



Cuadernos Latinoamericanos de Administración  
ISSN: 1900-5016  
ISSN: 2248-6011  
cuaderlam@unbosque.edu.co  
Universidad El Bosque  
Colombia

## Los impactos de Bogotá sobre Soacha y su importancia frente a la conformación del Área Metropolitana

**Duque-Duque, Naidú; Trejos, Johanna Alexandra; Moreno Obando, José Wilmar**

Los impactos de Bogotá sobre Soacha y su importancia frente a la conformación del Área Metropolitana

Cuadernos Latinoamericanos de Administración, vol. 16, núm. 30, 2020

Universidad El Bosque, Colombia

**Disponible en:** <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=409663283008>

**DOI:** <https://doi.org/10.18270/cuaderlam.v16i30.2849>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Internacional.

## Los impactos de Bogotá sobre Soacha y su importancia frente a la conformación del Área Metropolitana

The impacts of Bogotá on Soacha and its importance in the conformation of the Metropolitan Area

*Naidú Duque-Duque*  
*Universidad Jorge Tadeo Lozano., Colombia*  
naidu.duque@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.18270/cuaderlam.v16i30.2849>  
Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=409663283008>

*Johanna Alexandra Trejos*  
*Escuela Superior de Administración Pública, ESAP,*  
*Colombia*  
johanna.trejos973@esap.gov.co

*José Wilmar Moreno Obando*  
*Escuela Superior de Administración Pública, ESAP.,*  
*Colombia*  
joc.obando@gmail.com

Recepción: 13 Febrero 2020  
Aprobación: 30 Abril 2020

### RESUMEN:

Por ser la capital de la República, Bogotá se ha convertido en la entidad territorial más importante del país. Esto ha conducido a que ejerza una influencia importante sobre el resto de las entidades territoriales, pero en especial sobre los municipios que la rodean. Su influencia en términos sociales, económicos y geográficos ha generado fenómenos de conurbación que llevaron en un primer momento a la anexión a su territorio de varios municipios vecinos como es el caso de las hoy localidades de Usme, Suba, Usaquén, Bosa, Fontibón y Engativá. En la actualidad la influencia de Bogotá sobre sus vecinos se mantiene y exige la conformación de un área metropolitana, que permita articularla con municipios como Chía, Madrid, Mosquera, Cota, y Funza, pero en particular con el municipio de Soacha. Si bien este último es un municipio que enfrenta problemáticas de diverso tipo y que podrían constituir una desventaja, a la hora de pertenecer a un área metropolitana con la capital muchos de estos problemas se derivan de su vecindad con Bogotá. Para dimensionar el tamaño de estos problemas, en este documento se identificaron tres grandes ámbitos sobre los cuales se debe realizar una intervención coordinada entre Bogotá y Soacha, como son el crecimiento poblacional y las necesidades que se derivan del mismo. Asimismo, se debe lograr una articulación más estrecha en lo referente a la movilidad y los efectos derivados del traslado de empresas que antes se ubicaban en la capital.

**PALABRAS CLAVE:** Bogotá, Soacha, área metropolitana, movilidad, conurbación, Bogotá, Soacha, metropolitan area, mobility, conurbation.

### ABSTRACT:

As the capital of the Republic, Bogotá has become the most important territorial entity in the country. This has led to an important influence on the rest of the territorial entities, but especially on the surrounding municipalities. Its influence in social, economic and geographical terms has led to conurbation phenomena since the second half of the 20th century. At present, this influence is maintained and requires the creation of a metropolitan area, which allows the articulation of the capital with its neighbors and in particular with the municipality of Soacha. Although it is a municipality that faces problems of various kinds and that could be a disadvantage, many of these problems derive from its neighborhood with Bogotá. In order to understand the size of these problems, three major areas were identified in this document on which a coordinated intervention between Bogotá and Soacha must be carried out, such as population growth and the needs derived from it. Likewise, a closer articulation must be achieved regarding mobility and the effects derived from the transfer of companies that were previously located in the capital.

## INTRODUCCIÓN

Aunque entre Bogotá y Soacha se ha configurado un fenómeno de conurbación que hace que compartan estrechas relaciones de carácter físico, económico, social, ambiental, geográfico y cultural, en la actualidad ambas ciudades funcionan como entidades territoriales autónomas en materia política, fiscal y administrativa, sin que haya sido posible avanzar en el establecimiento de alternativas de asociatividad que permitan una correcta coordinación de los asuntos que comparten. Esta estrecha interrelación, sin embargo, ha generado efectos principalmente en el municipio de Soacha, que debido a su cercanía con la capital actualmente enfrenta presiones y retos importantes derivados de su crecimiento poblacional, por alojar un número importante de habitantes que trabajan o estudian en Bogotá. El municipio también sufre afectaciones en su movilidad, debido a que es paso de quienes desean salir o llegar a Bogotá por el suroccidente y también ha sido objeto del crecimiento de industrias que se han trasladado desde la capital en busca de reducciones tributarias, pero que generan desafíos en materia de ordenamiento territorial, políticas económicas y efectos ambientales.

