

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS
BOGOTÁ VIRTUAL Y DISTANCIA

Especialización en Alto Gobierno

ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA DEL TRÁNSITO EN SOACHA -
CUNDINAMARCA

Modalidad: Trabajo de investigación

Autor(s)

JAIME FABIÁN SUÁREZ MONRROY

Director

DAVID FERNANDO RUBIO QUINTERO

BOGOTÁ, COLOMBIA

MAYO, 2026

Agradecimientos

Expreso mi más sincero agradecimiento a mi asesor de investigación, por su acompañamiento académico, orientación permanente y valiosos aportes durante el desarrollo de este proyecto. Su experiencia, disposición y compromiso fueron fundamentales para fortalecer el análisis y culminar satisfactoriamente esta investigación.

Asimismo, manifiesto mi gratitud a los docentes del programa de posgrado, quienes, a través de sus conocimientos, reflexiones y exigencia académica, contribuyeron significativamente a mi formación profesional y al fortalecimiento de mis capacidades investigativas y analíticas.

De igual manera, agradezco a la institución educativa por brindarme los espacios, recursos y herramientas necesarias para el desarrollo de este proceso académico, promoviendo un entorno propicio para la investigación y la construcción de conocimiento.

Extiendo también mi reconocimiento a las entidades, funcionarios y ciudadanos que, mediante su participación y colaboración, aportaron información relevante para el desarrollo del estudio y permitieron comprender de manera más amplia la problemática de la movilidad urbana en el municipio de Soacha.

Finalmente, expreso un agradecimiento especial a mi familia y a todas aquellas personas que me acompañaron durante este proceso, brindándome apoyo, motivación y confianza en cada etapa del camino. Su respaldo fue fundamental para alcanzar esta meta académica y personal.

Índice

Capítulo 1. Planteamiento del problema	9
Pregunta.....	9
Objetivos	10
Objetivo general	10
Objetivos específicos.....	10
Justificación.....	11
Antecedentes específicos o investigativos	13
Capítulo 2. Marco teórico.....	16
Enfoque epistémico	20
Capítulo 3. Enfoque y diseño metodológico de la investigación	22
Participantes	23
Técnicas (Instrumentos o herramientas)	23
Fases del trabajo de campo.....	24
Categorización y clasificación	25
Mapa de actores clave y gobernanza multinivel de la movilidad urbana.....	26
Capítulo 4. Resultados.....	31
Interpretación integrada de los resultados de la encuesta	32
Capítulo 5. Conclusiones.....	34
Apéndices o Anexos.....	42

Lista de figuras

Figura 1. Apéndice D. Evidencias del trabajo de campo.....,	
	45
Figura 2. Apéndice D. Evidencias del trabajo de campo.....,	
	45
Figura 3. Apéndice D. Evidencias del trabajo de campo.....,	
	45

Lista de gráficos

Gráficos 1 y 2. Apéndice E. Resultados estadísticos detallados.....	46
Gráficos 3 y 4. Apéndice E. Resultados estadísticos detallados.....	46
Gráficos 5 y 6. Apéndice E. Resultados estadísticos detallados.....	46
Gráficos 7. Apéndice E. Resultados estadísticos detallados.....	46

Resumen

La presente investigación analiza las causas de la congestión vehicular en el municipio de Soacha, Cundinamarca, durante el periodo 2020–2026, desde una perspectiva de política pública orientada a la movilidad urbana y la gobernanza territorial. El estudio parte de la comprensión de la movilidad urbana como un fenómeno social complejo que trasciende la dimensión técnica del tránsito y se relaciona directamente con el acceso a oportunidades, la calidad de vida, la equidad territorial y la capacidad institucional del Estado para responder a las demandas de una población en constante crecimiento.

En las últimas décadas, Soacha ha experimentado un acelerado crecimiento urbano y demográfico, acompañado de procesos de expansión territorial desarticulados de la planificación urbana y de la capacidad instalada de infraestructura vial y transporte público. Esta situación ha generado una presión sostenida sobre los corredores estratégicos de movilidad, especialmente sobre la Autopista Sur, principal eje de conexión entre Soacha y Bogotá. Como consecuencia, la congestión vehicular se ha convertido en una problemática estructural que afecta de manera significativa la movilidad cotidiana de los habitantes, incrementando tiempos de desplazamiento, costos de transporte, niveles de estrés y afectaciones ambientales.

Desde el enfoque teórico, la investigación se sustenta en los estudios de movilidad urbana, justicia espacial, gobernanza y política pública. En este sentido, la movilidad es entendida no solo como desplazamiento físico, sino como una condición de acceso a bienes, servicios y oportunidades urbanas. A partir de autores como Sheller y Urry (2006), Harvey (2012), Soja (2010) y Kooiman (2003), se plantea que las dinámicas de movilidad reflejan relaciones de desigualdad territorial, limitaciones institucionales y problemas de coordinación entre actores públicos y privados.

Asimismo, el estudio incorpora elementos de la alta dirección pública y la gobernanza multinivel, entendiendo la congestión vehicular como un problema público complejo que requiere capacidades institucionales de coordinación, planeación estratégica y articulación intergubernamental. Bajo este enfoque, se analizan las competencias y márgenes de acción de actores del orden nacional, departamental y municipal, identificando debilidades en la

implementación de políticas de movilidad y en la coordinación entre entidades responsables del transporte y el ordenamiento territorial.

Metodológicamente, la investigación adopta un enfoque mixto de carácter descriptivo y analítico, integrando herramientas cuantitativas y cualitativas. Por una parte, se realizó revisión documental y análisis normativo de políticas públicas relacionadas con movilidad urbana, planificación territorial y transporte. Por otra, se aplicó una encuesta estructurada a habitantes del municipio con el propósito de identificar patrones de movilidad, percepciones ciudadanas y factores asociados a la congestión vehicular.

Los resultados evidencian que la congestión vehicular en Soacha responde a una combinación de factores estructurales, operativos, institucionales y sociales. Entre los principales factores identificados se encuentran el crecimiento urbano acelerado, la insuficiencia de infraestructura vial, la alta dependencia del transporte público, la saturación de corredores estratégicos, las limitaciones en la gestión institucional y la baja efectividad de los mecanismos de regulación y control del tránsito.

De igual manera, la investigación demuestra que la congestión impacta directamente la calidad de vida de los habitantes, especialmente en términos de tiempos de desplazamiento, acceso a oportunidades laborales y educativas, salud física y mental, costos económicos y deterioro ambiental. Los hallazgos permiten afirmar que la movilidad urbana en Soacha constituye un problema de equidad territorial, en la medida en que las limitaciones del sistema afectan de manera diferenciada a los sectores más vulnerables de la población.

En términos de política pública, el estudio concluye que las estrategias implementadas hasta el momento han sido insuficientes para responder a la magnitud de la problemática, debido principalmente a limitaciones en la capacidad institucional, falta de coordinación metropolitana y ausencia de una visión integral de movilidad urbana. En consecuencia, se proponen lineamientos orientados al fortalecimiento del transporte público, la articulación entre movilidad y ordenamiento territorial, la consolidación de esquemas de gobernanza metropolitana, el fortalecimiento institucional y la promoción de estrategias de movilidad sostenible y cultura ciudadana.

Finalmente, la investigación aporta a la comprensión de la movilidad urbana como un fenómeno social y político que requiere respuestas integrales desde la política pública y la gestión territorial. En este sentido, se concluye que mejorar la movilidad en Soacha no solo implica optimizar la circulación vehicular, sino también garantizar condiciones más equitativas de acceso a la ciudad, contribuyendo al desarrollo de un modelo urbano más sostenible, eficiente e inclusivo.

Palabras clave: movilidad urbana, congestión vehicular, política pública, gobernanza, justicia espacial, transporte público, Soacha, planificación territorial.

Capítulo 1. Planteamiento del problema

La movilidad urbana constituye un desafío central para la gestión pública en territorios con crecimiento acelerado y planificación limitada. En este contexto, el municipio de Soacha, Cundinamarca, presenta una problemática estructural de tránsito asociada al aumento poblacional, la expansión urbana desordenada y la insuficiencia de infraestructura vial y transporte público.

Durante el periodo 2020–2026, se evidencian altos niveles de congestión vehicular, especialmente en corredores como la Autopista Sur, así como deficiencias en la regulación del tránsito, incremento del parque automotor y comportamientos inadecuados por parte de los actores viales. Estas condiciones generan largos tiempos de desplazamiento, afectaciones en la calidad de vida y limitaciones en el acceso a oportunidades.

Desde una perspectiva de política pública y gobernanza, la problemática del tránsito en Soacha se entiende como un fenómeno multidimensional que involucra fallas en la planificación territorial, debilidades institucionales y escasa articulación entre niveles de gobierno.

En este sentido, la investigación se centra en analizar la movilidad de los habitantes del municipio de Soacha, con el fin de identificar sus principales causas y efectos, y aportar elementos para la formulación de estrategias de mejora.

Pregunta

¿Cuáles son las causas estructurales de la congestión vehicular en el municipio de Soacha, Cundinamarca, y qué estrategias de política pública pueden implementarse para mejorar la movilidad urbana y la calidad de vida de sus habitantes?

Objetivos

Objetivo general

Analizar las causas de la congestión vehicular en el municipio de Soacha durante el periodo 2020–2026, desde una perspectiva de política pública orientada a la movilidad urbana, con el fin de comprender cómo los factores institucionales, normativos y de gestión inciden en la eficiencia del sistema de transporte y en la calidad de vida de sus habitantes.

Objetivos específicos

- ✓ Identificar los factores estructurales, institucionales y de planificación territorial que influyen en la congestión vehicular en el municipio de Soacha.

