

## **Les dynamiques urbaines à Bogota :**

### **L'exemple d'un quartier autoconstruit, Rincon de Suba.**

Philippe Viguié, Groupe de Développement de Géographie de l'IUFM d'Aix-Marseille.  
Conférence à l'IUFM d'Aix-Marseille, le 2 avril 2008.

Bogota fait partie de ces villes dites « du Sud » marquées par ce que nos manuels décrivent comme une « explosion urbaine ». De 640 000 habitants en 1950, la capitale colombienne est en effet passée à plus de 7 millions d'habitants aujourd'hui. Les « dynamiques urbaines », pour faire référence à un titre de chapitre du programme de seconde, y sont donc particulièrement intenses.

Plutôt que d'aborder cette problématique à l'échelle de l'agglomération, j'ai fait le choix de me focaliser sur un quartier, dénommé Rincon de Suba. Il s'agit d'un quartier populaire, autoconstruit, situé au nord-ouest de la ville, dont l'évolution permet de mettre en évidence certaines des dynamiques à l'œuvre pour l'ensemble de Bogota.

Rincon permet en effet d'observer la croissance de la ville à partir d'un quartier périphérique et de s'interroger sur les acteurs de cette croissance au travers du phénomène de l'autoconstruction. Il permet aussi de s'intéresser à l'intégration des nouveaux quartiers à la ville et aux difficultés qu'elle pose. S'agit-il au bout du compte des dynamiques d'une « ville du Sud », ou plutôt de celles d'une mégapole ?



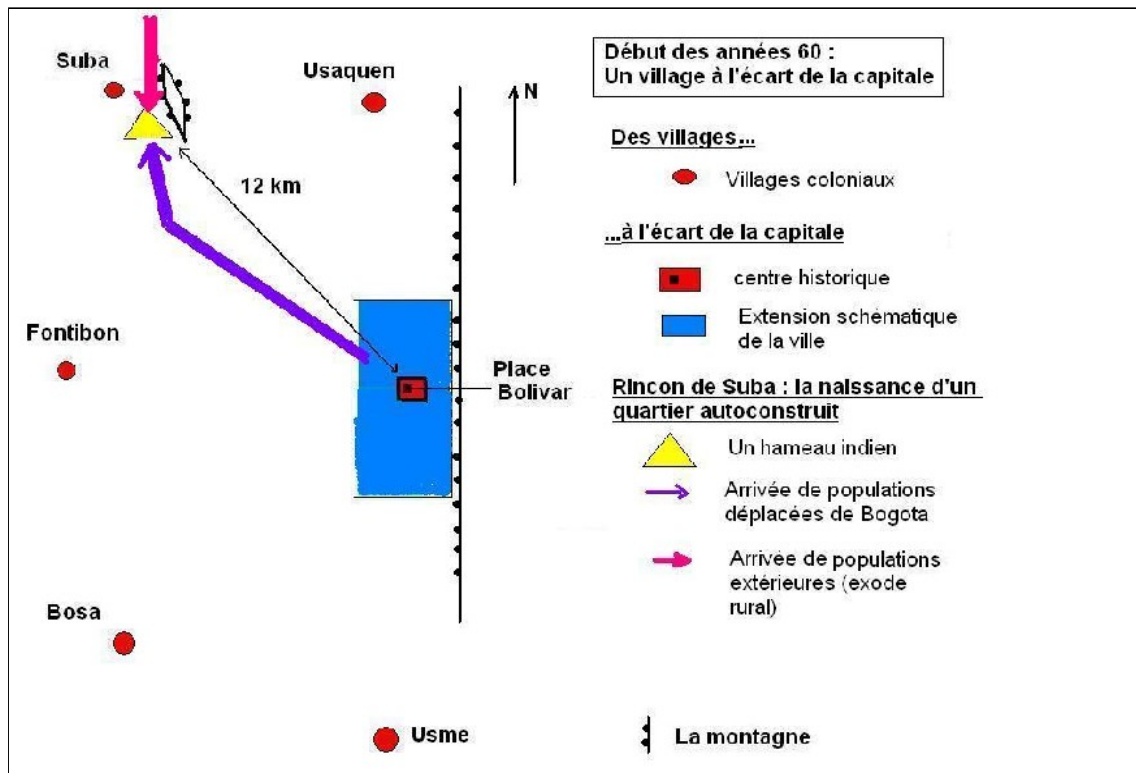
#### **Pourquoi ce quartier est-il un quartier populaire ?**

