede observar que estos proyectos han ido transcurriendo a partir del año 2016 hasta el 2021; además, se tiene en cuenta que la totalidad del proyecto se encuentra vendido y entregado. Por lo cual, hay una totalidad de 2.876 apartamentos con dos baños y tres alcobas que pueden llegar a abarcar hasta cuatro personas cada uno. Es decir, que todos los conjuntos tienen una capacidad de albergar a 5.156 personas.

Tabla 1

Proyectos La Toscana

LUCCA	NO VIS
Inicio y finalización de las obras	Inicio 2016-finalización 2019
Cantidad de apartamentos en cada conjunto	480
Número de baños y habitaciones de cada apartamento	2 baños-3 Habitaciones
Número de apartamentos vendidos y no vendidos	Total, proyecto vendido y entregado
SIENNA	NO VIS
Inicio y finalización de las obras	Inicio 2016-finalización 2019
Cantidad de apartamentos en cada conjunto	570
Número de baños y habitaciones de cada apartamento	2 baños-3 Habitaciones
Número de apartamentos vendidos y no vendidos	Total, proyecto vendido y entregado
CARRARA	VIS
Inicio y finalización de las obras	Inicio 2018-finalización 2021
Cantidad de apartamentos en cada conjunto	596
Número de baños y habitaciones de cada apartamento	2 baños-3 Habitaciones

Número de apartamentos vendidos y no vendidos	Total, proyecto vendido
<hr/>	
FIRENZE	NO VIS
<hr/>	
Inicio y finalización de las obras	Inicio 2021-finalización 2023
Cantidad de apartamentos en cada conjunto	470
Número de baños y habitaciones de cada apartamento	2 baños-3 Habitaciones
Número de apartamentos vendidos y no vendidos	Total, proyecto vendido
<hr/>	
AREZZO	VIS
<hr/>	
Inicio y finalización de las obras	Inicio 2020-finalización 2023
Cantidad de apartamentos en cada conjunto	760
Número de baños y habitaciones de cada apartamento	2 baños-3 Habitaciones
Número de apartamentos vendidos y no vendidos	Total, proyecto vendido

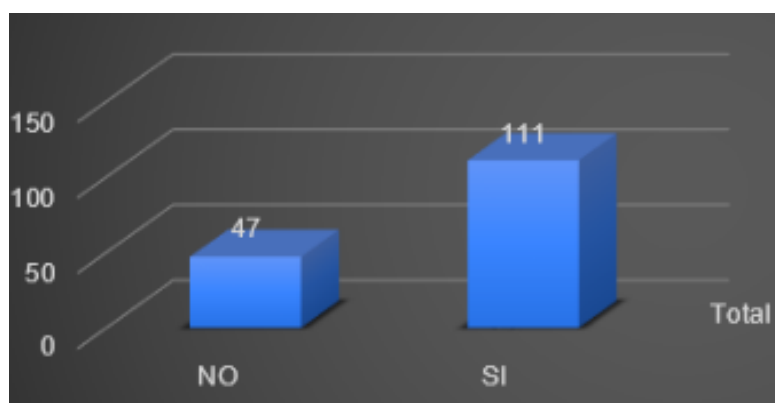
Nota. Fuente: Elaboración propia.

Posteriormente, gracias a la encuesta realizada a residentes del conjunto Sienna, con una muestra representativa de 158 personas de 1.800 habitantes del conjunto. Se pudieron determinar las relaciones metropolitanas entre Zipaquirá y Bogotá, frente a la ciudad dormitorio. Gracias a esto se pudo evidenciar que de los 158 encuestados, tan solo el 29.7 % no había tenido una residencia anterior a Bogotá, mientras que el 70.2 % restante si vivían con anterioridad en la capital. Esto demuestra que los principales compradores de las viviendas no VIS ofertadas por las grandes constructoras ubicadas en Zipaquirá. Así mismo, demuestra un alto índice de

emigración por parte de personas que anteriormente residían en Bogotá, pues estas equivalen a un 70 % de la población encuestada.