Mediante el análisis de las dinámicas de crecimiento urbano y demográfico, la expansión periférica y los procesos de ocupación del suelo, así como la capacidad, cobertura y estado de la infraestructura vial existente. Se busca, además, examinar la articulación entre los instrumentos de ordenamiento territorial y las políticas de movilidad, la coordinación entre niveles de gobierno (municipal, departamental y metropolitano) y el papel de las instituciones encargadas de la planificación y gestión del transporte. Este objetivo también considera la relación entre dichos factores y la localización de puntos críticos de congestión, particularmente en corredores estratégicos y de alta demanda.

- ✓ Examinar el papel de las políticas públicas de movilidad urbana implementadas durante el periodo 2020–2026 frente a la problemática de la congestión.

A través del estudio de los instrumentos de política (planes, programas, proyectos y regulaciones), su coherencia con los diagnósticos territoriales y su alineación con enfoques de movilidad sostenible. Se pretende analizar el grado de implementación, los mecanismos de financiación, la capacidad institucional para su ejecución, así como los niveles de coordinación interinstitucional y participación ciudadana. Asimismo, se busca valorar la efectividad de estas

políticas en la reducción de la congestión, identificando brechas entre el diseño y los resultados observados.

- ✓ Evaluar los impactos de la congestión vehicular en la calidad de vida de los habitantes del municipio.

Considerando dimensiones sociales, económicas y ambientales, se analizarán los efectos en los tiempos de desplazamiento y su incidencia en las rutinas diarias, el acceso a oportunidades laborales, educativas y de servicios, y los costos directos e indirectos del transporte. De igual forma, se examinarán las afectaciones a la salud física y mental asociadas al estrés y la exposición a la contaminación, así como las implicaciones en la seguridad vial y en la percepción ciudadana sobre la eficiencia del sistema de movilidad. Este análisis permitirá comprender cómo la congestión se traduce en desigualdades territoriales y en limitaciones al bienestar de la población.

Justificación

La congestión vehicular se ha consolidado como uno de los principales problemas urbanos en municipios periféricos de grandes ciudades, como Soacha, Cundinamarca, debido a su estrecha relación con el crecimiento poblacional acelerado y la insuficiencia de infraestructura vial. En este contexto, el aumento del parque automotor y la limitada capacidad de las vías han generado impactos negativos en la movilidad, la productividad y la calidad de vida de los habitantes (DNP 2020).

Adicionalmente, la cercanía de Soacha con Bogotá ha intensificado los flujos diarios de transporte, especialmente de carácter pendular, lo que incrementa los niveles de congestión en horas pico. Según el (Banco Mundial 2021), las ciudades intermedias que dependen funcionalmente de grandes centros urbanos tienden a presentar mayores dificultades en la gestión del tránsito si no cuentan con políticas públicas integradas de movilidad.

Por otro lado, la congestión vehicular no solo afecta los tiempos de desplazamiento, sino que también tiene consecuencias ambientales y sociales, como el aumento de emisiones contaminantes y el deterioro de la salud pública (OMS 2022). En el caso de Soacha, estos factores

se agravan por la limitada planificación territorial y la informalidad en algunos sistemas de transporte.

En este sentido, resulta fundamental analizar las causas estructurales de la congestión vehicular durante el periodo 2020–2026, con el fin de diseñar estrategias de política pública que respondan a las necesidades reales del territorio. La formulación de dichas estrategias permitirá no solo mejorar la movilidad urbana, sino también contribuir al bienestar general de la población y al desarrollo sostenible del municipio (CEPAL, 2020).

La presente investigación adquiere relevancia desde el enfoque del alto gobierno y las políticas públicas, en la medida en que la congestión vehicular en el municipio de Soacha constituye un problema público complejo que impacta directamente la calidad de vida, la competitividad territorial y la capacidad institucional para responder a las demandas ciudadanas. En este sentido, la movilidad urbana trasciende la dimensión operativa del tránsito y se convierte en un asunto estratégico de gestión pública que requiere procesos de planificación, coordinación interinstitucional y toma de decisiones fundamentadas en evidencia.

Desde la perspectiva de la alta dirección pública, la investigación resulta pertinente porque permite analizar cómo las capacidades estatales, la gobernanza territorial y la articulación entre distintos niveles de gobierno inciden en la efectividad de las políticas de movilidad urbana. Tal como plantea Mark H. Moore (1995), la función de las instituciones públicas debe orientarse hacia la generación de valor público, entendido como la capacidad del Estado para atender necesidades colectivas mediante políticas eficientes, legítimas y sostenibles. Bajo este enfoque, mejorar la movilidad urbana implica no solo reducir tiempos de desplazamiento, sino garantizar condiciones más equitativas de acceso a oportunidades laborales, educativas y sociales.

Asimismo, el estudio aporta elementos relevantes para el análisis y fortalecimiento de las políticas públicas territoriales, debido a que permite identificar limitaciones institucionales, debilidades de coordinación y desafíos de gobernanza presentes en la gestión de la movilidad urbana. En escenarios metropolitanos como el de Soacha y Bogotá, la formulación de soluciones requiere capacidades de articulación intergubernamental y planeación estratégica que superen enfoques fragmentados de administración pública.

De igual manera, la investigación se justifica en términos académicos y administrativos porque contribuye a la comprensión de la movilidad urbana como un fenómeno multidimensional que involucra dimensiones sociales, territoriales, ambientales e institucionales. En consecuencia, los resultados del estudio pueden servir como insumo para la formulación de estrategias de política pública orientadas al fortalecimiento del transporte público, la planificación territorial, la sostenibilidad urbana y la gobernanza metropolitana.

Finalmente, desde la perspectiva del alto gobierno, este trabajo busca aportar conocimiento aplicado para la toma de decisiones públicas, promoviendo enfoques integrales de gestión que articulen liderazgo institucional, capacidad estatal y participación de actores públicos y privados en la construcción de soluciones sostenibles para la movilidad urbana.

Antecedentes específicos o investigativos

La problemática de la movilidad urbana ha sido ampliamente estudiada en las últimas décadas, especialmente en contextos de crecimiento urbano acelerado y desigualdad territorial. A nivel global, organismos como el Banco Mundial han señalado que la congestión vehicular constituye una de las principales limitaciones para el desarrollo sostenible de las ciudades, afectando la productividad, el acceso a servicios y la calidad de vida (Banco Mundial, 2021). En esta misma línea, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe advierte que las ciudades latinoamericanas presentan problemas estructurales de movilidad asociados a la expansión urbana desordenada y la débil planificación institucional (CEPAL, 2019).

Desde una perspectiva teórica, diversos autores han analizado la relación entre urbanización y movilidad. Robert Cervero (Cervero R. , 2019) plantea que la eficiencia del transporte urbano depende de la integración entre infraestructura, uso del suelo y sistemas de transporte público. Sin embargo, Peter Calthorpe (Calthorpe P. , 2011) advierte que los modelos de crecimiento disperso incrementan la dependencia del automóvil, lo que genera mayores niveles de congestión. Estas posturas coinciden en la importancia de la planificación urbana integrada, aunque difieren en el peso otorgado a los factores estructurales frente a los comportamientos individuales.

Por su parte, David Harvey (Harvey D. , 2012) introduce una visión crítica al señalar que la movilidad urbana refleja desigualdades sociales y económicas, en tanto el acceso al transporte no es equitativo. Este enfoque se complementa con la teoría de la gobernanza propuesta por Jan Kooiman (Kooiman, 2003) , quien resalta la necesidad de articulación entre actores públicos y privados para la gestión efectiva de políticas públicas.

En el contexto colombiano, investigaciones recientes han identificado que la movilidad urbana presenta desafíos significativos en ciudades intermedias y municipios periféricos. El Ministerio de Transporte de Colombia (Ministerio de Transporte de Colombia., 2022) reconoce que la sobrecarga de sistemas de transporte masivo y la insuficiencia de infraestructura vial son factores determinantes en la congestión. Asimismo, estudios como el de Gutiérrez (J Gutiérrez, 2020) destacan la falta de articulación entre planificación territorial y movilidad, lo cual genera ineficiencias en el sistema de transporte.

Particularmente en el municipio de Soacha, diversos informes institucionales han evidenciado la gravedad de la problemática. La Alcaldía de Soacha (Alcaldía de Soacha, 2023) señala que la alta dependencia del sistema TransMilenio y la limitada capacidad vial han generado altos niveles de congestión en corredores estratégicos. Sin embargo, estos estudios suelen centrarse en diagnósticos descriptivos, sin profundizar en el análisis de las causas estructurales ni en la formulación de soluciones integrales.

Adicionalmente, investigaciones sobre cultura vial (López, 2018) evidencian que el comportamiento de los actores viales influye significativamente en la congestión, mientras que estudios sobre sostenibilidad urbana (Martínez, 2019) resaltan la necesidad de promover alternativas de transporte no motorizado. No obstante, se observa una desconexión entre estos enfoques, lo que limita la comprensión integral del fenómeno.

La revisión de la literatura permite identificar avances importantes en el estudio de la movilidad urbana, pero también evidencia vacíos en el análisis de municipios periféricos como Soacha, especialmente en lo relacionado con la articulación entre gobernanza, planificación territorial y comportamiento social. Estas limitaciones justifican la necesidad de desarrollar investigaciones que integren estos enfoques y aporten soluciones contextualizadas a la problemática del tránsito.