Il y a cinquante ans, Rincon est un hameau rural à l'écart du village colonial de Suba. Etymologiquement, Rincon, signifie le coin, parce qu'effectivement, le hameau et les terres qu'il cultive forment un angle un peu isolé entre une colline, une rivière et une zone marécageuse et qu'il s'agit d'un lieu mal desservi, notamment en direction de Bogota, située à une douzaine de kilomètres plus au sud. Logiquement, c'est sur cette terre ingrate que les « hacenderos », descendants des colons espagnols, ont relégué les indiens Muisca.



Or dans la société colombienne postcoloniale, être indien c'est occuper le bas de l'échelle sociale ; être traité d'indien, encore de nos jours, s'apparente à une insulte. Dès son origine, le hameau a donc une image nettement péjorative. Ainsi, les représentations de Rincon et de Bogota sont-elles antinomiques : Rincon symbolise la campagne quand Bogota incarne la ville ; Rincon, ce sont les indiens, les illettrés, les « non civilisés », quand Bogota symbolise colons et créoles, culture et civilisation.

Lorsqu'à la fin des années soixante le quartier s'urbanise, il reste à l'écart de la ville. Il attire majoritairement des populations issues de l'exode rural en provenance des régions andines, donc culturellement proches des populations indiennes qui habitent déjà le quartier. Mais Rincon accueille aussi des populations pauvres en provenance de Bogota. A l'époque, le gouvernement choisit de percer de grandes avenues dans la capitale, ce qui amène à raser plusieurs quartiers populaires. Ces « relégués » de la ville n'ont pas d'autre solution que de se diriger vers des quartiers peu prisés comme celui de Rincon où la terre est bon marché. « La terre paie » dit-on chez les Indiens, qui, chaque fois que les dettes s'accumulent, mettent en vente une parcelle de terrain. Ils cèdent donc leur terre par petits lots successifs, ce qui rend ces derniers abordables aux catégories populaires, d'autant plus abordables, qu'à Rincon il n'y a ni route, ni eau, ni réseaux ou services d'aucune sorte et que la seule terre arable n'a pas grande valeur.



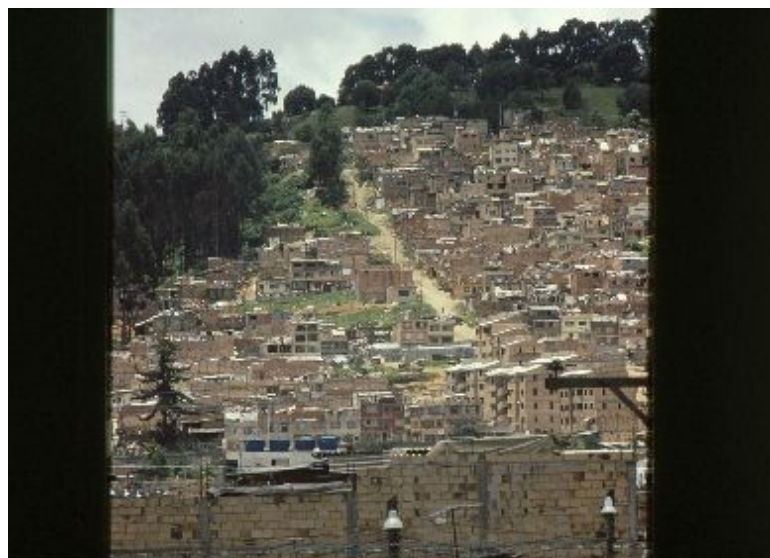
Dès l'origine, le quartier de Rincon est bien représentatif des dynamiques à l'œuvre à Bogota. Pour expliquer la croissance urbaine des villes du « Sud », on fait toujours référence à l'exode rural. En fait, les choses s'avèrent plus complexes. D'abord, le parcours qui conduit de la campagne à la ville est rarement simple. Par exemple, ce sont souvent les femmes qui migrent les premières, pour leurs études, pour chercher un emploi ou pour offrir à leurs enfants une meilleure scolarité, mais elles gardent des attaches à la campagne. Leur migration est donc faite d'étapes successives et de va et vient entre la capitale et le village d'origine. Il existe de fait une forme de « multi localisation » à la fois temporelle et spatiale. Ensuite, l'exode rural n'explique pas la distribution de la population dans les différents quartiers. Le cas de Rincon montre qu'il faut aussi prendre en compte les redistributions des populations à l'intérieur de l'agglomération. Des logiques sociales, profondément ancrées dans les valeurs et l'histoire de la société colombienne, comme la représentation de l'indianité, jouent un rôle décisif dans la géographie de la ville.