### Crecimiento demográfico del municipio

El municipio de Soacha, ubicado en el departamento de Cundinamarca y que limita con Bogotá D.C., ha sido foco de recepción de habitantes desde mediados del siglo XX, impulsado por el proceso de conurbación por patrones de urbanización en Bogotá. La alta densidad poblacional (286.06 hab/km<sup>2</sup>) se debe al importante incremento de la población, ya que según cifras del DANE en el año 1973 había 400.000 habitantes, y con el censo de 2018 se determinó una cifra de 645.205 personas (DANE, 2020). El proceso de conurbación que ha transgredido este territorio obedece, principalmente, a la conglomeración de la demografía en Bogotá, pues la ciudad capital promueve constantemente relaciones comerciales y de mercado, así como desplazamiento permanente de capital humano. Según la Secretaria Distrital de Planeación (2016) a través de un modelo prospectivo realizado para el área metropolitana de Bogotá que se ha constituido de manera informal y no oficial, Soacha es el municipio con mayor población migrante proveniente de Bogotá. En el año 2005 se encontró que 36 mil personas habían dejado la capital, en un periodo de cinco años para mudarse al municipio. Esta cifra ascendió a 86 mil en el año 2014 y fue proyectada en 92 mil para el 2020. Estas cifras se alejan de las de los demás territorios vecinos, ya que el segundo municipio que más población proveniente de Bogotá recibe es Chía con 10.239 personas en 2005, 15.445 en 2014 y con una proyección de 17 mil personas para 2020. Este fenómeno, que se puede observar desde finales del siglo XX y lo corrido del siglo XXI, ha estado ligado a los procesos económicos y de industrialización de la capital, ya que Bogotá fue el epicentro de la recepción del desplazamiento de campesinos que dejaron su vida agrícola que caracterizaba al país ensimismado en desarrollo de la industria cafetera (Kalmanovitz, 2005). Este proceso fue antecedido por el impulso industrializante que dejaba ver los restos de la Revolución en Marcha promulgada por el expresidente Alfonso López Pumarejo. Como reflejo de los principios que determinaron el modelo de industrialización por sustitución de importaciones, que se implementó durante la segunda mitad del siglo XX. El cual incluyó el control de importaciones y exportaciones; el otorgamiento de subsidios directos e indirectos a las empresas industriales; la regulación de precios; los subsidios a las tasas de interés; la participación del sector público en la relación entre proveedores y canales de distribución y las tasas de cambio preferenciales para determinar importaciones.

El auge de la industria provocó que el municipio de Soacha, al ser un territorio colindante con la ciudad de Bogotá D.C, se convirtiera en un municipio receptor de una mixta población flotante. Debido principalmente a que genera menores costos en la calidad de vida, lo cual derivó en un traslado tanto de personas que antes vivían en Bogotá como de aquellos que se desplazaron de otras regiones para trabajar en la capital. Si bien hubo un traslado en materia residencial de estas personas a Soacha, las otras actividades

como recreación, atención y solicitud de servicios y lugar de trabajo, continuaron en Bogotá (Tavera, 2013) citando a Doreaut, Goueset (2011). Por lo anterior, la ocupación del uso del suelo en el municipio de Soacha no se dio por medio de un proceso de planificación ajustado. La población de bajos recursos que llegó al municipio derivó en la apropiación ilegal de terrenos que fueron usados como viviendas, lo cual contrastó con el desarrollo de proyectos de viviendas legales impulsados por el Gobierno Nacional para dar respuesta al déficit de vivienda de la ciudad de Bogotá D.C (Rubiano, 2014).

El crecimiento demográfico exponencial del municipio de Soacha se explica en gran parte por el Conflicto Interno Armado en Colombia, que condujo a la llegada de 26.662 personas víctimas de desplazamiento según datos del año 2009 (Vargas, 2011). Cifra que ascendió a 34.000 personas aproximadamente según datos oficiales reportados (El mundo.com, 2011). Se trata de poblaciones en condiciones de alta vulnerabilidad y pobreza, que buscan una mejor calidad de vida y que aprovechan la cercanía con la capital del país y el menor costo de vida, no solo en servicios sino en el valor del suelo (Juliao, 2011).