Finalmente, desde la perspectiva del alto gobierno, los antecedentes revisados permiten evidenciar que las problemáticas asociadas a la movilidad urbana y la congestión vehicular no dependen exclusivamente de factores de infraestructura o crecimiento urbano, sino también de la capacidad institucional de los gobiernos para formular, coordinar e implementar políticas públicas eficaces. Diversos estudios coinciden en que la gestión de la movilidad requiere procesos de gobernanza multinivel, planificación estratégica y articulación interinstitucional entre actores nacionales, regionales y locales, especialmente en contextos metropolitanos altamente interdependientes. En este sentido, investigaciones desarrolladas en ciudades latinoamericanas han demostrado que las limitaciones en coordinación gubernamental, capacidad estatal y dirección pública afectan directamente la efectividad de las políticas de movilidad urbana y la sostenibilidad territorial. Por ello, incorporar el enfoque de alto gobierno al análisis de la congestión vehicular en el municipio de Soacha permite ampliar la comprensión del problema, entendiendo la movilidad como un desafío estratégico de gestión pública que exige liderazgo institucional, toma de decisiones basada en evidencia y formulación de políticas integrales orientadas al bienestar colectivo (Moore, 1995; Aguilar Villanueva, 2006; Osborne, 2010).

Capítulo 2. Marco teórico

La presente investigación se inscribe en el campo de estudio de la movilidad urbana y las políticas públicas, entendiendo el tránsito no solo como un fenómeno técnico, sino como una expresión de las dinámicas sociales, territoriales e institucionales que configuran el acceso desigual a la ciudad. En este sentido, la congestión vehicular en el municipio de Soacha se analiza como un problema multidimensional que afecta de manera diferenciada a la población, especialmente en contextos de desigualdad urbana.

Desde una perspectiva conceptual, la movilidad urbana se entiende como la capacidad efectiva de las personas para desplazarse y acceder a bienes, servicios y oportunidades dentro del espacio urbano en condiciones de equidad, seguridad y sostenibilidad (Cervero, 2013). Sin embargo, esta definición ha sido ampliada por el denominado “paradigma de las movilidades”, el cual plantea que el movimiento no es únicamente físico, sino también social, simbólico y político (Sheller & Urry, 2006). Bajo este enfoque, la movilidad en Soacha debe interpretarse como una práctica social atravesada por relaciones de poder, condiciones económicas y estructuras territoriales que condicionan los desplazamientos cotidianos.

En esta línea, la planificación urbana integrada resalta la relación entre el ordenamiento territorial y los sistemas de transporte. Calthorpe (2011) sostiene que los modelos de expansión urbana dispersa (urban sprawl) incrementan la dependencia del automóvil y generan mayores niveles de congestión. De manera complementaria, Newman y Kenworthy (1999) evidencian que las ciudades con mayor densidad y sistemas de transporte público eficientes presentan menores niveles de congestión y consumo energético. En el caso de Soacha, el crecimiento urbano acelerado y desarticulado ha generado patrones de movilidad caracterizados por largos tiempos de desplazamiento y alta dependencia de corredores hacia Bogotá, afectando principalmente a los sectores de menores ingresos.

Desde el enfoque de la economía del transporte, la congestión vehicular se entiende como una externalidad negativa derivada del uso intensivo del automóvil, que ocurre cuando la demanda supera la capacidad vial disponible (Vickrey, 1969). No obstante, desde una perspectiva social, esta externalidad no impacta de manera homogénea, sino que recae con mayor intensidad

sobre los grupos poblacionales que dependen del transporte público, quienes enfrentan mayores tiempos de viaje, costos económicos y condiciones de desplazamiento menos favorables.

La teoría de la justicia espacial permite profundizar en esta dimensión al plantear que el acceso al espacio urbano es un componente fundamental de la equidad social. Harvey (2012) sostiene que las desigualdades en la ciudad se expresan en la distribución del acceso a recursos y oportunidades, mientras que Soja (2010) introduce el concepto de justicia espacial para analizar cómo el territorio refleja y reproduce dichas desigualdades. En este sentido, la congestión vehicular en Soacha puede interpretarse como un mecanismo que limita el acceso equitativo a la ciudad, especialmente considerando la dependencia funcional del municipio respecto a Bogotá.

Por otra parte, el enfoque de gobernanza urbana aporta elementos para comprender la dimensión institucional del problema. Kooiman (2003) plantea que la gestión de lo público implica la interacción de múltiples actores en contextos complejos, mientras que Rhodes (1996) destaca la existencia de redes de interdependencia entre instituciones. En áreas metropolitanas, la movilidad depende de la coordinación entre distintos niveles de gobierno, lo que en el caso de Soacha evidencia limitaciones en la articulación entre el municipio, el departamento y la ciudad capital, afectando la efectividad de las políticas de movilidad.

Asimismo, el enfoque de movilidad sostenible propone el desarrollo de sistemas de transporte que equilibren eficiencia, equidad y sostenibilidad ambiental (ONU, 2020; Banco Mundial, 2021). Desde esta perspectiva, la congestión vehicular no solo representa un problema de tráfico, sino un indicador de desequilibrios en el modelo de desarrollo urbano, asociado a altos niveles de contaminación, consumo energético y deterioro de la calidad de vida.

Finalmente, la cultura vial y el comportamiento de los actores del tránsito constituyen un componente clave en la dinámica de la movilidad. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2022), los hábitos de conducción, el cumplimiento de normas y la educación vial influyen directamente en la eficiencia del sistema de transporte. En este sentido, la congestión también puede entenderse como el resultado de prácticas sociales que inciden en el uso del espacio vial.

En síntesis, la movilidad urbana en Soacha debe abordarse como un fenómeno social complejo, donde la congestión vehicular refleja no solo limitaciones de infraestructura, sino también desigualdades en el acceso a la ciudad, fallas en la planificación territorial y debilidades

en la gobernanza. Este enfoque permite estructurar el análisis a partir de categorías como accesibilidad, equidad, gobernanza, uso del suelo, transporte público y cultura vial, integrando dimensiones técnicas, sociales e institucionales en la comprensión del problema.

Si bien el presente estudio se fundamenta en categorías analíticas como movilidad urbana, justicia espacial y gobernanza, resulta necesario complementar este marco con nociones propias de la alta dirección pública, dado que la congestión vehicular en el municipio de Soacha constituye un problema público complejo que involucra capacidades estatales, coordinación institucional y toma de decisiones estratégicas.

Desde esta perspectiva, la movilidad urbana no debe entenderse únicamente como un asunto técnico asociado a infraestructura vial y tránsito vehicular, sino como un desafío de gestión pública relacionado con la capacidad del Estado para garantizar acceso equitativo al territorio, calidad de vida y sostenibilidad urbana. En este sentido, la alta dirección pública aporta herramientas conceptuales para analizar cómo las instituciones públicas formulan, coordinan e implementan políticas orientadas a resolver problemáticas urbanas complejas en escenarios metropolitanos altamente interdependientes.

En primer lugar, el enfoque de valor público desarrollado por Mark H. Moore (1995) permite comprender la movilidad urbana como un servicio público estratégico que debe responder a necesidades colectivas y generar bienestar social. Según este autor, la gestión pública debe orientarse a producir valor público mediante acciones legítimas, eficientes y socialmente relevantes. Bajo este enfoque, la movilidad en Soacha no solo implica facilitar desplazamientos, sino garantizar condiciones de acceso a empleo, educación, salud y oportunidades urbanas en términos de equidad territorial.

Asimismo, la Nueva Gobernanza Pública plantea que los problemas públicos contemporáneos requieren modelos de gestión basados en coordinación interinstitucional, redes de actores y articulación multinivel (Osborne, 2010). Esta perspectiva resulta especialmente pertinente para el caso de Soacha, debido a su estrecha relación funcional con Bogotá y a la participación simultánea de entidades nacionales, departamentales y municipales en la gestión de la movilidad urbana. En consecuencia, la congestión vehicular puede interpretarse como una manifestación de fragmentación institucional y limitaciones en la coordinación gubernamental.

De igual manera, el enfoque de capacidad estatal desarrollado por Fukuyama (Fukuyama, 2013) aporta elementos relevantes para comprender que la efectividad de las políticas públicas depende no solo de la existencia de normas o planes, sino de la capacidad real de las instituciones para implementar decisiones, coordinar actores y responder a demandas ciudadanas. En el caso de Soacha, las dificultades asociadas al control del tránsito, la regulación del transporte público y la planificación territorial evidencian limitaciones institucionales que afectan directamente la gestión de la movilidad urbana.

En esta línea, Aguilar Villanueva (2006) sostiene que las políticas públicas requieren capacidades técnicas, administrativas y políticas para enfrentar problemas complejos. Esto implica que la congestión vehicular no puede explicarse únicamente desde factores físicos o demográficos, sino también desde las limitaciones del aparato estatal para formular e implementar soluciones integrales y sostenibles.

Por otra parte, la planificación estratégica constituye un componente central de la alta dirección pública. Bryson (2018) plantea que las organizaciones públicas deben desarrollar capacidades de planificación orientadas a la toma de decisiones de largo plazo y a la articulación eficiente de recursos institucionales. Aplicado al caso de Soacha, esto implica la necesidad de integrar políticas de movilidad, ordenamiento territorial, sostenibilidad ambiental y desarrollo urbano bajo una visión estratégica metropolitana.

Adicionalmente, la gobernanza colaborativa propuesta por Ansell y Gash (Chris Ansell, 2008) resulta pertinente para comprender la movilidad urbana como un proceso que requiere participación conjunta de actores públicos, privados y sociales. En este contexto, la solución de la congestión vehicular exige mecanismos de cooperación entre autoridades gubernamentales, operadores de transporte, ciudadanía y entidades regionales, superando modelos tradicionales de gestión jerárquica.