Figura 10

Personas que residían con anterioridad en Bogotá.

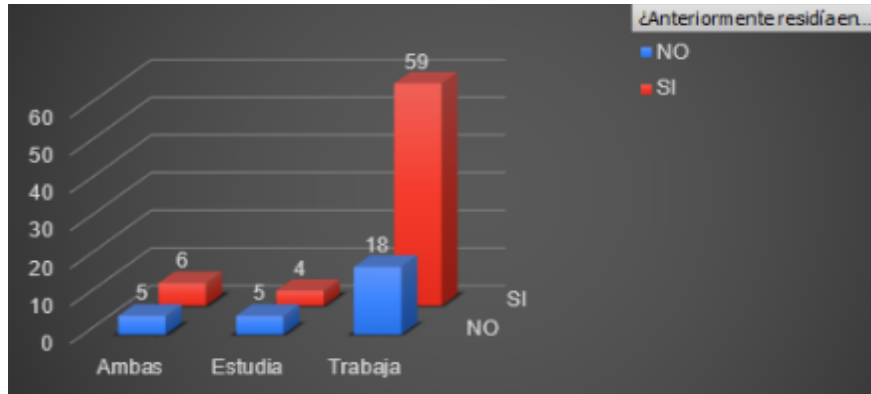


Nota. Fuente: Elaboración propia. Gráfica del ítem 2: “¿Vivía con anterioridad en Bogotá?”, de la encuesta Movilidad Zipaquirá-Bogotá. (n=158)

Para determinar el fenómeno de ciudad dormitorio, se les preguntó a los participantes si tienen actividades laborales o académicas dentro de la ciudad de Bogotá. Determinando que del total de encuestados, el 61.3 % tienen estas actividades dentro de la ciudad capital. De las cuales, tan solo el 17.7 % no residían anteriormente en Bogotá, mientras que el otro 43.6 % tuvo su residencia en la metrópoli. Dando cuenta que, gran parte de las personas provenientes de Bogotá que se instalaron dentro del conjunto residencial, ejecutan en su mayoría actividades laborales. Determinando qué gran parte de los procesos de vivienda dentro de Zipaquirá tienen funciones ligadas a una ciudad dormitorio.

Figura 11

Personas que estudian y trabajan en Bogotá.

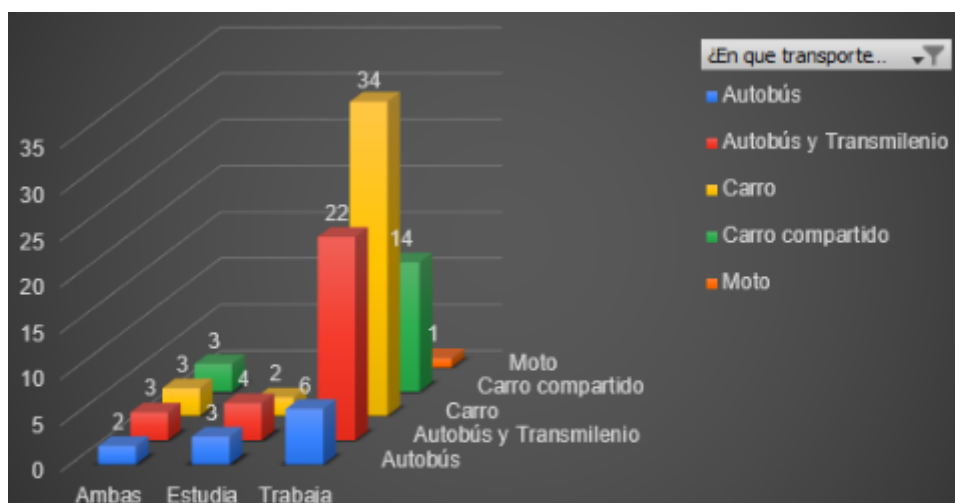


Nota. Fuente: Elaboración propia. Gráfica del ítem 7: “¿Trabaja o estudia en Bogotá?”, de la encuesta Movilidad Zipaquirá-Bogotá. (n=97)