El proceso de conurbación que se presenta entre Bogotá y Soacha ha llevado a que no exista una separación de infraestructura de servicios ni de ocupación y uso del suelo fronterizo entre ambas entidades. (Roza, 2018) Además, Soacha se ha constituido como un municipio dormitorio, teniendo en cuenta que miles de personas que llegaron desde distintas partes del país, lo hicieron por su cercanía con Bogotá y se beneficiaron de la insuficiencia de políticas de uso del suelo que ha derivado en menores costos si se la compara con la capital de país. Según el índice del precio del suelo en Bogotá (IPSB) (Banco de la República, 2018) y el Observatorio del Suelo para el Departamento de Cundinamarca (Gobernación de Cundinamarca y Universidad Externado de Colombia, 2016) existe una diferencia significativa en el promedio de precio del suelo entre la ciudad de Bogotá y Soacha, puesto que para el año 2016 el precio del metro cuadrado en la Capital fue en promedio de \$ 1.998.570 pesos colombianos, mientras que en el municipio de Soacha se estableció un avalúo del metro cuadrado para el mismo año de \$1.404.461, es decir una diferencia de \$594.109 pesos.

### *Movilidad*

Es pertinente conocer que el municipio de Soacha es atravesado por una de las vías principales que llevan a ingresar a la ciudad de Bogotá por el suroccidente. La Autopista Sur es el paso principal que impulsa la movilidad en el municipio de Soacha, siendo así una vía trascendental de tráfico pesado que recibe a diario el paso de vehículos particulares, buses intermunicipales, buses biarticulados triarticulados y buses urbanos del Sistema Integrado de Transporte y vehículos de carga pesada que transportan mercancías desde y hacia la ciudad de Bogotá (Martínez, 2017). En Soacha la infraestructura vial y la movilidad tiene grandes deficiencias, esto se debe al rápido aumento de la densidad poblacional, ineficiente planificación territorial y al escaso territorio que se puede usar para la ampliación de vías. Solo en el año 2002, la Autopista Sur movilizaba un promedio de 332.000 viajes al día, que en las horas pico se traduce en 19.000 viajes desde Soacha a Bogotá representado el 73.4%, con una velocidad de 14 kilómetros por hora (Cámara de Comercio de Bogotá & Universidad de los Andes, 2016).

La Autopista Sur, es principal vía de ingreso al municipio de Soacha, y sirve de conexión con la vía nacional al sur de la capital siendo entonces una vía de integración regional. Debido la alta movilización que se da en este territorio, se agravan las relaciones de tensión y conflictos como consecuencia de la gran congestión acrecentados por la utilización de diversos medios de transporte urbano y regional que también producen altos niveles de accidentalidad vial (Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá, 2014). Para el año 2005, el tiempo promedio de viajes diarios desde Soacha hacia Bogotá era de 78.05 minutos en una distancia de 26,13 kilómetros determinados por el recorrido de un habitante de Soacha hacia Bogotá a su lugar de trabajo o estudio, siendo el municipio circunvecino a Bogotá con mayor tiempo en los desplazamientos (Cámara de Comercio de Bogotá & Universidad de los Andes, 2016).

La gran cantidad de vehículos que se movilizan por la Autopista Sur, incluyendo la gran cantidad de vehículos de carga, se mueven en tres carriles en cada sentido (sur-norte y norte-sur). Sin embargo, otras vías en Bogotá como la NQS y la Autopista sur cuentan con entre 4 a 7 carriles en algunos tramos en los dos sentidos, lo cual demuestra el déficit en la infraestructura vial de municipio en comparación con la ciudad capital (Acosta, 2009).

Con el rápido crecimiento demográfico en el municipio, las vías de acceso y egreso para la movilización de sus habitantes dan cuenta de la poca planificación que se realizó en este territorio. Para constatar el déficit de transporte e infraestructura vial que tiene el municipio de Soacha como consecuencia de esta conurbación, es apropiado mencionar como ejemplo al Barrio Ciudad Verde, un barrio completamente estructurado legalmente, que pese a ello impacta negativa y continuamente a sus habitantes por tensiones en la movilidad. Lo anterior, debido a que el 57,2 % de los viajes que realizan estas personas es hacia Bogotá D.C, con un tiempo promedio que supera las 3 horas por viaje para llegar a sus sitios de trabajo (García, 2015). A esto debe sumarse también el gasto adicional en transporte que hace un bogotano que por razones de ingresos bajos se situó en esta región, es decir un factor indiscutible de segregación (García, 2015). Adicionalmente, la demanda de transporte hacia la ciudad de Bogotá es descomunal e insuficiente, los costos son altos, el servicio prestado por las empresas de transporte público es deficiente y la articulación del gobierno municipal de Soacha y el gobierno distrital de Bogotá con respecto a este sector es casi nula (Avellaneda, S.F).