En consecuencia, la incorporación de la alta dirección pública al marco teórico permite ampliar la comprensión de la movilidad urbana en Soacha, entendiendo la congestión vehicular no solo como una problemática operativa del tránsito, sino como un desafío de capacidad estatal, gobernanza territorial y gestión estratégica del desarrollo urbano. Desde esta perspectiva, las soluciones requieren enfoques integrales que articulen liderazgo institucional, coordinación

intergubernamental y formulación de políticas públicas sostenibles orientadas al bienestar colectivo.

Enfoque epistémico

La presente investigación se fundamenta en un enfoque epistemológico de carácter interdisciplinario, que articula aportes de las ciencias sociales, los estudios urbanos y la administración pública, con el propósito de comprender la movilidad urbana como un fenómeno social complejo. En este sentido, la congestión vehicular en el municipio de Soacha no se aborda únicamente como un problema técnico de infraestructura o tránsito, sino como una construcción social vinculada a dinámicas de desigualdad, organización del territorio y acceso diferencial a la ciudad. Desde esta perspectiva, el espacio urbano es entendido como un producto social (Lefebvre, 1991), mientras que la planificación urbana se concibe como un proceso político e interactivo en el que intervienen múltiples actores e intereses (Healey, 2006).

En coherencia con este enfoque, la investigación adopta una perspectiva de política pública, entendiendo la movilidad urbana como un ámbito de intervención estatal orientado a garantizar condiciones de equidad, accesibilidad y sostenibilidad. Desde este marco, las políticas de movilidad no solo regulan el transporte, sino que inciden directamente en la distribución de oportunidades en el espacio urbano (Dye, 2013; Parsons, 1995). Por tanto, el análisis no se limita a la formulación de políticas, sino que incorpora su implementación y evaluación, reconociendo que la capacidad institucional, la coherencia normativa y la articulación territorial son factores determinantes en la gestión de problemáticas como la congestión vehicular (Howlett, Ramesh & Perl, 2003).

Asimismo, se incorpora el enfoque de gobernanza urbana, el cual permite analizar la movilidad como el resultado de interacciones entre actores públicos, privados y sociales. Kooiman (2003) plantea que la gobernanza implica formas de coordinación más allá del control jerárquico del Estado, mientras que Rhodes (1996) destaca la existencia de redes interdependientes en la gestión de lo público. Este enfoque resulta particularmente relevante en contextos

metropolitanos, donde la movilidad trasciende los límites administrativos. En el caso de Soacha, la relación funcional con Bogotá evidencia la necesidad de analizar la coordinación interinstitucional como un elemento clave en la efectividad de las políticas de movilidad.

Desde una perspectiva social de la movilidad, este enfoque epistemológico reconoce que los desplazamientos urbanos están condicionados por factores socioeconómicos, territoriales y culturales, lo que genera desigualdades en el acceso a bienes y servicios urbanos. En este sentido, la movilidad no se entiende únicamente como desplazamiento, sino como una condición de acceso a la ciudad y, por tanto, como un componente central de la equidad urbana (Sheller & Urry, 2006). Esto implica que la congestión vehicular debe interpretarse también como una manifestación de desigualdad social, en la medida en que afecta de forma diferenciada a los distintos grupos poblacionales.

Por otra parte, el estudio se inscribe en una perspectiva pragmática del conocimiento, la cual reconoce la pertinencia de integrar distintos enfoques metodológicos para abordar fenómenos complejos (Creswell & Plano Clark, 2018). En consecuencia, se adopta un enfoque metodológico mixto que combina herramientas cuantitativas y cualitativas, permitiendo no solo medir la magnitud de la congestión vehicular, sino también comprender las prácticas, percepciones y experiencias de los actores involucrados en la movilidad cotidiana.

Se orienta hacia la generación de conocimiento aplicado, en línea con la investigación en políticas públicas orientada a la solución de problemas sociales. Dunn (2018) señala que este tipo de investigación busca producir conocimiento útil para la toma de decisiones, integrando análisis teórico y evidencia empírica. En este sentido, el estudio no solo pretende explicar la congestión vehicular en Soacha, sino también aportar elementos para la comprensión de la movilidad urbana como un problema social y de política pública, contribuyendo a la formulación de alternativas que promuevan una movilidad más equitativa, eficiente y sostenible.

Finalmente, el enfoque epistemológico de la presente investigación también se sustenta en los principios de la alta dirección pública y el alto gobierno, entendidos como campos orientados al fortalecimiento de la capacidad estatal, la toma de decisiones estratégicas y la gestión integral de los asuntos públicos. Desde esta perspectiva, la movilidad urbana no se concibe únicamente como una problemática operativa del tránsito, sino como un desafío de

gobernanza territorial que exige liderazgo institucional, coordinación intergubernamental y formulación de políticas públicas sostenibles. En este sentido, el estudio busca aportar no solo a la comprensión académica de la congestión vehicular en el municipio de Soacha, sino también a la generación de insumos para la toma de decisiones en escenarios de gestión pública compleja. De esta manera, la investigación se alinea con los enfoques contemporáneos del alto gobierno, los cuales promueven la articulación entre conocimiento técnico, planeación estratégica y capacidad institucional como elementos fundamentales para responder a problemáticas urbanas y sociales de carácter estructural (Moore, 1995; Aguilar Villanueva, 2006; Osborne, 2010).

Capítulo 3. Enfoque y diseño metodológico de la investigación

El desarrollo de la presente investigación se fundamenta en un enfoque metodológico mixto, con predominio interpretativo, en la medida en que busca comprender la problemática del tránsito en el municipio de Soacha desde las percepciones, experiencias y dinámicas sociales de los actores involucrados, sin dejar de lado el análisis de datos cuantificables que permiten dimensionar la magnitud del fenómeno. Este enfoque resulta pertinente, dado que la congestión vehicular no solo es un problema técnico, sino también social e institucional, lo cual exige una aproximación integral.

El diseño de la investigación es no experimental y de corte transversal, ya que no se manipulan las variables de estudio y la recolección de información se realiza en un único momento del tiempo. Asimismo, el estudio tiene un alcance descriptivo-analítico, pues busca caracterizar la problemática del tránsito en Soacha y, a su vez, analizar las relaciones entre sus principales causas y efectos.

La información recolectada se organiza y clasifica a partir de categorías de análisis previamente definidas, tales como congestión vehicular, infraestructura vial, transporte público, gobernanza y cultura vial. Estas categorías permiten estructurar el análisis y garantizar coherencia entre la pregunta de investigación, los objetivos y los resultados.

Participantes

Los participantes de la investigación están conformados por habitantes del municipio de Soacha que realizan desplazamientos cotidianos dentro del territorio o hacia la ciudad de Bogotá. La selección de los participantes se realizó mediante un muestreo no probabilístico de tipo intencional, priorizando personas que experimentan de manera directa la problemática del tránsito.

Los criterios de selección incluyeron la frecuencia de desplazamiento, el uso de diferentes medios de transporte (público o privado) y la ubicación dentro del municipio. En total, se contempló una muestra de 100 participantes, lo cual permite obtener información relevante y representativa desde la experiencia ciudadana.

En cuanto a la caracterización, los participantes corresponden a una población heterogénea en términos de edad, ocupación y condiciones socioeconómicas, lo que enriquece el análisis al incorporar diversas perspectivas sobre la movilidad urbana y sus efectos en la vida cotidiana.

Técnicas (Instrumentos o herramientas)

Para la recolección de información se emplearon diversas técnicas que permiten abordar la problemática desde múltiples perspectivas:

Encuesta estructurada:

Se diseñó como instrumento principal para recopilar información cuantitativa sobre tiempos de desplazamiento, percepción de la congestión, uso del transporte público y nivel de satisfacción con el sistema de movilidad. La elaboración de la encuesta se basó en la revisión de estudios previos sobre movilidad urbana y en guías metodológicas de investigación social. Su aplicación se realizó de manera directa a los participantes seleccionados.

Observación directa:

Se llevó a cabo en puntos críticos de congestión, como la Autopista Sur, con el fin de registrar el

flujo vehicular, comportamientos de los actores viales y condiciones generales del tránsito en horas pico. Esta técnica permitió complementar la información obtenida en las encuestas con evidencia empírica.

Revisión documental:

Se realizó un análisis de fuentes secundarias, tales como informes institucionales, artículos académicos y normativas relacionadas con la movilidad urbana. Esta técnica permitió contextualizar la problemática y sustentar teóricamente el estudio.

En cuanto a la validación de los instrumentos, se realizó una revisión previa de la encuesta para asegurar la claridad de las preguntas y su pertinencia frente a los objetivos de la investigación. Asimismo, la triangulación de técnicas (encuesta, observación y revisión documental) permitió fortalecer la confiabilidad y validez de los resultados.

Fases del trabajo de campo

El trabajo de campo se desarrolló en varias fases organizadas de manera secuencial, con el fin de garantizar una recolección de información sistemática y coherente con los objetivos de la investigación:

Fase 1. Diseño de instrumentos:

Se elaboraron los instrumentos de recolección de información, principalmente la encuesta estructurada, tomando como base la revisión de literatura y estudios previos sobre movilidad urbana.

Fase 2. Selección de participantes:

Se definió la muestra mediante un muestreo no probabilístico de tipo intencional, seleccionando habitantes del municipio de Soacha que realizan desplazamientos frecuentes.

Fase 3. Aplicación de instrumentos:

Se aplicaron las encuestas a los participantes seleccionados, recolectando información sobre percepciones, tiempos de desplazamiento y problemáticas del tránsito.

Fase 4. Observación directa:

Se realizaron observaciones en puntos críticos de congestión, como la Autopista Sur, con el fin de registrar dinámicas del tráfico y comportamientos de los actores viales.