Del 61.3 % de las personas que hacen actividades en Bogotá, la mayoría tiene actividades laborales, ya que el 48.7 % personas trabajan, 5.6 % estudian y 6.9 % hacen ambas. Así mismo, estas personas utilizan diferentes medios para movilizarse, en su gran mayoría los que trabajan se movilizan en carro, mientras que las personas que estudian usan los servicios de bus y los sistemas de transporte en Bogotá como tras milenio. Cabe resaltar que, dentro de los residentes, surgen actividades en donde se ofrecen servicios de transporte en carros compartidos, en donde del 61.3 % de las personas que viajan a Bogotá, el 10.7 % de personas que toman este modo de transporte.

Figura 12

Medios de transporte.



Nota. Fuente: Elaboración propia. Gráfica de la correlación de los ítems 7: “¿Vivía con anterioridad en Bogotá?”, y 11: “¿En qué transporte se moviliza hacia Bogotá?”, de la encuesta Movilidad Zipaquirá-Bogotá. (n=97)

Siguiendo con las dinámicas de movilidad enfatizadas en la relación metropolitana, es pertinente analizar los tiempos de viaje de las 97 personas que viajan a la semana a Bogotá, ya que un 25,7 % tarda entre dos horas y media a tres horas; el 56,1 % de las personas tardan entre hora y media a 2 horas; mientras que el 9,2 % restante dura entre 45 minutos a una hora para llegar a sus lugares de trabajos y estudios. No obstante, se debe aclarar que en el recorrido de ida y vuelta el tiempo de viaje tiende a duplicarse, pudiendo generar un desgaste de las fuerzas productivas de las personas.

Figura 13

Tiempo de transporte.



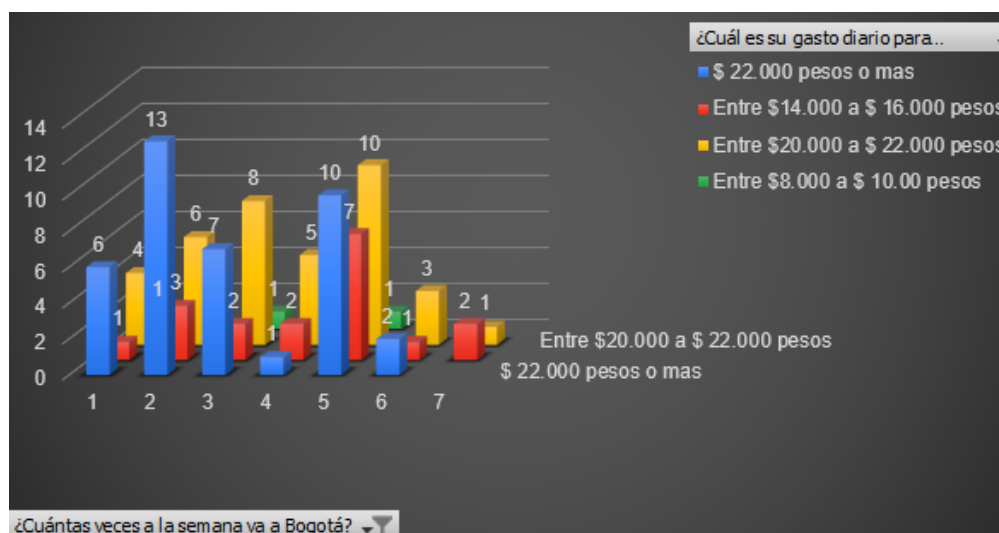
Nota. Fuente: Elaboración propia. Gráfica del ítem 13: “¿Cuánto tiempo tarda en llegar a Bogotá?”, de la encuesta Movilidad Zipaquirá-Bogotá. (n=97)