### **Un quartier autoconstruit.**

A la fin des années 60, Rincon devient donc un quartier autoconstruit. Les nouveaux arrivants achètent une parcelle, construisent eux-mêmes leur habitat au fur et à mesure de leurs disponibilités financières et de l'évolution de leurs besoins. Naît alors un paysage urbain caractéristique, fait d'un enchevêtrement de maisons, aux matériaux hétéroclites, et jamais finies. Parfois, un « hacendero » absentéiste décide de se défaire d'une grande parcelle qu'il vend à un promoteur, donnant naissance à un lotissement qui apparaît alors comme un îlot étonnement structuré. Parfois aussi, un escroc vend une parcelle qui ne lui appartient pas, un homme politique véreux installe un village entier en échange de votes en sa faveur, une communauté « envahit » (selon le terme local) et lotit une propriété laissée à l'abandon. Au total, la plus grande anarchie règne pendant plusieurs années et le quartier grandit sans que jamais aucun plan d'urbanisme ne soit établi.



L'autoconstruction, ce n'est pas seulement construire sa maison, c'est aussi des années de lutte pour obtenir les réseaux et les services nécessaires à la vie urbaine : eau, égouts, électricité, mais aussi transports, église, école... En l'absence d'acteurs publics, dépassés par la vitesse de croissance de la ville, les habitants s'organisent eux-mêmes pour doter leur quartier des commodités. Ils font largement appel à des acteurs privés et s'endettent pour plusieurs années pour financer ces aménagements, ce qui ralentit d'autant l'achèvement de leur propre maison.