Fase 5. Revisión documental:

Se recopilaron y analizaron fuentes secundarias como informes institucionales, artículos académicos y normativas relacionadas con la movilidad urbana.

Fase 6. Organización de la información:

Los datos recolectados fueron sistematizados y organizados para su posterior análisis, garantizando su coherencia y pertinencia con las categorías de estudio.

Categorización y clasificación

La información recolectada fue organizada mediante un proceso de categorización analítica, el cual permitió estructurar y analizar los datos de acuerdo con las variables y categorías definidas en el marco teórico. Para ello, se diseñó una matriz analítica que facilitó la clasificación de la información tanto cuantitativa como cualitativa.

Las principales categorías de análisis utilizadas fueron:

- Congestión vehicular: niveles de tráfico, tiempos de desplazamiento, puntos críticos.
- Infraestructura vial: estado de las vías, capacidad vial, señalización.
- Transporte público: cobertura, calidad del servicio, frecuencia.
- Gobernanza: gestión institucional, control del tránsito, articulación entre entidades.
- Cultura vial: comportamiento de conductores y peatones, cumplimiento de normas.

En el caso de la información cuantitativa (encuestas), se organizaron los datos en tablas y porcentajes, permitiendo identificar tendencias y patrones. Por su parte, la información cualitativa (observación y revisión documental) fue analizada mediante la identificación de recurrencias y relaciones entre categorías.

Este proceso de categorización permitió establecer conexiones entre las causas y efectos de la problemática del tránsito, facilitando una interpretación integral del fenómeno y asegurando la coherencia entre los resultados y los objetivos de la investigación.

Mapa de actores clave y gobernanza multinivel de la movilidad urbana

La movilidad urbana en el municipio de Soacha constituye una problemática pública compleja que involucra la participación de múltiples actores institucionales del orden nacional, departamental y municipal. Desde el enfoque de gobernanza urbana, la congestión vehicular no puede entenderse únicamente como una dificultad operativa del tránsito, sino como el resultado de procesos de coordinación —o desarticulación— entre entidades con competencias diferenciadas en materia de regulación, planificación, infraestructura, financiación y control (Kooiman, 2003) (RHODES, 1996).

En este sentido, la gestión de la movilidad urbana requiere un modelo de gobernanza multinivel que permita articular capacidades institucionales, recursos y estrategias entre diferentes escalas de gobierno. Tal como lo señala Mark H. Moore (Moore, 1995), los problemas públicos complejos demandan capacidades estatales orientadas a la generación de valor público mediante procesos de coordinación y gestión estratégica.

Actores del orden nacional

Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte constituye la máxima autoridad nacional en materia de movilidad y transporte, siendo responsable de la formulación de políticas públicas, regulación normativa y definición de lineamientos estratégicos del sector transporte en Colombia (Ministerio de Transporte, 2024)

Entre sus competencias formales se encuentran:

- Formular la política nacional de movilidad y transporte.
- Expedir normas técnicas y regulatorias del tránsito.
- Coordinar programas de movilidad sostenible.
- Supervisar entidades adscritas del sector.

No obstante, su margen real de acción en Soacha se encuentra limitado por la descentralización administrativa y por la dependencia de capacidades territoriales para la implementación efectiva de las políticas públicas. Aunque el Ministerio define lineamientos generales, la gestión operativa cotidiana del tránsito corresponde principalmente a autoridades locales.

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

La ANI interviene en el desarrollo y supervisión de proyectos de infraestructura estratégica, especialmente mediante esquemas de concesión vial. En el caso de Soacha, su participación es relevante debido a la incidencia de corredores nacionales como la Autopista Sur, eje fundamental de conexión regional y nacional.

Sus competencias incluyen:

- Estructuración y adjudicación de concesiones.
- Gestión de infraestructura vial nacional.
- Supervisión técnica y financiera de proyectos estratégicos.

Sin embargo, aunque posee alta capacidad técnica y presupuestal, sus intervenciones responden principalmente a criterios de conectividad nacional y competitividad económica, más que a problemáticas específicas de movilidad urbana cotidiana (ANI, 2024).

Departamento Nacional de Planeación (DNP)

El DNP participa en la planificación territorial y en la formulación de políticas de desarrollo urbano y regional. Asimismo, interviene en la evaluación y financiación de proyectos de inversión pública.

Entre sus competencias se destacan:

- Planeación del desarrollo territorial.
- Evaluación socioeconómica de proyectos.
- Asignación de recursos de inversión pública.
- Diseño de lineamientos de desarrollo urbano sostenible.

No obstante, su capacidad de incidencia depende de la articulación con entidades territoriales y de la capacidad institucional de los municipios para formular proyectos técnicamente viables (DPN, 2023).

Actores del orden departamental

Gobernación de Cundinamarca

La Gobernación de Cundinamarca cumple funciones de articulación regional y coordinación territorial entre municipios del departamento. Su papel resulta especialmente

relevante en problemáticas metropolitanas donde convergen dinámicas de movilidad intermunicipal.

Formalmente tiene competencias sobre:

- Coordinación regional de proyectos.
- Planeación territorial departamental.
- Cofinanciación de infraestructura.
- Estrategias de seguridad vial.

Sin embargo, enfrenta limitaciones asociadas a la fragmentación institucional y a la ausencia de una autoridad metropolitana consolidada que articule integralmente la movilidad entre Soacha y Bogotá.

Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca

Esta entidad desarrolla funciones relacionadas con:

- Seguridad vial.
- Asistencia técnica a municipios.
- Coordinación regional de movilidad.
- Promoción de estrategias sostenibles.

A pesar de ello, su margen real de acción sobre la congestión vehicular en Soacha es limitado, debido a que gran parte de las competencias operativas corresponden a autoridades municipales y metropolitanas.

Alcaldía de Soacha

La Alcaldía constituye el principal actor responsable de la gestión local de la movilidad urbana. Desde la perspectiva de política pública, representa la entidad con mayor proximidad a las problemáticas cotidianas del tránsito y a las demandas ciudadanas.

Sus competencias incluyen:

- Regulación del tránsito municipal.
- Planeación urbana y territorial.
- Gestión de infraestructura vial urbana.
- Formulación de políticas locales de movilidad.

- Coordinación con operadores de transporte.

No obstante, sus márgenes reales de acción se encuentran condicionados por restricciones presupuestales, crecimiento urbano acelerado y dependencia funcional respecto a Bogotá.

Secretaría de Movilidad de Soacha

La Secretaría de Movilidad ejerce funciones operativas relacionadas con:

- Regulación y control del tránsito.
- Educación vial y cultura ciudadana.
- Señalización y semaforización.
- Gestión operativa de movilidad.

Sin embargo, los resultados de la investigación muestran percepciones ciudadanas de limitada capacidad institucional y baja efectividad en el control del tráfico, lo que evidencia debilidades en implementación y gestión pública local.

Empresas de transporte público

Las empresas operadoras de transporte cumplen un rol fundamental en la prestación del servicio de movilidad cotidiana. Sus competencias están orientadas a:

- Operación de rutas.
- Gestión de flota vehicular.
- Prestación del servicio público.

No obstante, sus márgenes reales de acción se encuentran limitados por la saturación vial, las deficiencias de infraestructura y las restricciones regulatorias existentes.

Movilidad urbana y alta dirección pública

Desde la perspectiva de la alta dirección pública, la movilidad urbana representa un problema público complejo que exige capacidades institucionales de coordinación, planificación estratégica y gobernanza multinivel. En este sentido, la congestión vehicular no solo refleja limitaciones técnicas o de infraestructura, sino también dificultades en la capacidad estatal para gestionar territorios metropolitanos altamente interdependientes (Moore, 1995).

Asimismo, los enfoques contemporáneos de gobernanza pública resaltan la importancia de la coordinación interinstitucional, la articulación entre actores y la capacidad de

implementación de políticas complejas (Osborne, 2010). En contextos metropolitanos como Soacha, estas capacidades resultan fundamentales debido a la fragmentación institucional existente entre nación, departamento y municipio.

De igual manera, Aguilar Villanueva (Aguilar, 2006) sostiene que las políticas públicas requieren no solo capacidad técnica, sino también legitimidad institucional y capacidad política para responder eficazmente a problemas sociales complejos. En consecuencia, la congestión vehicular en Soacha debe interpretarse también como un problema de dirección pública y capacidad estatal.

En síntesis, el análisis del mapa de actores evidencia que la movilidad urbana en el municipio de Soacha constituye un problema público de carácter multidimensional que involucra competencias compartidas entre entidades nacionales, departamentales y municipales, así como la participación de actores privados y sociales. La interacción entre organismos como el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía de Soacha demuestra que la gestión de la movilidad urbana trasciende la capacidad de acción de una sola institución y requiere mecanismos permanentes de coordinación y gobernanza territorial.

Desde la perspectiva del alto gobierno, esta problemática refleja la necesidad de fortalecer capacidades estatales relacionadas con planificación estratégica, articulación interinstitucional y toma de decisiones públicas basadas en evidencia. En este sentido, la congestión vehicular no solo representa una limitación operativa del sistema vial, sino también un desafío de gestión pública asociado a la coordinación multinivel y a la capacidad institucional para responder de manera integral a las dinámicas metropolitanas entre Soacha y Bogotá.

Asimismo, el análisis de actores permite evidenciar que las limitaciones en gobernanza, fragmentación institucional y débil articulación territorial afectan directamente la efectividad de las políticas públicas de movilidad. Tal como lo plantea Mark H. Moore (1995), los problemas públicos complejos requieren liderazgo institucional y generación de valor público mediante acciones coordinadas entre distintos actores gubernamentales y sociales. Bajo esta lógica, mejorar la movilidad urbana en Soacha exige no solo inversión en infraestructura, sino también

fortalecimiento de la capacidad de dirección pública, coordinación metropolitana y construcción de políticas integrales orientadas al bienestar ciudadano y al desarrollo urbano sostenible.