El funcionamiento caótico de la movilidad en Soacha rebosa el proceso de conurbación generado en Bogotá D.C y Soacha. En el municipio de Soacha existe una alta demanda de transporte público, debido a la gran cantidad de población existente, además de que este municipio es un sitio trascendental para la unión de la red de carreteras nacionales (Avellaneda, S.F). Es claro que en la actualidad la movilidad y el transporte constituyen factores primordiales para la articulación y desarrollo, económico, político, social y cultural de un territorio, es por ello que las Administraciones Públicas deben hacer y comprometerse con arduos esfuerzos en la mejora de este componente para mejorar continuamente la calidad de vida de los ciudadanos.

El más importante medio masivo de transporte usados por los bogotanos y soachunos es (TM) Transmilenio, sistema que actualmente tiene una tarifa por servicio de \$2.400 pesos, para los casi 300.000 habitantes del Municipio de Soacha que tienen que hacer uso de este sistema, en promedio estos están invirtiendo alrededor de \$3.400 pesos, indicando así que los soachunos que utilizan a diario el servicio de Transmilenio gastan semanalmente \$33.000 pesos, cifras que reflejan un 30% por encima de los costos que tiene los bogotanos en transporte. Aunque existe el servicio de Transmilenio el municipio no cuenta con rutas alimentadoras para movilizar a sus habitantes hasta las estaciones más cercanas, por lo que deben hacer uso de otros medios de transporte como bicitaxi o rutas pirata. Lo que conduce a que una persona tenga que disponer de más recursos para disponer de medios alternos, como bici taxis, colectivos, y otros transportes informales que garanticen su desplazamiento a paraderos cercanos de Transmilenio. En estos casos los habitantes y usuarios deben pagar entre \$1.000 y \$2.000 pesos adicionales, causando mayores costos en temas de movilidad desde sus viviendas hasta sus lugares de trabajo o estudio, teniendo en cuenta que muy pocas personas realizan estas movilizaciones en bicicletas por las grandes distancias y por temas de seguridad (El Periódico de Chía.com, 2017).

Esta gran problemática que vive el municipio de Soacha ocasionó que en el año 2014 la Alcaldía Municipal entablara una demanda en contra de Bogotá, por el mal servicio y el déficit en las rutas alimentadoras del servicio de Transmilenio. Esta lucha se prolongó durante 2016, tiempo en donde la personería municipal dictaminó que se estableciera una fecha límite para que fuera adicionado este servicio por parte de la capital. Pero esta exigencia no prosperó y al contrario tuvo un revés, ya que el Tribunal Superior de Cundinamarca estableció que Soacha debe ser quien se haga responsable de garantizar este servicio a sus habitantes y no Bogotá (El Espectador, 2018).

Esta medida llevo al municipio a tener que reordenar las rutas existentes para que recorrieran algunas de las zonas y sectores con deficiencia en la cobertura de transporte. Actualmente, no se ve una solución

cercana a esta problemática, adicionalmente el municipio pretende antes de continuar con este pleito, realizar un estudio para poder definir los términos para implementar una reingeniería, vislumbrando así el rápido aumento y crecimiento de la población. Este estudio permitiría tomar decisiones radicales en temas de transporte, y sería una herramienta importante para determinar cómo movilizar de forma ordenada y eficiente a cerca de 300.000 soachunos.

Según estudio de la Universidad de la Sabana y la Secretaria de Planeación, todos los días salen hacia Bogotá en promedio entre 250.000 y 300.000 personas desde Soacha, este es el dato más alto de flujo de personas de los municipios aledaños a Bogotá. En promedio cada uno de esos recorridos tarda entre 3 horas ida y regreso, dato que al año significa que un habitante de Soacha pasa entre 1 y medio a dos (2) meses dentro de un medio de transporte (Revista Semana, 2017).

#### Desindustrialización en Bogotá Vs industrialización en Soacha

El impulso principal del proceso de industrialización en Colombia se generó en Bogotá D.C inicialmente en el siglo XX. Aludiendo a las recomendaciones de organismos transnacionales, la estabilización de la economía colombiana fue epicentro del crecimiento económico del país. No obstante, en el transcurso de las últimas décadas la reducción en el crecimiento anual de la economía produjo la salida de grandes firmas extranjeras del país en busca de estabilización del sector industrial. La economía colombiana ha estado constantemente en un proceso cíclico que no ha permitido el desarrollo sano de la economía en la nación, debido a que los dirigentes han rechazado la teoría neokeynesiana optando por los principios del libre mercado (Salamanca, 2009).

En una oleada del ciclo en decrecimiento de la economía al final de los años 90, varias de las empresas industriales situadas en Bogotá D.C, se trasladaron al municipio de Soacha debido a que los costos de los impuestos por concepto de industria y comercio eran menores y a la existencia de varias exenciones tributarias que pudieron gozar por un periodo de tiempo (Alcaldía Municipal de Soacha, 2010).