**L'arrivée de nouveaux acteurs.**

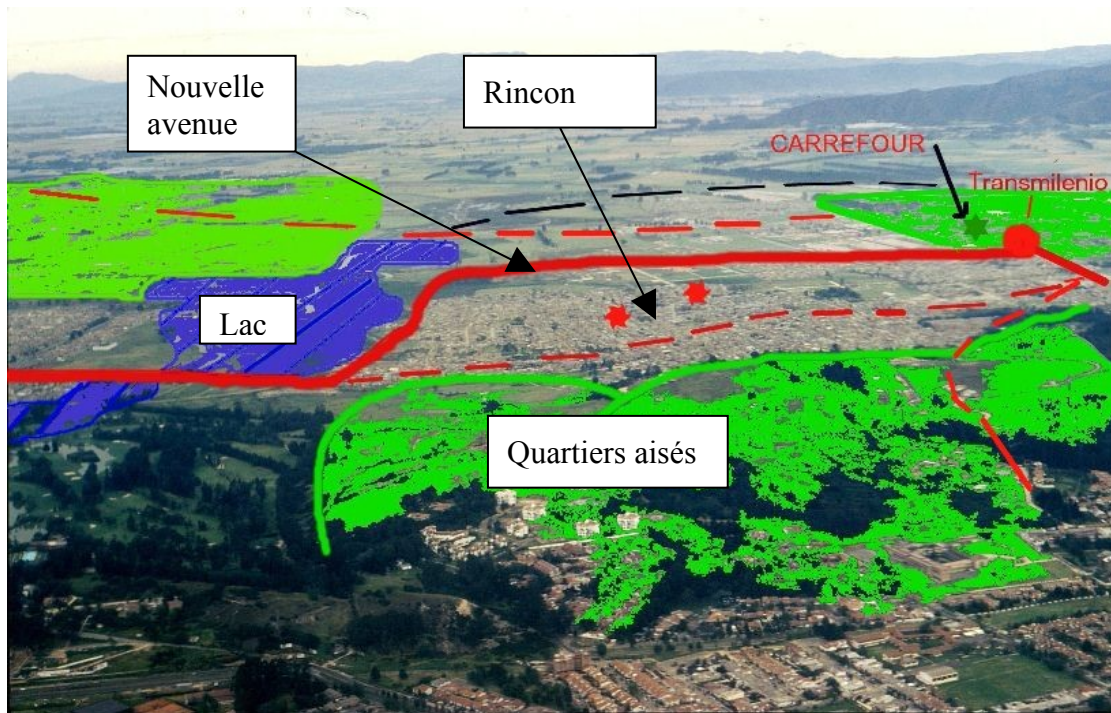
L'arrivée des « services » multiplie de fait les acteurs : entreprises privées (Compagnies de bus, d'eau, d'électricité..) et acteurs institutionnels (Etat, mairie) font leur apparition dans le quartier. Paradoxalement, cela n'est pas toujours vécu positivement. Ainsi, au début des années 2000, la municipalité décide de tracer de nouvelles avenues pour désenclaver les quartiers périphériques, ce qui se traduit par la destruction de plusieurs îlots populaires et du bidonville installé au cours des années 90 aux abords de la zone marécageuse. Pour les habitants, c'est un dessaisissement et une nouvelle relégation.



De même, la métropolisation récente amène la ville à se doter d'un système de transport plus performant. Il s'agit d'un système de bus en site propre appelé « Transmilenio ». Or, le terminal du Transmilenio de Suba est implanté en bordure du quartier de Rincon. Ce mode de transport, plus onéreux que le bus traditionnel, attire avant tout des catégories sociales moyennes et aisées. Inmanquablement, les abords de la « gare » attirent les convoitises de nouveaux acteurs. Ainsi, Carrefour construit-il un immense centre commercial et participe-t-il à une vaste opération immobilière face à ce terminal. La proximité du Transmilenio permettant de rejoindre rapidement son lieu de travail est évidemment un argument commercial de poids pour les promoteurs immobiliers, mais en participant à l'implantation de logements destinés aux classes aisées, Carrefour s'assure aussi une clientèle captive. Carrefour remodèle donc la ville à son avantage.