Capítulo 4. Resultados

Con el fin de complementar el análisis de la problemática del tránsito en el municipio de Soacha, se aplicó una encuesta estructurada a 100 habitantes, cuyos resultados permiten identificar patrones de movilidad, percepciones ciudadanas y factores asociados a la congestión vehicular. Estos hallazgos se analizan en coherencia con las categorías definidas en el marco teórico y el enfoque de movilidad urbana desde una perspectiva social.

En primer lugar, en relación con la frecuencia de desplazamiento, se evidenció que el 56% de los encuestados se moviliza más de dos veces al día, lo que refleja una alta intensidad de movilidad cotidiana. Este resultado se relaciona con la idea de que la movilidad es una condición necesaria para el acceso a oportunidades urbanas (Cervero, 2013)

En cuanto al tiempo de desplazamiento, el 51% reporta trayectos superiores a una hora. Este hallazgo evidencia una afectación significativa en la calidad de vida, en la medida en que los largos tiempos de viaje limitan el bienestar y el acceso equitativo a la ciudad, tal como lo plantea la teoría de la justicia espacial (Harvey, 2012; Soja, 2010).

Respecto al medio de transporte, el 49% utiliza transporte público, lo que demuestra una alta dependencia de este sistema. Este resultado coincide con estudios que señalan que la eficiencia del transporte público es determinante en la movilidad urbana (Newman & J Kenworthy, 1999).

En relación con la percepción del nivel de congestión, el 68% la califica como alta, lo que confirma su carácter estructural. Según (Vickrey, 1969), la congestión es resultado de un desequilibrio entre la demanda de uso vial y la capacidad disponible.

En cuanto a las causas de la congestión, el 51% identifica la deficiencia del transporte público como el principal factor. Este resultado refuerza la importancia de la gestión institucional en la movilidad urbana, en línea con el enfoque de política pública (Dye, 2013); (Howlett, Ramesh, & Perl, 2003).

Por otra parte, la calificación del transporte público evidencia altos niveles de insatisfacción, lo cual refleja limitaciones en la cobertura y calidad del servicio, aspectos clave en la planificación urbana (Calthorpe P. , 2011).

Finalmente, frente al control institucional del tránsito, el 64% considera que no es adecuado, lo que evidencia debilidades en la gobernanza del sistema de movilidad, tal como lo plantean (Kooiman, 2003) y (RHODES, 1996).

Interpretación integrada de los resultados de la encuesta

Los resultados cuantitativos permiten evidenciar que la congestión vehicular en Soacha responde a una combinación de factores estructurales, sociales e institucionales. La alta frecuencia de desplazamientos y los prolongados tiempos de viaje reflejan una movilidad condicionada por la necesidad de acceder a oportunidades urbanas, lo cual coincide con el enfoque de las movilidades como práctica social (Sheller & Urry, 2006).

Asimismo, la identificación de la deficiencia del transporte público y la falta de control institucional como causas principales evidencia que la congestión no es únicamente un problema de infraestructura, sino de gestión pública. En este sentido, la movilidad urbana debe ser entendida como un campo de intervención del Estado orientado a garantizar equidad y accesibilidad (Parsons, 1995) (Dunn, 2018).

Desde una perspectiva social, estos resultados confirman que la congestión vehicular impacta directamente la calidad de vida, generando desigualdades en el acceso al tiempo, al espacio y a las oportunidades urbanas. Esto se alinea con los planteamientos de la justicia espacial, que entienden la ciudad como un espacio donde se distribuyen de manera desigual los recursos y posibilidades (Harvey D. , 2012).

En consecuencia, los hallazgos empíricos validan el enfoque teórico adoptado, evidenciando que la movilidad urbana en Soacha debe ser abordada como un fenómeno social complejo que requiere soluciones integrales desde la política pública, la planificación territorial y la gobernanza.

Los resultados obtenidos a través de la encuesta permiten comprender que la congestión vehicular en el municipio de Soacha constituye una problemática estructural que afecta de

manera directa las dinámicas sociales, económicas y territoriales de la población. Más allá de evidenciar dificultades asociadas al tránsito, los hallazgos reflejan percepciones ciudadanas relacionadas con la insuficiencia de infraestructura vial, la saturación del transporte público, los prolongados tiempos de desplazamiento y las limitaciones institucionales para responder eficazmente a las necesidades de movilidad urbana.

En términos generales, los resultados muestran que una parte significativa de la población considera que la congestión vehicular se ha intensificado durante los últimos años, especialmente en corredores estratégicos como la Autopista Sur. Esta percepción se relaciona con factores como el crecimiento poblacional acelerado, la expansión urbana desarticulada y la alta dependencia funcional respecto a Bogotá, situación que incrementa diariamente los flujos de desplazamiento entre ambos territorios.

Asimismo, la encuesta evidencia que los tiempos prolongados de desplazamiento afectan significativamente la calidad de vida de los habitantes. Las respuestas obtenidas permiten identificar impactos asociados al estrés, agotamiento físico y mental, reducción del tiempo disponible para actividades familiares y personales, así como dificultades en el acceso oportuno a empleo, educación y servicios. En este sentido, la movilidad urbana no se limita a un problema operativo del transporte, sino que se configura como un factor que incide directamente en las condiciones de bienestar y equidad territorial.

De igual manera, los resultados reflejan percepciones críticas frente a la capacidad institucional para gestionar la movilidad urbana. Una parte importante de los encuestados considera insuficientes las acciones implementadas por las autoridades en materia de regulación, control vial e infraestructura. Esto evidencia desafíos relacionados con la gobernanza territorial, la coordinación interinstitucional y la capacidad estatal para formular e implementar políticas públicas integrales de movilidad.

En relación con el transporte público, los hallazgos muestran altos niveles de dependencia ciudadana frente a este sistema, pero también percepciones negativas sobre aspectos como cobertura, frecuencia, tiempos de espera y condiciones de servicio. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de fortalecer estrategias orientadas a la modernización y optimización del

sistema de transporte como elemento central para reducir la congestión vehicular y mejorar las condiciones de movilidad urbana.

Por otra parte, la encuesta permite identificar que la ciudadanía reconoce la existencia de factores culturales y comportamentales que también inciden en la problemática del tránsito, tales como el incumplimiento de normas de movilidad, la ocupación inadecuada del espacio público y las deficiencias en cultura vial. Esto demuestra que la congestión vehicular responde tanto a factores estructurales como a dinámicas sociales que requieren procesos integrales de transformación cultural y educación ciudadana.

Desde una perspectiva analítica, los resultados de la encuesta confirman que la movilidad urbana en Soacha debe abordarse como un problema público multidimensional que involucra dimensiones técnicas, sociales, institucionales y territoriales. En consecuencia, las soluciones no pueden centrarse exclusivamente en la ampliación de infraestructura vial, sino que requieren estrategias integrales de política pública orientadas al fortalecimiento institucional, la gobernanza metropolitana, la sostenibilidad y la planificación territorial.

Finalmente, la interpretación integrada de los resultados permite concluir que la congestión vehicular en Soacha representa un desafío de alto gobierno y gestión pública, en la medida en que evidencia limitaciones en la capacidad estatal para responder a dinámicas urbanas complejas y crecientes. Desde esta perspectiva, mejorar la movilidad urbana implica no solo optimizar la circulación vehicular, sino también construir políticas públicas sostenibles que contribuyan a garantizar mayor equidad territorial, acceso a oportunidades y calidad de vida para la población.

Capítulo 5. Conclusiones

La presente investigación permitió comprender la congestión vehicular en el municipio de Soacha como un fenómeno complejo que trasciende la dimensión técnica del tránsito y se configura como un problema estructural de carácter social, territorial e institucional. A partir del enfoque de movilidad urbana desde la perspectiva de política pública, se evidenció que la problemática no puede explicarse únicamente por la insuficiencia de infraestructura vial, sino por la interacción de múltiples factores que condicionan el acceso diferencial a la ciudad.

En primer lugar, los resultados confirman que el crecimiento urbano acelerado y desarticulado, junto con la expansión periférica del municipio, han generado una presión sostenida sobre el sistema de movilidad. Esta situación ha derivado en patrones de desplazamiento extensos y recurrentes, caracterizados por largos tiempos de viaje, especialmente hacia la ciudad de Bogotá, lo que evidencia una alta dependencia funcional y una limitada autonomía territorial en términos de acceso a oportunidades.

En segundo lugar, se identificó que el transporte público constituye un eje central en la dinámica de movilidad del municipio; sin embargo, su baja calidad, cobertura insuficiente y sobrecarga operativa lo convierten en uno de los principales factores que inciden en la congestión vehicular. La alta dependencia de este sistema, sumada a la falta de alternativas eficientes, refuerza condiciones de desigualdad en el acceso a la movilidad, afectando principalmente a los sectores más vulnerables de la población.

Desde el ámbito institucional, la investigación evidenció debilidades significativas en la gestión y gobernanza del tránsito. La limitada articulación entre los distintos niveles de gobierno, así como la insuficiente capacidad de regulación y control, configuran un escenario en el que las políticas públicas de movilidad presentan brechas entre su formulación y su implementación efectiva. En este sentido, la congestión vehicular se manifiesta también como un problema de coordinación institucional y de capacidad estatal.

Asimismo, se constató que los factores sociales y culturales desempeñan un papel relevante en la configuración del problema. Las prácticas de los actores viales, el incumplimiento de normas y la baja cultura ciudadana contribuyen a la ineficiencia del sistema, evidenciando que la movilidad urbana no solo depende de condiciones estructurales, sino también de comportamientos colectivos que inciden en el uso del espacio público.