El creciente auge de situar y establecer empresas industriales y comerciales fuera del núcleo de la metrópoli es un fenómeno recurrente a tal punto que, según recientes estudios e investigaciones de la Universidad Central, se ha generado una “desindustrialización relativa” de las ciudades principales en beneficio de los departamentos. Esta tendencia y fenómeno ha generado que el Producto Interno Bruto - PIB industrial de las ciudades principales como Medellín, Cali y Bogotá, haya venido perdiendo relevancia y peso en términos Generales (Jimenez, 2009).

Este fenómeno no se refiere a dar indicios sobre la desaparición de la industrialización en las grandes urbes, simplemente refleja que ahora connotan una mayor participación e importancia la producción de las industrias y empresas establecidas y situadas en territorios aledaños, municipales. Estos indicadores han revelado que las empresas y la industrialización se están desplazando de Bogotá a diversos municipios colindantes como el caso central de Soacha, señalando así que, en la actualidad, las nuevas empresas se han venido radicando e instalando sobre el anillo metropolitano de la ciudad, según señala Édgar Moncayo Director de Investigación de la Universidad Central. Un ejemplo tangible de esta situación se puede ver reflejado en las zonas francas que se han venido levantando actualmente y los proyectos de futuras construcciones en municipios aledaños a Bogotá como Funza, Mosquera y Soacha entre otros, los cuales tienen presupuestado comprometer cerca de 450' USD millones de dólares (El Tiempo.com, 2008).

Esta preferencia a desplazarse e instalarse en las afueras de la capital, ha tenido que ver, según varias investigaciones, con el valor y precio de la tierra, evidentemente mucho menor que las ciudades capitales; la exención en los pagos de tributos e impuestos municipales y el crecimiento significativo de estas regiones que facilita la industrialización por la afluencia vial y la baja congestión ambiental, entre algunos otros factores, que se añaden a los beneficios y ventajas de esta colindando y cerca de los grandes negocios y mercados de la capital. En el caso del Municipio de Soacha es necesario tomar medidas que puedan conducir a un mejor desarrollo armónico y productivo de la región. Para esto Bogotá y Cundinamarca (Soacha), deberán realizar

esfuerzos de control, planeación y planificación como una ciudad-región, para buscar contar con el soporte y apoyo de los entes territoriales, del Gobierno Nacional y el Estado.

El municipio de Soacha también presenta un fuerte impacto en temas ambientales en los cuales se evidencia que la mayor problemática generada es referente a la explotación minera y de canteras ilegales, y claramente la explotación y extracción minera legal la cual también trae serios problemas medioambientales para el municipio (Andrade & Rodríguez, 2012). De acuerdo con el Catastro Minero de la Agencia Nacional de Minería - ANM, para el 2015 existían en Soacha cerca de cincuenta y dos títulos, para explotar los materiales de construcción, de los cuales once estaban vencidos y únicamente doce contaban con planes de manejo ambiental (Moreno A. , 2009). Teniendo este precedente, el mal uso de escombros por las construcciones desordenadas y el incremento del urbanismo sin planeación previa, el aumento progresivo de la minería ilegal, el mal manejo de los humedales y recursos son los principales factores que afectan al municipio de Soacha Cundinamarca.

## Casos internacionales en términos de asociatividad metropolitana

Según la (European Metropolitan Authorities, 2015), los procesos de metropolización corresponden a las transformaciones del territorio estructurados con el fin generar una integración del territorio para reducir la desigualdad, aumentar el acceso a los servicios públicos a través del desarrollo económico sostenible reconociendo la importancia de la competitividad regional y la eficiencia administrativa. Lo anterior, con el objetivo de velar por el bienestar general de las sociedades, pues este último es el fin y el papel que deben tener los Estados. La consolidación del Área Metropolitana de Bogotá es una figura administrativa ideal para favorecer a la región y en especial al municipio de Soacha, puesto que al conformar la unión en el territorio se reducen las fragmentaciones y disensiones entre instituciones y los actores sociales. La aplicación de esta integración se puede encontrar en casos como los de la ciudad metrópoli en Canadá con Toronto, Ottawa y Montreal, de Birmingham en el Reino Unido o la Comunidad de Madrid en España (European Metropolitan Authorities, 2015).