Teniendo en cuenta esta dinámica de transporte, se evidencia que del 61.3 % del las personas que viajan por lo menos una vez a Bogotá, el 48.1 % tienen gastos diarios en pasajes desde los \$20.000.00 pesos en adelante, mientras que un 9.4 % gastan desde los \$8.000.00 a \$16.000.00 pesos. Según lo anterior, una persona que viaje de lunes a domingo y tiene un gasto diario de aproximadamente \$22.000.00, por lo cual equivale a un gasto mensual de \$440.000.00 pesos . Siendo el equivalente al

37.9 % de un SMMLV. Así mismo, esto permite determinar que las personas que hacen esta transición recurrente hacia Bogotá están situados entre la clase media y media alta, pues para poder costear el transporte se debe tener una ganancia mayor al SMLV.

Figura 14

Costos de transporte.

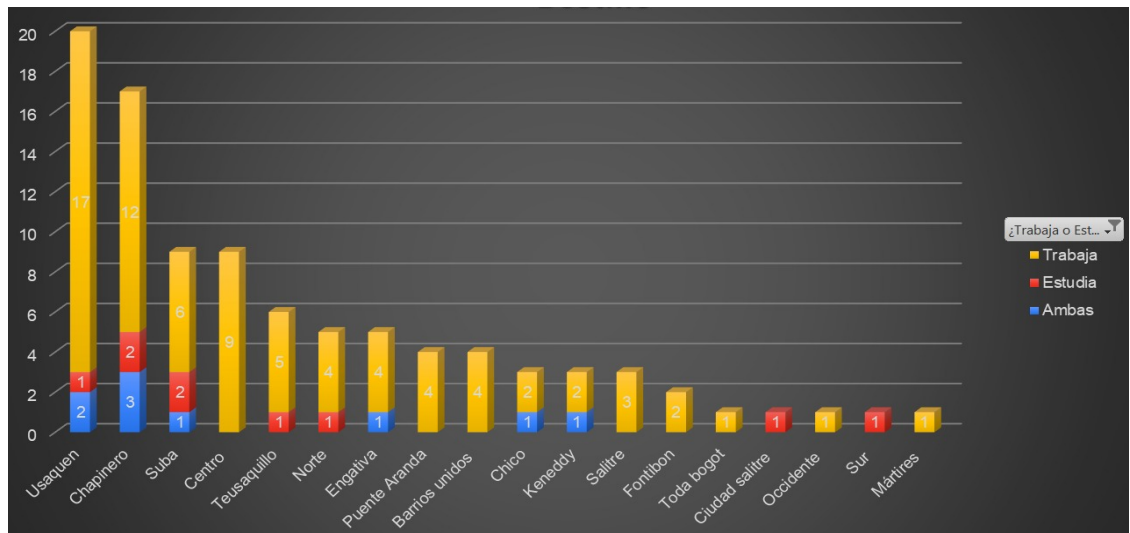


Nota. Fuente: Elaboración propia. Gráfica de la correlación entre los ítems 8: “¿Trabaja o estudia en Bogotá?”, y 10: “¿Cuántas veces a la semana va a Bogotá?”, de la encuesta Movilidad Zipaquirá-Bogotá. (n=97)

Las dinámicas de tiempo y costos pueden estar influenciadas por las desigualdades espaciales, ya que entre largo sea el trayecto tiene un mayor costo, dentro de la encuesta realizada la mayoría de personas se movilizan a sectores del norte y centro de Bogotá. Por el hecho de que los dos lugares que más frecuentados por los 97 residentes son la localidad Usaquen con un 20,6 % y Chapinero con un 17,5 %, con lo cual se difiere que en estas dos las principales localidades se dan las principales fuentes de empleo a las que están vinculadas los residentes del conjunto.

Figura 15

Localidades a las que viajan.