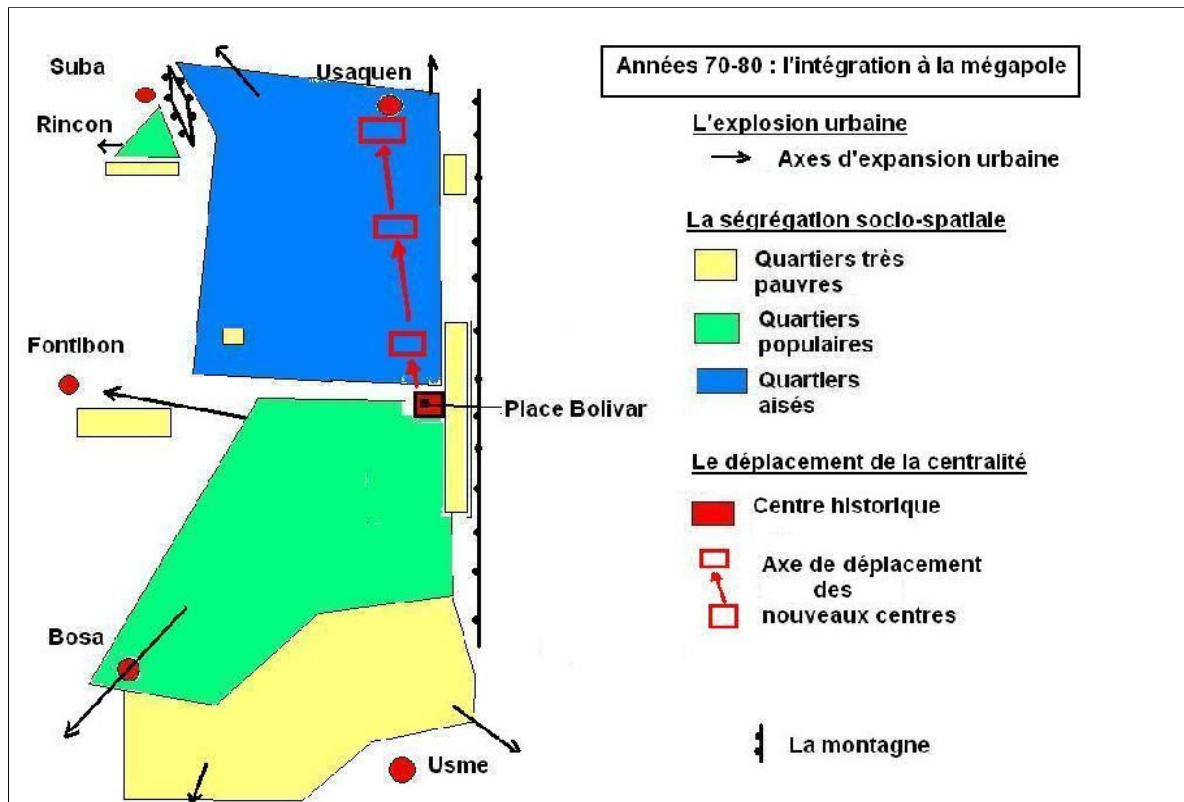


En quarante ans, on est donc passé d'un quartier marginal autoconstruit à un quartier aux multiples acteurs, intégré à l'agglomération. Entre nouvelles avenues et espaces de loisirs aménagés par la municipalité, axe du Transmilenio, centre commercial et opérations immobilières destinées aux populations aisées, le quartier autoconstruit originel est en quelque sorte cerné par la spéculation foncière. C'est au moment où le quartier est vraiment devenu un quartier urbain, où il dispose enfin de tous les services et d'une situation avantageuse, que ses habitants –qui l'ont construit de leurs mains – sont à terme menacés « d'expulsion » parce que leurs faibles moyens économiques ne leur permettent pas de faire face à la pression foncière.



### Quelle intégration à l'agglomération ?

Cela pose par conséquent le problème de l'intégration de ces nouveaux quartiers à la ville.