Una de las razones que debería incentivar la asociatividad entre Bogotá y Soacha y en cualquier territorio conurbado, es que las grandes aglomeraciones contribuyen a generar mayores niveles de productividad y empleo (Cabanas, 2009). Las ventajas de las aglomeraciones están ligadas a las mejoras en los sectores de medio ambiente, comunicación e infraestructuras de transporte y de la formación de la fuerza de trabajo (Williamson citado por (Cabanas, 2009)). Este es el caso de la Comunidad Madrid conformada por 13 municipios circunvecinos que se fueron añadiendo la metrópoli entre 1948 y 1954. Dentro de la competencia de esta figura administrativa se encuentra la planificación del territorio, vivienda, obras públicas, infraestructura vial, urbanismo, prestación de servicios públicos, además de la coordinación administrativa entre las entidades públicas con miras a planificar la economía, industria, educación, saneamiento básico y seguridad. En la Comunidad de Madrid, la financiación emana el 80% de los impuestos directos e indirectos, de los cuales el 70% son recaudos de transferencias de Estado Central.

En el caso de Birmingham, esta ciudad inglesa tuvo un gobierno central metropolitano durante 1974 hasta 1986, siendo el centro metropolitano el encargado de promover y coordinar servicios de transporte, la policía y la prevención de incendios, con esta metrópoli la articulación se dio en 3 niveles y 7 municipios. En el primer nivel esta West Midlands Passenger Transport Executive, en el segundo nivel se encontraba West Midlands Police, responsable de la garantía de la seguridad ciudadana y en el último nivel está el West Midlands Fire Service, responsable de la atención de emergencias y desastres. La metrópoli de Birmingham estuvo constituida mediante las transferencias de los municipios que conforman la metrópoli, el cobro de tasas por servicios ofrecidos y las subvenciones del Estado por un 30%, en el caso de su representación política se conforma con 27 representantes de los municipios miembro y un comité ejecutivo, en los casos de Midlands

Passanger Transport Executive y West Midlands Fire Service en cuanto a West Midlands Police se estructuró en 10 unidades operacionales en dirección de un jefe de policía (European Metropolitan Authorities, 2015).

En los casos expuestos la consolidación de una figura de asociación generó un aumento en la calidad de vida de los habitantes de dichos territorios, disminuyó los niveles de desigualdad y mejoró la prestación de servicios, debido a la generación de relaciones interinstitucionales que promueve constantemente economías de escala. También es necesario aclarar que estos procesos obedecen no solo a la figura de asociatividad, sino que corresponden con los niveles económicos y del desarrollo de los países en los cuales están situados.

## CONCLUSIONES

La creación del Área Metropolitana de Bogotá con Soacha constituye un reto y una necesidad que favorecería principalmente al municipio de Soacha, en tanto muchos de los problemas que enfrenta actualmente esta entidad, están relacionados con su cercanía a la capital de la República. Entre estos problemas se encuentra el crecimiento poblacional desproporcionado que ha sufrido el municipio en las últimas décadas, y que se compone principalmente de población desplazada por la violencia. Esta población encuentra en Soacha una opción más económica y con mayores alternativas en términos de vivienda que la que le ofrece Bogotá. Sin embargo, las oportunidades laborales tanto para estos pobladores como para un gran número de otros habitantes del territorio se encuentran principalmente en Bogotá. Con lo cual Soacha se ha convertido en un municipio dormitorio que debe responder a presiones importantes en materia de ordenamiento territorial no solo por la demanda de vivienda sino por otro tipo de infraestructuras que se derivan de ella.

Otro de los problemas que afectan a este municipio tienen que ver con la movilidad y que se vinculan con la gran cantidad de población que se tiene que desplazar desde el municipio hacia la capital a diario y también con el hecho de que Soacha cuenta con una de las vías arterias que comunica a Bogotá con el resto del país como es el caso de la Autopista Sur. Finalmente, este municipio enfrenta en la actualidad presiones importantes por el traslado de industrias que antes se ubicaban en la capital y que aprovecharon los menores costos tributarios del municipio. Con su traslado el municipio ha tenido que atender nuevas dinámicas tanto positivas como negativas, ya que, junto con los beneficios en materia de generación de empleo, llegaron también las presiones por transporte y vivienda y situaciones de afectación ambiental.

Por todos estos motivos urge que Bogotá considere la posibilidad de constituir una figura de asociatividad que permita articular la ciudad no solo con Soacha sino con muchos otros municipios vecinos. No obstante, a diferencia de los otros municipios que pueden haberse beneficiado más, y que pueden aportar recursos y capacidades a un esquema asociativo de esta naturaleza, la necesidad para Soacha se deriva más de los efectos negativos que genera la capital en su territorio y que a través del área metropolitana podrían atenuarse o evitarse.