Nota. Fuente: Elaboración propia. Gráfica del ítem 12: “¿A qué localidad de Bogotá viaja?”, de la encuesta Movilidad Zipaquirá-Bogotá. (n=97)

A pesar del tiempo y dinero que requiere la movilidad entre Zipaquirá y Bogotá, los residentes que hicieron su transición de la capital al municipio y transportan varias veces a la semana por actividades laborales o académicas, prefieren mantener su permanencia en Zipaquirá, ya que para ellos:

Las ventajas son la tranquilidad, el tema de salud, tema ambiental, facilidad para desplazarse en la sabana de Bogotá, en la parte norte, para cualquier otro municipio que quiero descansar y el costo de vida también es más económico que Bogotá. (O. Figueroa, Residente del conjunto Sienna la Toscana. Entrevista. 27 de mayo de 2023)

Teniendo en cuenta el anterior fragmento de una encuesta realizada a un residente del conjunto, se puede observar que a de que la movilidad a su lugar de trabajo, prefiere habitar en un lugar que le brinde otros beneficios como un menor costo de vida y un lugar que no tenga las mismas dinámicas que Bogotá.

Tras la llegada masiva de proyectos habitacionales en Zipaquirá, se dio un crecimiento urbano y poblacional, ya que dese la perspectiva de los habitantes nativos del municipio:

“Son más las falencias que los beneficios, porque al llegar tanta gente ya están colapsando las vías, los servicios públicos [...] las vías ya son insuficientes y el mal estado nos perjudica, ya hay mucho trancón. Otro tema es la inseguridad, era un

pueblo en donde uno podía salir tranquilo, ya estamos igual que en una capital , mucha inseguridad en las calles y en los conjuntos” (G. Nieto, Residente del conjunto Sienna la Toscana. Entrevista. 27 de mayo de 2023).

Esta serie de fenómenos es debido a que el municipio no está preparado urbanísticamente para albergar tantas personas tras el crecimiento de las zonas urbanas. Así mismo, teniendo en cuenta la modernidad líquida plateada por Girola. Se determina que las personas están en una búsqueda constante de seguridad, la cual es brindada por los conjuntos residenciales como Sienna la Toscana “en donde cierto modo hay una seguridad en la entrada de los conjuntos” (G. Nieto, Residente del conjunto Sienna la Toscana. Entrevista. 27 de mayo de 2023).

las personas que hacen su transición a estos conjuntos

5. Conclusiones

Gracias a lo aprendido dentro del diplomado de diseño y análisis de encuestas sociales, de la Universidad Santo Tomás, fue posible determinar, los procesos de transformación de Zipaquirá como ciudad dormitorio de la metrópolis de Bogotá, especialmente en los tipos de vivienda no VIS de los conjuntos residenciales en Zipaquirá. Debido a que en la encuesta realizada, el 70.2 % de los residentes del conjunto Sienna la Toscana, tuvieron una anterior residencia en la ciudad capital y qué de los cuales el 61.3 % viaja a la capital por lo menos una vez a la semana con fines laborales o académicos. Reafirmando que los procesos de vivienda, especialmente de los conjuntos residenciales, cumplen con la función de ciudad dormitorio que tiene el municipio.

Cabe resaltar que tras la llegada de nuevos proyectos de vivienda en Zipaquirá, se crea una publicidad que tiene como principal población objetivo, a las personas que busquen hacer una transición a ciudades cercanas a Bogotá, ofreciendo un lugar que les brinde la sensación de seguridad y tranquilo con todas las comodidades que posiblemente so se tenían en la capital. Una de las razones por las que las personas se pasan a vivir a Zipaquirá , es debido a que al ser una ciudad pequeña, no cuenta con las mismas dinámicas sociales y organizativas de Bogotá; por lo cual, al ser Zipaquirá un sitio “más tranquilo” en comparación con la capital colombiana. Además, los

nuevos residentes perciben otros beneficios tales como la cercanía a otros municipios de la sabana centro; mayor seguridad; menor costo en los servicios públicos y mayor movilidad dentro del municipio. No obstante, muchos habitantes nativos generan nuevos procesos de residencia en estos nuevos conjuntos residenciales.