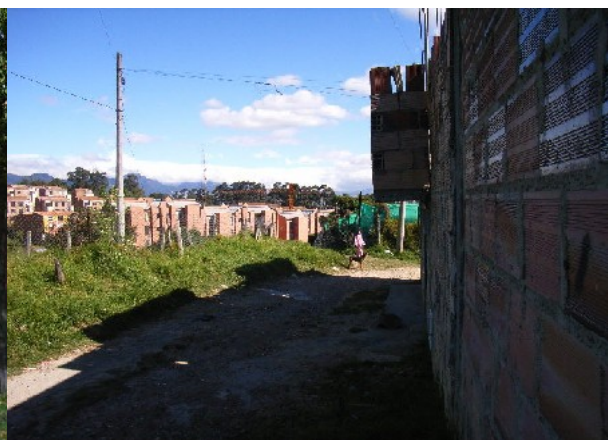
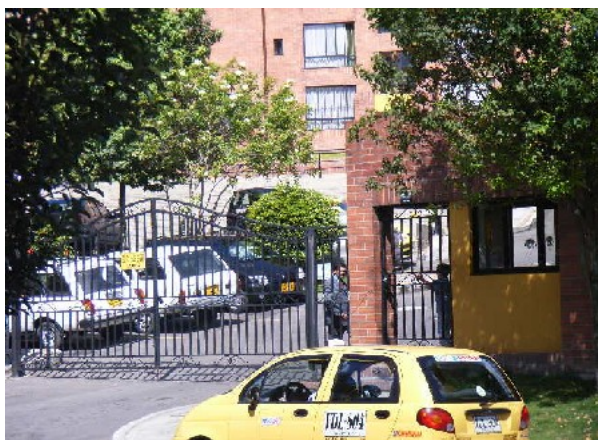
L'autoconstruction est certes « physique », au sens où les habitants bâtissent des quartiers entiers et renouvellent la morphologie urbaine, mais elle est aussi un processus de construction sociale qui engendre le passage d'une identité rurale à celle du citadin. Jusque dans les années 80-90, la fréquence du bétail vagabondant dans les rues, la vie du quartier centrée sur le marché ou même la place très « structurante » de l'église, constituaient autant de marqueurs d'une ruralité encore bien présente et fraîchement « importée » à la capitale. L'intégration à la ville amène à produire de nouvelles formes d'urbanité. Ainsi la sociabilité de la rue cède le pas à une sociabilité davantage centrée sur l'espace privé ce qui aboutit, par exemple, à la mise en valeur des terrasses. Surtout, chacun part à la recherche d'une identité économique.



Or, depuis les années 70, l'essor de la mégapole de Bogota s'effectue sur le mode de la ségrégation socio spatiale : Les quartiers pauvres et très pauvres se localisent au sud de l'agglomération, alors que les quartiers aisés se concentrent au nord. La proximité de ces quartiers riches est alors vécue comme une chance pour un quartier populaire comme Rincon, parce qu'elle fournit un accès plus facile à l'emploi. Alors que les hommes s'embauchent d'abord dans le bâtiment, mais aussi comme chauffeurs de taxi, cireurs de chaussures ou dans le gardiennage et la sécurité, les femmes s'engouffrent dans la brèche du commerce (informel ou non) ou se placent comme femmes de ménage dans les foyers bourgeois ou les immeubles de bureaux.