## REFERENCIAS

- Acosta, J. (2009). Estudio Socioeconómico de movilización de pasajeros, Zona Bogotá-Soacha. Bogotá D.C: Escuela Superior de Administración Pública.
- Alcaldía Municipal de Soacha. (2010). Decreto No. 211 de 2010. Soacha: Alcaldía Municipal de Soacha.
- Avellaneda, S. (S.F). Análisis de la oferta de transporte público en el corredor Bogotá-Soacha. Bogotá D.C: Universidad Santo Tomas.
- Banco de la República. (2018). Banco de la República. Obtenido de [www.banrep.gov.co](http://www.banrep.gov.co): <http://www.banrep.gov.co/es/indice-del-precio-del-suelo-bogota-ipsb>
- Borda, O. F., & Borja, M. A. (noviembre de 1998). Mamacoca.org. Obtenido de <http://www.mamacoca.org>: [http://www.mamacoca.org/e\\_book\\_Compendio\\_rural/Orlando\\_Fals\\_Borda\\_guia\\_practica\\_ordenamiento.htm](http://www.mamacoca.org/e_book_Compendio_rural/Orlando_Fals_Borda_guia_practica_ordenamiento.htm)



- Cabanas, M. (2009). Regiones metropolitanas en la Unión Europea. en artículos breves de investigación regional e indicadores, producido por la Dirección General de Política Regional. Focus, 1-4.
- Cámara de Comercio de Bogotá & Universidad de los Andes. (2016). La movilidad y el desarrollo regional. Bogotá D.C: Universidad de los Andes. Recuperado el 19 de mayo de 2019, de [https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/2030/3369\\_boletin\\_movilidad\\_01.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/2030/3369_boletin_movilidad_01.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- canal1.com. (2017 de octubre de 18 ). Ocho departamentos de la Costa constituyen la Región Administrativa de Planeación RAP Caribe. Obtenido de [www.canal1.com](http://www.canal1.com): <https://canal1.com.co/noticias/ocho-departamentos-la-costa-constituyen-la-region-administrativa-planeacion-rap-caribe/>
- Caracolradio. (14 de agosto de 2018). Soacha se sigue empobreciendo”: alcalde pide atención del gobierno Duque. Caracol Radio, pág. 1.
- Congreso de la República de Colombia. (2011). Ley Orgánica de ordenamiento territorial. Bogotá D.C: Congreso de la República de Colombia.
- DANE, 2020. Censo Nacional de Población y Vivienda. Explorador de datos. <https://sitios.dane.gov.co/cnpv/#/>
- Duque, N. (2015). Características y alternativas de la organización político-administrativa de Bogotá. Revista de Derecho, 297-333.
- El Espectador. (12 de junio de 2018). [www.elespectador.com](http://www.elespectador.com). Obtenido de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/alimentacion-tm-de-soacha-pocas-soluciones-inmediatas-articulo-793931>
- El mundo.com. (15 de octubre de 2011). El Mundo.com. Obtenido de [www.elmundo.com](http://www.elmundo.com): [https://www.elmundo.com/portal/noticias/derechos\\_humanos/soacha\\_el\\_gran\\_refugio\\_de\\_los\\_desplazados\\_por\\_la\\_violencia\\_.php#.XOIP2VL0nIU](https://www.elmundo.com/portal/noticias/derechos_humanos/soacha_el_gran_refugio_de_los_desplazados_por_la_violencia_.php#.XOIP2VL0nIU)
- El periodico de Chía.com. (22 de junio de 2017). <http://elperiodicodechia.com>. Obtenido de El periodico de chía: <http://elperiodicodechia.com/chia/cuatro-millones-de-personas-gastan-mas-de-una-hora-y-media-para-entrar-o-salir-de-bogota-advierte-informe/>
- El Tiempo.com. (07 de agosto de 2008). [www.eltiempo.com](http://www.eltiempo.com). Obtenido de Periodico el tiempo: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-3044760>
- Elespectador. (29 de agosto de 2018). Alcalde de Soacha le pide al Gobierno pagar deuda social con el municipio. El espectador, pág. 1.
- European Metropolitan Authorities. (2015). La gobernanza metropolitana en Europa: modelos y retos. Barcelona: AMB. Recuperado el 15 de mayo de 2019, de [file:///C:/Users/usuario/Downloads/la\\_gobernanza\\_metropolitana\\_en\\_europa\\_mo.pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/la_gobernanza_metropolitana_en_europa_mo.pdf)
- Floréz, J. (2017). Soacha: el karma de crecer a la sombra de un gigante. Semana, 1.
- García Pulido, J. J. (2015). Una aproximación a la movilidad urbana desde la perspectiva de lo social: Un estudio de caso de Ciudad Verde, Soacha. Bogotá D.C: Pontificia Universidad Javeriana.
- Gobernación de Cundinamarca y Universidad Externado de Colombia. (2016). Observatorio del precio del suelo para el departamento de Cundinamarca. Bogotá D.C: Universidad Externado de Colombia.
- Hernández, P. (1999). Desconcentración administrativa. En P. Hernández, Decentralización, Desconcentración y Delegación (pág. 157). 180: S.e.
- Jimenez, E. (2009). Dinámicas Regionales de la industrialización: Análisis Comparativo de Cundinamarca y Bogotá D.C. Investigaciones Regionales, 219-221. Obtenido de [https://old.aacr.org/images//ImatgesArticles/2009/Resena3.pdf?\\_ga=2.111858818.727556775.1558029207-1881551574.1558029207](https://old.aacr.org/images//ImatgesArticles/2009/Resena3.pdf?_ga=2.111858818.727556775.1558029207-1881551574.1558029207)
- Juliao, C. (2011). Los desplazados en Bogotá y Soacha: características y protección. Revista paz y conflictos, 1-19.
- Kalmanovitz, S. (2005). Aspectos de la agricultura colombiana en el siglo XX. En S. Kalmanovitz, La agricultura colombiana en el siglo XX. Bogotá D.C: Fondo de Cultura Económica.
- Ley 1625 de 2013, Ley de áreas metropolitanas (Congreso de la República de Colombia 29 de abril de 2013).
- Ley Orgánica de Ordeamiento territorial, Artículo 30 (Congreso de la República 02 de junio de 2011).
- Martínez, G. (2017). Principales tensiones en el municipio de Soacha, Cundinamarca como ciudad-región. Prospección por escenarios a 2030. Bogotá: Escuela Superior de Administración Pública.

