



La producción de vivienda desde la lógica del mercado: El caso Ciudad Verde en el municipio de Soacha

Problemáticas y conflictos socio-espaciales a través de las voces de sus habitantes

Andres Felipe Moreno Piragauta

**Universidad Pedagógica Nacional
Facultad de Humanidades Dpto. de Ciencias Sociales
Bogotá D.C, Colombia
2018**

La producción de vivienda desde la lógica del mercado: El caso Ciudad Verde en el municipio de Soacha

Problemáticas y conflictos socio-espaciales a través de las voces de sus habitantes

Andres Felipe Moreno Piragauta


Tesis presentada como requisito parcial para optar al título de:
Licenciado en Ciencias Sociales

Director (a):
Juan Sebastián Diago Camacho

Línea:
Investigación en Geografía

Universidad Pedagógica Nacional
Facultad de Humanidades Dpto. de Ciencias Sociales
Bogotá D.C, Colombia
2018

A mis abuelos por su bondad
A mis padres por darme la vida y los medios para que esta fuera digna
A mi flaca, por completar mi existencia
Al profe Diago por su altruismo al momento de acompañarme en esta investigación
A mi familia por su apoyo incondicional
A mis amigos por sus infinitas sonrisas
Al profe Carlos Julio, por enamorarme de la profesión docente
Y a la grandiosa Universidad Pedagógica Nacional de Colombia

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL <small>Universidad de excelencia</small>	FORMATO	
	RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 23-10-2018	Página 4 de 8	

1. Información General	
Tipo de documento	Trabajo de grado
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca Central
Título del documento	La producción de vivienda desde la lógica del mercado: El caso Ciudad Verde en el municipio de Soacha. Problemáticas y conflictos socio-espaciales a través de las voces de sus habitantes
Autor(es)	Moreno Piragauta, Andres Felipe
Director	Diago Camacho, Juan Sebastián
Publicación	Bogotá. Universidad Pedagógica Nacional, 2018, 129 p.
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional
Palabras Claves	ESPACIO, MACROPROYECTO DE INTERÉS SOCIAL NACIONAL (MISN), SEGREGACIÓN, DESIGUALDAD, GLOBALIZACIÓN, PROBLEMÁTICAS, CONFLICTOS SOCIO-ESPACIALES, PRODUCCIÓN ESPACIAL, CONURBACIÓN, GENTRIFICACIÓN, SISTEMA DE CRÉDITO INMOBILIARIO,

2. Descripción

En este trabajo investigativo se vislumbra cómo, bajo la lógica de mercado, se produjo el MINS Ciudad Verde. La producción de vivienda, enmarcada en el proceso de globalización que relega las necesidades de los ciudadanos y buscan plusvalor, ha generado problemáticas en la ciudadela, que corresponden principalmente a los aspectos de infraestructura educativa, de salud, de seguridad y de transporte. Dichas problemáticas han cimentado la base de una serie de conflictos socio-espaciales que atañen a la población que vive en Ciudad Verde, cuestión que los sitúa en disputa con sus vecinos, la constructora privada (encargada de producir las unidades de vivienda en este megaproyecto) y la policía nacional de Colombia. Se visibilizan en esta investigación, también, las propuestas de los habitantes para aminorar las problemáticas de infraestructura y los conflictos espaciales que conciernen a su cotidianidad.

3. Fuentes

Andrade, F. (28 de marzo de 2017). *EL TIEMPO. con*. Obtenido de

<http://www.eltiempo.com/bogota/senora-en-soacha-fracturada-en-transmilenio-72436>

Banco de la República. (23 de octubre de 2017). *Banco de la República - Colombia*. Recuperado

el 23 de octubre de 2017, de Banco de la República - Colombia:

<http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qu-inflaci-n>

Carrero, J. S. (2017). *Determinates del proceso de conurbación Bogotá - Soacha: 2014*. Bogotá:

Universidad de la Salle.

Castells, M. &. (1979). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo Veintiuno de España.

DANE. (s.f.). *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)*. Obtenido de

<http://www.dane.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/servicios-de-informacion/estratificacion-socioeconomica>

El Espectador, r. (17 de Marzo de 2001). *EL ESPECTADOR. com* . Obtenido de

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/nace-una-ciudad-soacha-articulo-257610>

El Tiempo, r. (24 de Agosto de 2016). *EL TIEMPO.com*. Obtenido de

<http://www.eltiempo.com/bogota/bloqueo-de-taxistas-en-ciudad-verde-en-soacha-41791>

Espinosa, G. (2014). *Los macroproyectos de interés social nacional como operaciones urbanas integrales para la política pública de vivienda caso ciudad verde, área metropolitana de Bogotá*. Bogotá: (Master's thesis).

Fagundes, V. K. (2014). Hablando de la Observación participativa en la investigación cualitativa.

Index de Enfermería, 75-79.

Fique, L. (2008). La política pública de vivienda en Colombia. Conflicto de objetivos. *Bitácora*

Urbano Territorial (13), 73-89.

Florez, G. (16 de Junio de 2013). *Portafolio.co*. Obtenido de

<http://www.portafolio.co/negocios/empresas/ciudad-verde-acelerada-75928>

González, A. (6 de mayo de 2013). *Periodismo Público*. Obtenido de

<http://periodismopublico.com/Los-Macroproblemas-de-Ciudad-Verde>

Guayacundo, L. (2015). *Vivienda Social y Conflicto Vecinal: lo físico espacial como componente*

en la mitigación de conflictos en copropiedad. Bogotá: universidad Nacional.