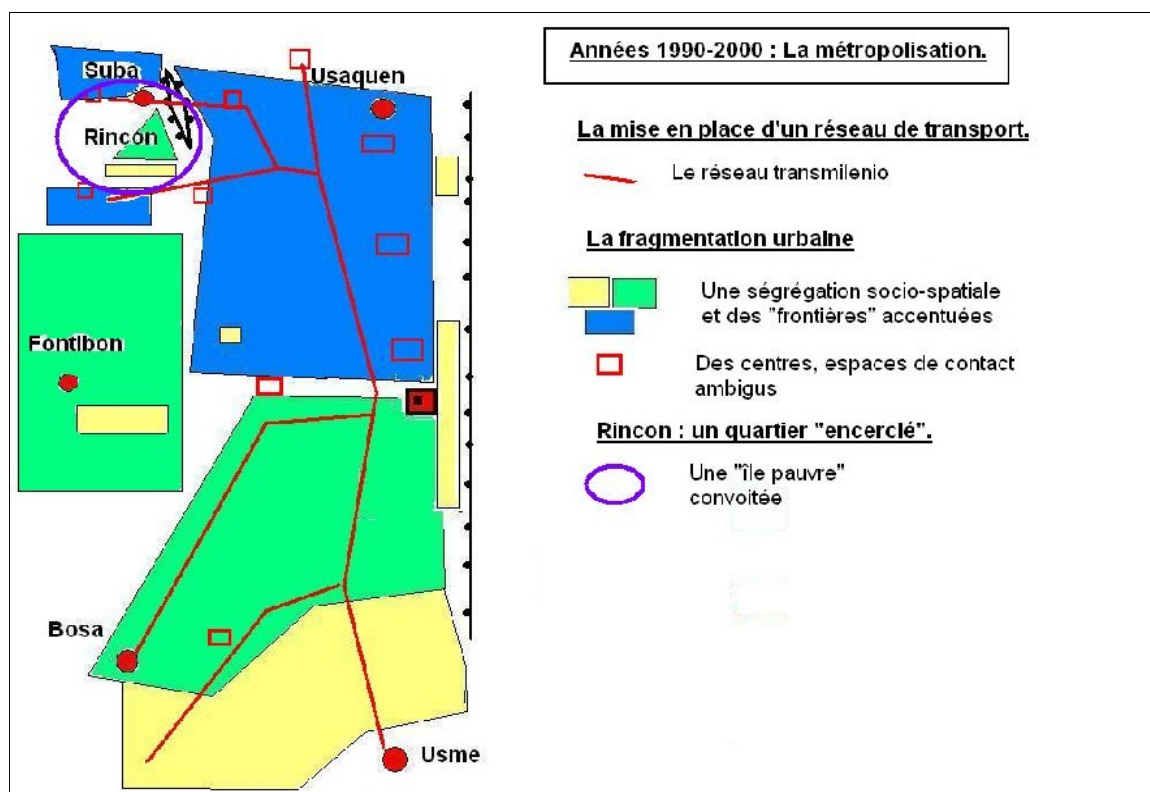


De cette proximité naît une fragmentation ambiguë. D'une part, la juxtaposition de quartiers socialement très différenciés multiplie les « fractures ». Les riches s'enferment dans des résidences sécurisées, entourées de barbelés, de clôtures électrifiées, sous la surveillance de gardiens armés jusqu'aux dents. Les limites deviennent de véritables frontières. Mais d'un autre côté, cette fragmentation n'exclut jamais totalement des formes de contact, ne serait-ce qu'au travers de l'emploi.



De même, le centre commercial, construit sur le modèle du « mall » étasunien – Carrefour en l'occurrence - devient-il un lieu de mixité sociale. A l'extérieur, le vendeur à la sauvette cherche à bénéficier de la manne que représente pour lui la clientèle aisée du supermarché. A l'intérieur, la galerie commerciale, parce qu'elle est à la fois un lieu ouvert et sécurisé, constitue un des rares espaces où toutes les classes sociales se côtoient. L'habitant de Rincon, comme le cadre, viennent s'y offrir une baguette d'authentique pain français... le rêve du Nord accessible à tous !





Quarante ans de dynamiques urbaines ont donc complètement transformé Rincon de Suba comme l'ensemble de Bogota. Ces dynamiques permettent de souligner les caractéristiques éminemment sociales de la production de l'espace. La ville est le produit d'une société, elle est d'abord produite par ses habitants.

Dans le contexte des années 60 aux années 80, un quartier périphérique comme Rincon est tout autant marqué par les caractéristiques postcoloniales de la société colombienne et ses hiérarchies que par la situation économique d'un pays du Sud.

Mais les problématiques à l'œuvre actuellement – aménagement d'un réseau de transport, recherche de la meilleure localisation vis-à-vis des coûts du logement ou de l'accès à l'emploi, volonté d'intégration et risque d'exclusion – ne paraissent plus spécifiques à une ville dite du Sud. Ce sont avant tout celles d'une métropole mondiale. *« Elle(s) démontre(nt) qu'en Colombie comme ailleurs, les marges de manœuvre des habitants leur permettent de contourner des contraintes et, faute de les accepter, du moins de s'y adapter ou d'y résister par leur mode de vie, leur sédentarité ou leur mobilité. Du coup, les facteurs économiques ne constituent plus les éléments explicatifs majeurs des évolutions métropolitaines. Si la ville globale existe, si la mondialisation produit ses effets, c'est aussi parce que les habitants apprennent « à faire avec »<sup>1</sup>.*

<sup>1</sup> Jean Pierre Lévy, in F. Dureau, O. Barbary, V. Gouësset, O. Pissoat (coordination) - Villes et sociétés en mutation, lectures croisées sur la Colombie, Anthropos 2004.