Desde una perspectiva analítica, los hallazgos empíricos permiten afirmar que la congestión vehicular en Soacha es el resultado de la convergencia de factores estructurales (infraestructura y crecimiento urbano), operativos (transporte público), institucionales (gobernanza y política pública) y sociales (cultura vial y prácticas cotidianas). Esta interacción configura un sistema de movilidad caracterizado por desequilibrios en la oferta y demanda de transporte, así como por desigualdades en el acceso a la ciudad.

En términos de política pública, la investigación demuestra la necesidad de avanzar hacia enfoques integrales que superen las soluciones fragmentadas. La movilidad urbana debe ser abordada como un componente central del desarrollo territorial, articulando planificación urbana, fortalecimiento del transporte público, mejora en la gestión institucional y estrategias de transformación cultural. Asimismo, resulta fundamental promover esquemas de gobernanza metropolitana que permitan una coordinación efectiva entre Soacha y Bogotá, dada su estrecha interdependencia funcional.

A partir de los hallazgos obtenidos en la investigación, se evidencia que la congestión vehicular en el municipio de Soacha no responde a una única causa, sino a la interacción de factores estructurales, institucionales, territoriales y sociales. En consecuencia, las estrategias de política pública orientadas a mejorar la movilidad urbana deben plantearse desde un enfoque integral que articule planificación territorial, fortalecimiento institucional, sostenibilidad y gobernanza metropolitana.

Desde la perspectiva de la alta dirección pública, la formulación de estrategias de movilidad implica desarrollar capacidades estatales de coordinación, liderazgo y planificación estratégica que permitan responder de manera efectiva a las necesidades de la población y a las dinámicas metropolitanas que caracterizan el territorio (Moore, 1995). En este sentido, las siguientes estrategias se proponen como lineamientos orientadores para el fortalecimiento de la política pública de movilidad en Soacha.

Fortalecimiento y modernización del transporte público: Uno de los principales hallazgos de la investigación fue la alta dependencia de la población respecto al transporte público y la percepción negativa sobre su calidad, cobertura y eficiencia. En este sentido, resulta prioritario fortalecer el sistema de transporte público mediante estrategias orientadas a mejorar la capacidad operativa, reducir tiempos de desplazamiento y aumentar la accesibilidad.

Entre las principales acciones estratégicas se proponen:

- Modernización progresiva de la flota vehicular.
- Optimización de rutas y frecuencias.
- Integración operativa con sistemas regionales y metropolitanos.

- Implementación de tecnologías inteligentes de gestión de tráfico y recaudo.
- Priorización de corredores exclusivos para transporte público.

Estas acciones permitirían reducir la sobrecarga vial, mejorar la eficiencia del sistema y disminuir la dependencia del vehículo particular, contribuyendo a una movilidad más sostenible y equitativa (Newman & Kenworthy, 1999).

Articulación entre movilidad urbana y ordenamiento territorial: La investigación evidenció que el crecimiento urbano acelerado y desarticulado constituye uno de los principales factores estructurales de la congestión vehicular en Soacha. Por ello, resulta indispensable fortalecer la articulación entre políticas de movilidad y planificación territorial.

En este marco, se recomienda:

- Promover modelos urbanos compactos y policéntricos.
- Controlar la expansión urbana desordenada.
- Integrar criterios de movilidad en los instrumentos de ordenamiento territorial.
- Incentivar desarrollos urbanos cercanos a corredores de transporte público.

Tal como plantea Calthorpe (2011), la planificación urbana orientada al transporte sostenible permite reducir desplazamientos extensos y mejorar la eficiencia de las ciudades.

Consolidación de una gobernanza metropolitana: Dada la estrecha relación funcional entre Soacha y Bogotá, la movilidad urbana requiere mecanismos de coordinación supramunicipal que permitan superar la fragmentación institucional existente.

En consecuencia, se propone:

- Fortalecer esquemas de gobernanza metropolitana.
- Crear mesas permanentes de coordinación interinstitucional.
- Diseñar políticas conjuntas de movilidad regional.
- Integrar sistemas de información y planeación territorial.

Desde el enfoque de gobernanza pública, la solución de problemas complejos exige cooperación entre distintos niveles de gobierno y actores institucionales (Kooiman, 2003; Osborne, 2010).

Fortalecimiento institucional y capacidad estatal: La investigación evidenció limitaciones en la regulación, control y gestión del tránsito por parte de las autoridades locales. Por ello, resulta necesario fortalecer las capacidades institucionales de la administración municipal y de los organismos de movilidad.

Entre las acciones recomendadas se encuentran:

- Modernización tecnológica de los sistemas de control vial.
- Fortalecimiento de capacidades técnicas y administrativas.
- Implementación de sistemas de análisis de datos para gestión de tráfico.
- Mejora en mecanismos de regulación y supervisión del transporte.

Desde el enfoque de capacidad estatal, la efectividad de las políticas públicas depende de la habilidad institucional para implementar decisiones y coordinar actores (Fukuyama, 2013).

Cultura ciudadana y educación vial, Los resultados también evidenciaron que las prácticas sociales y comportamientos ciudadanos inciden significativamente en la congestión vehicular. En este sentido, la movilidad urbana requiere procesos de transformación cultural orientados al uso responsable del espacio público y al cumplimiento de normas de tránsito.

Se recomienda:

- Implementar campañas permanentes de cultura vial.
- Fortalecer programas educativos sobre movilidad sostenible.
- Promover comportamientos responsables de conductores y peatones.
- Incentivar el uso de medios de transporte alternativos.

La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2022) señala que la educación vial constituye un componente fundamental para mejorar la eficiencia y seguridad de los sistemas de movilidad.

Promoción de movilidad sostenible, Finalmente, la investigación demuestra que la congestión vehicular también genera impactos ambientales asociados al incremento de emisiones contaminantes y deterioro de la calidad del aire. Por ello, las políticas públicas deben incorporar criterios de sostenibilidad ambiental.

En este sentido, se propone:

- Fortalecer infraestructura para movilidad no motorizada.
- Incentivar el uso de bicicleta y caminabilidad.
- Implementar estrategias de reducción de emisiones.
- Promover transición hacia tecnologías limpias de transporte.

Estas acciones se alinean con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y con los lineamientos internacionales sobre movilidad urbana sostenible promovidos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2020).

En síntesis, las estrategias de política pública para mejorar la movilidad urbana en Soacha requieren un enfoque integral que articule infraestructura, gobernanza, capacidad institucional, sostenibilidad y transformación cultural. La congestión vehicular no puede resolverse únicamente mediante ampliación vial, sino a través de políticas públicas coordinadas que respondan a las dinámicas territoriales y sociales del municipio.

Desde esta perspectiva, la movilidad urbana debe asumirse como un eje estratégico del desarrollo territorial y de la calidad de vida de la población, reconociendo que la efectividad de las soluciones depende tanto de la capacidad estatal como de la articulación entre actores públicos y privados.

Referencias

- Aguilar, L. (2006). Gobernanza y gestión pública.
- Alcaldía de Soacha. (2023). Obtenido de <https://www.soacha-cundinamarca.gov.co>
- ANI. (2024). ANI - Funciones y gestión institucional. Obtenido de <https://www.ani.gov.co/search/node/Funciones%20y%20gesti%C3%B3n%20institucional>.
- Banco Mundial. (2021). Obtenido de <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>
- Calthorpe, P. (2011). Obtenido de <https://islandpress.org/books/urbanism-age-climate-change>
- Calthorpe, P. (2011).
- CEPAL. (2019). Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones>
- Cervero. (2013). Obtenido de <https://escholarship.org/uc/item/>
- Cervero, R. (2019). Obtenido de <https://doi.org/10.1146/annurev-environ-032112-100019>
- Chris Ansell, A. G. (2008). Collaborative Governance in Theory and Practice Get access Arrow. Obtenido de <https://academic.oup.com/jpart/article-abstract/18/4/543/1090370?redirectedFrom=fulltext>

- Creswell, J., & Plano, V. (2018). Obtenido de https://books.google.com.co/books?id=FnY0BV-qhYC&printsec=frontcover&source=gbs_atb#v=onepage&q&f=false
- DPN. (2023). DPN - Planeación y desarrollo territorial. Obtenido de <https://www.gov.co/>
- Dunn, W. (2018). Obtenido de <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9781315181226/public-policy-analysis-william-dunn>
- Dye, T. (2013). Obtenido de [https://www.deshbandhucollege.ac.in/pdf/e-resources/pol-science/PS\(H\)-IV-Public%20Policy%20and%20Administration%20in%20India-1.pdf](https://www.deshbandhucollege.ac.in/pdf/e-resources/pol-science/PS(H)-IV-Public%20Policy%20and%20Administration%20in%20India-1.pdf)
- Fukuyama, F. (2013). Center For Global Development. Obtenido de https://www.cgdev.org/sites/default/files/1426906_file_Fukuyama_What_Is_Governance.pdf
- Harvey, D. (2012). Obtenido de <https://www.versobooks.com/products/636-rebel-cities>
- Harvey, D. (2012). Obtenido de <https://files.libcom.org/files/Rebel%20Cities-David%20Harvey.pdf>
- Healey, P. (2006). Obtenido de <https://www.scirp.org/reference/referencespapers?referenceid=2885798>
- Howlett, M., Ramesh, M., & Perl, A. (2003). Obtenido de <https://global.oup.com/academic/product/studying-public-policy-9780199026142?cc=co&lang=en&>
- J Gutiérrez. (2020). Movilidad urbana y planificación territorial. Editorial Académica Española.
- Kooiman, J. (2003). Obtenido de <https://us.sagepub.com/en-us/nam/governing-as-governance/book207561>
- Lefebvre, H. (1991). Obtenido de <https://iberian-connections.yale.edu/wp-content/uploads/2020/04/The-production-of-space-by-Henri-Lefebvre-translated-by-Donald-Nicholson-Smith.pdf>
- Lopez, M. (2018). Obtenido de <https://share.google/gBS0vjtlxIBk1vi7U>
- MIN.TRANSPORTE. (2022). Obtenido de <https://share.google/S3YPUPA6zCWfTB0QX>
- Ministerio de Transporte. (2024). Ministerio de Transporte - Funciones y competencias institucionales. Obtenido de <https://mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/anexos/13IYMGwO.pdf>
- Ministerio de Transporte de Colombia. (2022). Obtenido de <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/>
- Moore, M. H. (1995). Creating Public Value.
- Mundial, B. (2021). Obtenido de <https://www.worldbank.org/en/topic/transport>
- Newman, P., & J Kenworthy. (1999). Obtenido de <https://archive.org/details/sustainabilityci0000newm/page/n9/mode/2up>
- OMS. (2022). Obtenido de <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- ONU. (2020). Obtenido de <https://www.un.org>
- Osborne, S. P. (2010). The New Public Governance?
- Parsons, W. (1995). Obtenido de <https://www.e-elgar.com/shop/usd/public-policy-9781852785543.html>
- RHODES, R. (1996). Obtenido de <https://doi.org/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). Obtenido de <https://doi.org/10.1068/a37268>