A pesar de todos los beneficios anteriormente mencionados, existen algunas desventajas para aquellos residentes que hicieron su transición a Zipaquirá, especialmente a aquellos que viajan constantemente a Bogotá. Debido al incremento de los costos y el viaje transitorio, que puede llegar a afectar las fuerzas productivas de las personas, por factores como el tiempo de viaje y el estrés que este genere. Así mismo, este fenómeno también ha afectado a Zipaquirá en el sentido que se ha generado un crecimiento del espacio urbano en el municipio, convirtiéndolo en uno de los sectores más grandes y poblados en Sabana centro. Impactando dinámicas económicas, de convivencia, transporte y servicios públicos. Esto, debido a que Zipaquirá no está preparada para un crecimiento urbano de manera acelerada, trayendo consecuencias como el aumento de tráfico por la falta de estructura vial, un incremento en la inseguridad, como también él colapsando los servicios de agua y alcantarillado.

Se puede determinar que los grandes proyectos habitacionales que se generan en las ciudades aledañas a Bogotá, contribuyen a la transformación a ciudades dormitorio debido a que la mayoría de compradores de estas viviendas, en especial las no VIS provienen de la capital y conservan actividades laborales dentro de esta. Sin embargo, este crecimiento urbano y poblacional no se da solamente por parte de migrantes, sino que también por población nativa que busca una oportunidad de vivienda dentro de los proyectos ofrecidos por las grandes constructoras que llegan al municipio. Cabe aclarar que este fenómeno de segregación y expansión urbana trae consigo un incremento desproporcionado de las zonas urbanas, teniendo como consecuencia un colapso de los servicios públicos e infraestructura, ya que no se tiene suficientes recursos y capacidad para tantas personas que llegan constantemente a partir del boom inmobiliario que inicio en el 2012. Es por este motivo que se deben generar diferentes propuestas de diseño y apropiación del territorio, que permitan a quienes empiezan a vivir en el municipio conocer sus características ambientales, culturales, arqueológicas e históricas.

Así mismo, la creación de políticas de intervención en el espacio y estructuras pública, que permitan una mejor estructura vial que tenga la capacidad de abarcar la cantidad de automóviles que cada vez se movilizan más dentro del municipio; una mayor cobertura de los servicios públicos para que tengan la capacidad de proveer a todos sectores del municipio y por último, mejorar aspectos como el tiempo y costo de la movilidad entre Zipaquirá y Bogotá, ya que en promedio viajar de lunes a viernes tiene un costo equivalente al 37.9% de un SMLV. Por lo cual, las personas que cuenten con pocos recursos económicos no puedan acceder a las oportunidades laborales ni académicas que ofrece Bogotá. Sin embargo, gracias al grave historial de corrupción que tiene Cundinamarca en cuanto se refiere a proyectos urbanos, por lo cual se debe tener un constante control político de veeduría a todos los nuevos proyectos y políticas referentes a la construcción urbanística.

6. Referencias

Artacho, J. A. del P. (2015). *Estructuras residenciales y movilidad: Más allá de la segunda residencia*. CIS - Centro de Investigaciones Sociológicas.

Brenner, N. (febrero de 2013). Tesis sobre la urbanización planetaria. Revista Nueva Sociedad, No 243, enero-febrero de 2013, ISSN: 0251-3552, <www.nuso.org>.

Cabello, S. A y Bellido, N. P. (2013). DE PUEBLOS A “CIUDADES” DORMITORIO: EL CRECIMIENTO DE LA CORONA METROPOLITANA DE LOGROÑO (LA RIOJA). Inguruak. Revista Vasca de Sociología y Ciencia Política. Ed. 53-54. Bilbao, Portugal.

Castells, M. (1972). La cuestión urbana. Grupo editorial siglo XXI. Impreso en litográfica ingramex, s.a, México.

CEPAL. (junio de 2012). Población, territorio y desarrollo sostenible.2012-96 © Naciones Unidas • Impreso en Santiago, Chile.