- Ministerio de Educación Nacional. (2014). EDUCACIÓN SUPERIOR 2014 - SÍNTESIS ESTADÍSTICA DEPARTAMENTO DE. Bogotá: Ministerio de Educación Nacional. Obtenido de Ministerio de Educación Nacional: [https://www.mineduacion.gov.co/sistemasdeinformacion/1735/articulos-212352\\_cundinamarca.pdf](https://www.mineduacion.gov.co/sistemasdeinformacion/1735/articulos-212352_cundinamarca.pdf)
- Moreno, A. (2009). El proceso de conurbación Bogotá-Soacha a través del estudio de la movilidad. Bogotá D.C: Pontificia Universidad Javeriana.
- Moreno, C. (2008). La Conurbación: Rizoma urbano y hecho ambiental complejo. Medellín: Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín.
- Rama Judicial, Constitución Política de Colombia de 1991 (Asamblea Nacional Constituyente de 1991 4 de julio de 1991).
- RegiónCentral. (08 de octubre de 2015). [regioncentralrape.gov.co](http://regioncentralrape.gov.co). Obtenido de [regioncentralrape.gov.co/](http://regioncentralrape.gov.co/): <https://regioncentralrape.gov.co/quienes-somos/>
- Revista Semana. (9 de septiembre de 2017). [semana.com](http://semana.com). Obtenido de <https://www.semana.com/nacion/articulo/soacha-historia-censo-y-crecimiento-poblacional/541529>
- Rozo, L. (2018). Soacha 1973-2012: Descripción de Políticas Públicas Sociales. Bogotá: Universidad Externado de Colombia. Obtenido de [https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/1457/1/JIA-spa-2018-Soacha\\_1973\\_2012\\_descripcion\\_de\\_politicas\\_publicas\\_locales](https://bdigital.uexternado.edu.co/bitstream/001/1457/1/JIA-spa-2018-Soacha_1973_2012_descripcion_de_politicas_publicas_locales)
- Rubiano, M. (2014). Segregación Residencial Metropolitana: Bogotá -Soacha. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- Salamanca, A. (2009). El Ciclo Económico Colombiano: Evidencia de Asimetrías y Sincronización. Bogotá D.C: Banco de la República de Colombia.
- Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá. (2014). Infraestructuras de movilidad para la integración metropolitana. Bogotá D.C: Alcaldía Mayor de Bogotá. Recuperado el 18 de mayo de 2019, de <http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/infraestructura.pdf>
- Secretaría Distrital de Planeación (2016). Dinámica de los movimientos migratorios entre Bogotá y su área metropolitana y sus implicaciones en el mercado de vivienda en la Región 2005-2050. [http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/2.\\_dinamica\\_movimientos\\_migratorios.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/2._dinamica_movimientos_migratorios.pdf)
- Tavera, J. (2013). Soacha y Chía, dos municipios conurbados, dos realidades diferentes. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada.
- Universidad Distrital Francisco José de Caldas. (s.f de s.f de s.f). Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Obtenido de [www1.udistrital.edu.co](http://www1.udistrital.edu.co): <https://www1.udistrital.edu.co/universidad/colombia/bogota/caracteristicas/>
- Vargas, C. S. J. (2011). Los desplazados en Bogotá y Soacha: características y protección. *Revista de Paz y Conflictos*, (4), 102-120.