SOJA, E. (2010). Obtenido de <https://www.upress.umn.edu/9780816666683/seeking-spatial-justice/>

Vickrey, W. (1969). Obtenido de <https://www.jstor.org/stable/1823708>

Gutiérrez, J. (2020). Movilidad urbana y planificación territorial. Editorial Académica Española.

Martínez, A. (2019). Urbanismo y desarrollo sostenible en ciudades latinoamericanas. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.

Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2020). Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

<https://www.dnp.gov.co/programas/transportes/movilidad/Paginas/default.aspx>

Banco Mundial. (2021). Transforming Urban Transport: The Role of Policy and Planning.

<https://www.worldbank.org/en/topic/transport>

Apéndices o Anexos

Apéndice A. Encuesta aplicada a los participantes - Instrumento: Encuesta estructurada

1. ¿Con qué frecuencia se moviliza diariamente dentro o fuera de Soacha?
☐ Una vez al día
☐ Dos veces al día
☐ Más de dos veces
2. ¿Cuál es su principal medio de transporte?
☐ Transporte público
☐ Vehículo particular
☐ Motocicleta
☐ Bicicleta
☐ A pie
3. ¿Cuánto tiempo tarda en promedio en sus desplazamientos diarios?
☐ Menos de 30 minutos
☐ Entre 30 minutos y 1 hora
☐ Más de 1 hora
4. ¿Cómo califica el nivel de congestión vehicular en Soacha?
☐ Bajo
☐ Medio
☐ Alto
5. ¿Cuál considera que es la principal causa de la congestión?
☐ Exceso de vehículos
☐ Mal estado de las vías
☐ Deficiencia del transporte público
☐ Falta de control de tránsito
6. ¿Cómo califica el servicio de transporte público?
☐ Bueno
☐ Regular
☐ Malo
7. ¿Considera que las autoridades controlan adecuadamente el tránsito?
☐ Sí
☐ No

Apéndice B. Formato de observación directa

Lugar: Autopista Sur y puntos críticos del municipio

Horario: Horas pico (6:00–9:00 a.m. / 5:00–8:00 p.m.)

Aspectos observados:

- Nivel de congestión vehicular
- Flujo de tráfico
- Comportamiento de conductores
- Presencia de autoridades de tránsito
- Uso del espacio público

Registro de observación

Se evidenció alta congestión vehicular en horas pico, con tráfico lento y frecuentes detenciones.

Se observó incumplimiento de normas de tránsito por parte de algunos conductores, así como baja presencia de agentes de control.

Apéndice C. Consentimiento informado**CONSENTIMIENTO INFORMADO**

Yo, _____, acepto participar de manera voluntaria en la investigación titulada *“Análisis de la problemática del tránsito en Soacha, Cundinamarca”*.

Declaro que he sido informado(a) sobre los objetivos del estudio y que la información suministrada será utilizada únicamente con fines académicos, garantizando la confidencialidad de mis datos.

Firma: _____

Fecha: _____

Apéndice D. Evidencias del trabajo de campo

- Aplicación de encuestas a habitantes del municipio
- Observación en puntos críticos de tránsito
- Registro de condiciones viales

Figura 1



figura 2

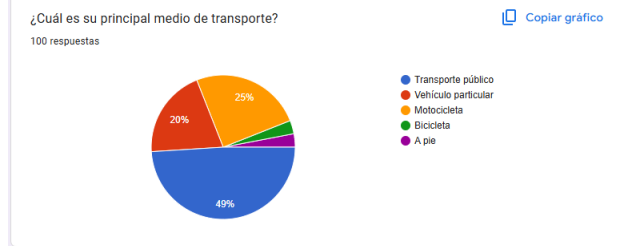
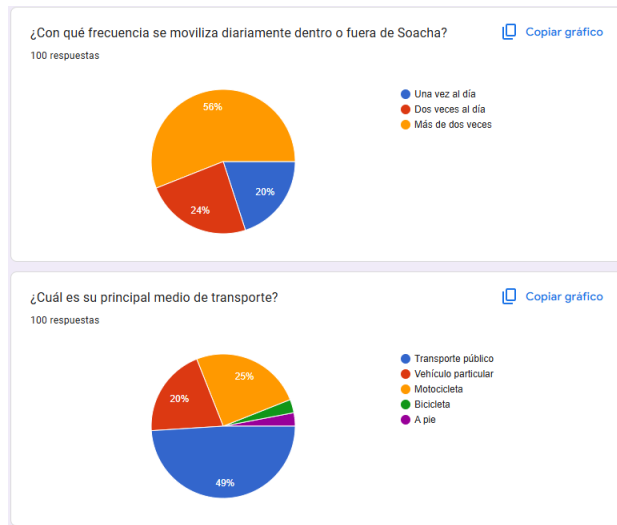


Figura 3



Apéndice E. Resultados estadísticos detallados

Gráficos 1 y 2



Gráficos 3 y 4

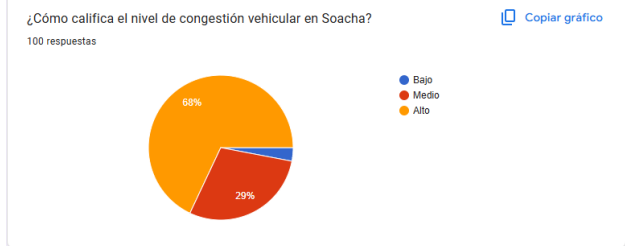
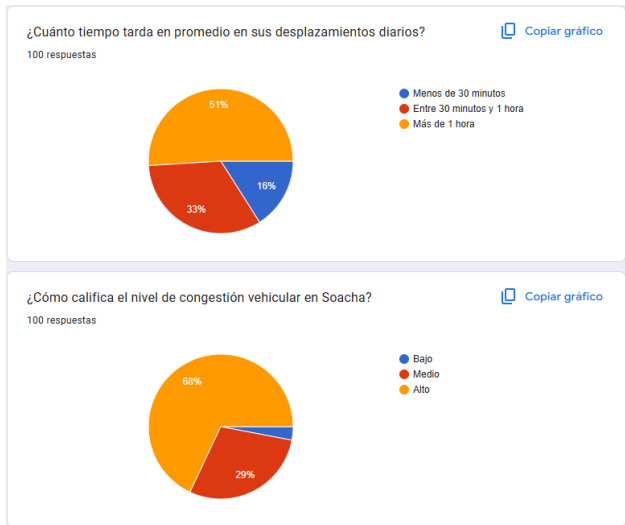


Gráfico 5 y 6

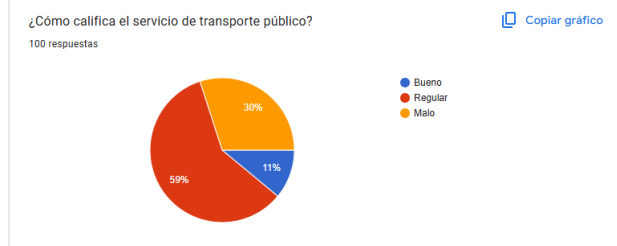
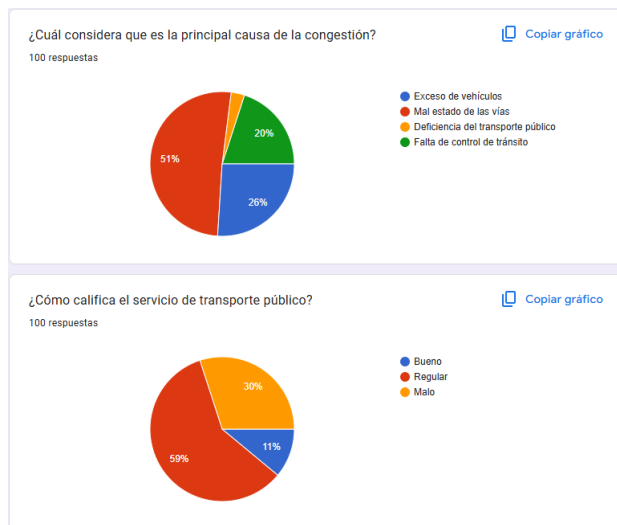


Gráfico 7