- Constructora Capital (2019). Brochure Proyecto AREZZO La Toscana.
<https://www.constructoracapital.com/lpage/161/arezzo>
- Constructora Capital. (marzo 2023). *Mapa de proyectos. Bogotá y sus alrededores*. <https://www.constructoracapital.com/proyectos-mapa/2/bogota-y-alrededores>
- DANE (2023) PIB por departamento. DANE. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-departamentales>
- DANE (2023) Vivienda vis y no vis. DANE. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/vivienda-vis-y-no-vis>
- Delaunay, D. & Dureau, F. (2004). Componentes sociales y espaciales de la movilidad residencial en Bogotá / Social and Spatial Components of Residential Mobility in Bogotá. *Estudios Demográficos y Urbanos*. 19. 77. 10.24201/edu.v19i1.1196.
- Galvis Gomes, C. (marzo 23 de 2021). Área metropolitana Bogotá-Cundinamarca: Potencialidades, obstáculos y retos. *Revista Ciudades, Estados y Política*. Vol. 7(3), 2020, pp. 51-62. <https://revistas.unal.edu.co/>
- Girola, M (2005) TENDENCIAS GLOBALES, PROCESOS LOCALES: UNA APROXIMACIÓN AL FENÓMENO DE LOS CONJUNTOS RESIDENCIALES CON SEGURIDAD DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES. *Revista de antropología iberoamericana*. Madrid. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1299601>
- Jiménez Vargas, J. (junio de 2018). *Análisis de la evolución del valor agregado por ramas económicas del municipio de Zipaquirá*. Universidad de la Sabana. Chía. <https://core.ac.uk/download/pdf/159847073.pdf>
- Lamy, B. (2006). Sociología urbana o sociología de lo urbano. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 21(1 (61)), 211-225.

- La Región Metropolitana. (2021). *La Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca*.
<https://www.regionmetropolitana.com/presentaci%C3%B3n-regi%C3%B3n-metropolitana>
- Martínez López, M. (abril 2003). LOS MOVIMIENTOS SOCIALES URBANOS. Un análisis de la obra de Manuel Castells. *Revista Internacional de Sociología (RIS)*.
- Muñoz Vásquez, S. (2017). Análisis de segregación socioespacial en ciudad dormitorio de Chiguayante, Chile, mediante técnicas coremáticas. *Espacio Y Desarrollo*, (30), 85-99. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/espacioydesarrollo/article/view/19552>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2018). *World Urbanization Prospects 2018*.
<https://population.un.org/wup/>
- Portafolio. (6 de agosto de 2019). *Producto interno bruto de Bogotá supera al de tres países de la región*. <https://bit.ly/3iMVQtk>
- Posada Fandiño H. (octubre de 2015). *EVALUACIÓN MULTICRITERIO Y SIG. COMO HERRAMIENTAS PARA LA GESTIÓN TERRITORIAL*. Universidad Santo Tomás. Bogotá, Colombia.
- SABANA CENTRO como vamos. (14 de noviembre de 2019). *Indicadores Informes ICV*.
<https://sabanacentrocomovamos.org/indicadores-icv/>
- SABANA CENTRO como vamos. (2020). *Informe calidad de vida 2020*.
<https://sabanacentrocomovamos.org/indicadores-icv/>
- Somos Cundinamarca. (s.f) *Área Metropolitana de Bogotá*.
<http://somoscundinamarca.weebly.com/aacutere>

7. Anexos

Anexo 1: Preguntas de la encuesta

Preguntas Formulario Google docs: <https://forms.gle/MoFWLEzgyfV1uPpP7>

Esta encuesta es realizada por un estudiante de sociología de la Universidad Santo Tomás con fines académicos. Esta encuesta tiene el objetivo de conocer su procedencia y las dinámicas de movilidad que tienen las personas que residen en el conjunto Sienna la Toscana y efectúan actividades laborales o de estudio en la ciudad Bogotá.

1. Edad

2. ¿Anteriormente residía en Bogotá?

- SI
- NO

3. ¿Hace cuanto vive en Zipaquirá?

4. Indique a que conjunto residencial pertenece

- LUCCA
- FIRENZE
- SIENNA
- AREZZO
- CARRARA

5. Teniendo en cuenta los recibos de los servicios públicos ¿Qué estrato es?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

6. ¿Tiene alguna actividad de ocio o aprovechamiento del tiempo libre dentro del municipio?

- SI
- NO

7. ¿Trabaja o Estudia en Bogotá?

- Estudia
- Trabaja
- Ambas
- Ninguna

En el caso de estudiar o trabajar en Bogotá, por favor responda las siguientes preguntas:

8. ¿Cuántas veces a la semana va a Bogotá?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8

9. ¿En qué transporte se moviliza hacia Bogotá?

- Autobús
- Carro
- Moto
- Autobús y Transmilenio
- Carro compartido

10. ¿Cuánto dinero gasta para ir a Bogotá?

- Entre \$8.000 a \$ 10.00 pesos
- Entre \$14.000 a \$ 16.000 pesos
- Entre \$20.000 a \$ 22.000 pesos
- \$ 22.000 pesos o más

11. ¿A qué localidad de Bogotá viaja?

12. ¿Cuánto tiempo tarda para llegar a Bogotá?

- 45 min
- 1 horamás
- 1 hora y media
- 2 horas
- 2 horas y media
- 3 horas o mas

Anexo 2 Guia preguntas

Guía de preguntas para la entrevista semiestructurada a residentes

La presente entrevista tiene como fin conocer las razones por las cuales decidieron hacer su transición de Bogotá a Zipaquirá, y como son las dinámicas de movilidad que tienen las personas que realizan actividades laborales o de estudio en la ciudad Bogotá. Las personas que harán la socialización de las respuestas son los residentes del conjunto residencial Sienna la Toscana, que tuvieron anteriormente un asentamiento, en Bogotá, y efectúan actividades laborales o de estudio en esta ciudad. Para el desarrollo del diálogo, se les pedirá un consentimiento para grabación de la información, la cual tendrá un uso netamente académico relacionado con la investigación educativa.

Personal

1. Nombre
2. Edad
3. ¿Hace cuanto tiempo vive en Zipaquirá?
4. ¿Cuál fue la principal razón por la que decidió hacer su transición a Zipaquirá?
5. ¿Trabaja o estudia en Bogotá?

Movilidad / ciudad dormitorio

6. ¿Lugar de trabajo?
7. ¿Cuántas veces a la semana viaja a Bogotá?

8. ¿Cuánto tarda para llegar a su lugar de trabajo?
9. ¿Cuánto gasto diario tiene para viajar a Bogotá?
10. ¿Cuáles son las ventajas y desventajas que tiene vivir en el municipio?
11. Teniendo en cuenta los costos y tiempos de viaje para trasladarse a lugar de estudio o trabajo, ¿Considera que es más fácil movilizarse a este lugar viviendo en Zipaquirá?

Anexo 3 Guía preguntas

Guía de preguntas para la entrevista semiestructurada a residentes

La presente entrevista tiene como fin conocer las razones por las cuales las personas que han residentes nativos de Zipaquirá decidieron pasarse a esta serie de conjuntos y cuáles han sido los cambios que han transcurrido en Zipaquirá tras la llegada de empresas inmobiliarias . Las personas que harán la socialización de las respuestas son las personas nativas de Zipaquirá que estén haciendo su residencia en el conjunto residencial Sienna la Toscana. Para el desarrollo del diálogo, se les pedirá un consentimiento para grabación de la información, la cual tendrá un uso netamente académico relacionado con la investigación educativa.

Personal

1. Nombre
2. Edad
3. ¿Hace cuanto tiempo vive en Zipaquirá?
4. ¿Cuál fue la principal razón por la que decidió hacer su transición a los conjuntos residenciales Sienna la Toscana?

Consecuencias crecimiento urbano

5. tras la llegada de varios proyectos inmobiliarios y el crecimiento de población en Zipaquirá ¿Cómo cree esto haya podido afectar al municipio?