Harvey, D. (1997). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI Editores .

Harvey, D. (2008). *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu.

- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Ediciones Akal.
- Held, G. (2000). Políticas de viviendas de interés social orientadas al mercado: experiencias recientes con subsidios a la demanda en Chile, Costa Rica y Colombia. *CEPAL* .
- Henao, M. (2011). *Análisis del proceso de producción privada de Vivienda de Interés Social (VIS) en Colombia en el periodo 2007-2010 a partir del Macroproyecto de Interés Social Nacional Ciudad Verde*. Bogotá.
- Hernández, Fernández, Collado & Baptista, . (2010). *METODOLOGÍA de la investigación*. México D.F: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad* . Capitán Swing .
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers: revista de sociología*, (3), 219-229.
- Lindón, A. . (2006). *Tratado de geografía humana*. Anthropos Editorial.
- Meertens, D. (2002). *Encrucijadas urbanas: población desplazada en Bogotá y Soacha: una mirada diferenciada por género, edad y étnia*. Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados ACNUR.
- Méndez, H. A. (2014). Los macroproyectos de interés social nacional y su impacto frente al ordenamiento territorial: el caso de Ciudad Verde. *VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2014.*, (pág. 14). Barcelona-Bogotá.
- Moreno, C. A. (2014). Segregación residencial y movilidad cotidiana en el contexto metropolitano. Un estudio a partir de las relaciones Bogotá–Soacha. *territorios (31)*, 133-162.
- Noticias Caracol . (15 de septiembre de 2016). *noticias.caracol.com*. Obtenido de <http://noticias.caracol.com/colombia/firulais-el-unico-que-atiende-en-estacion-de->

policia-inaugurada-hace-9-meses

Open Learning Campus. (19 de Febrero de 2016). *You Tube*. Obtenido de

<https://www.youtube.com/watch?v=an4au9sVGeU&index=5&list=LLQBJ1Vw594pDMuc0sS0LVIA&t=725s>

Pérez, Á. (2016). *Ciudad Verde: una mirada desde el reconocimiento social hasta la diferenciación a través de los espacios*. Bogotá: Universidad del Rosario .

Periodismo Publico. (7 de noviembre de 2013). *Periodismo Publico.com*. Recuperado el 12 de noviembre de 2017, de Periodismo Publico.com: <http://www.periodismopublico.com/En-Soacha-se-entregaron-672-viviendas-gratuitas>

Policia Nacional de Colombia. (Julio de 2009). *www.policia.edu.co*. Obtenido de

http://www.policia.edu.co/documentos/normatividad_2016/manuales/Manual%20para%20el%20comando%20de%20atenci%C3%B3n%20inmediata%20CAI.pdf

Restrepo, P. &. (2011). Ciudad Verde: los macroproyectos en acción. *Alarife: Revista de arquitectura*, 26-45.

Richardson, H. (1973). *Economía Regional, Teoría de la localización, estructuras urbanas y crecimiento regional*. Barcelona: Vicens-Vives.

Rivera, J. (2013). *Proceso de urbanización y agentes urbanos en Pereira, Colombia. Desigualdad social, fragmentación espacial y conflicto ambiental, 1990-2012*. Barcelona: Universidad de Barcelona.

Robledo, J. (1985). *El drama de la vivienda en Colombia y la política del "Sí se puede"*. Bogotá: El Áncora Editores .

Salazar, M. (2009). Necesidades, derechos y políticas públicas: una mirada desde la teoría económica. *Revista de economía institucional*, 11(20).

- Santana, O. (2019). *Propiedad Horizontal en Colombia: Análisis Jurídico con Perspectiva Social* .
Bogotá D.C. : Institución Universitaria de Colombia .
- Serrano, C. (2016). *Aproximación a los aspectos críticos y de éxito en el hábitat de los macroproyectos de interés social nacional: análisis de factores de satisfacción residencial en ciudad verde, Soacha, 2010-2015*. Bogotá: Universidad del Rosario .
- Stiglitz, J. E. (2010). *El malestar en la globalización*. Taurus .
- Universidad de Granada. (2012). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. *Paz y Conflictos*, 184-196.
- Vargas, X. C. (2006). *Proceso de conurbación de los municipios de la sabana de Bogotá: analisis del municipio de Chía*. Bogotá: Universidad de la Salle .
- Velosa, J. (2014). *Lógicas contemporáneas de la segregación residencial en tres casos representativos de Bogotá D.C*. Bogotá: Universidad Nacional.
- Yasna, C. T. (2016). *Cambios socioespaciales en las ciudades latiniamericanas: ¿Procesos de gentrificación?* Bogotá D.C.: Universidad Externado de Colombia.

4. Contenidos

En el primer capítulo, se planteó el problema de investigación, el objetivo general y los secundarios, además se realizó una revisión de antecedentes, que abarcó el marco normativo y las políticas públicas que cobijaron el proyecto Ciudad Verde, artículos de prensa que concernieran a la ciudadela y textos académicos.

En el segundo capítulo, se pretendió exponer cómo la globalización y la lógica del mercado,

dieron forma a lo que hoy conocemos como Ciudad Verde. Con lo anterior quisimos también, en el apartado de *Ciudad y Dignidad*, mostrar modelos de ciudad alternativos, para enfrentar la urbe impuesta desde la lógica de mercado.

En el tercer capítulo, se desarrollaron el marco metodológico y las herramientas de recolección y análisis de información, para el desarrollar esta investigación.

En el cuarto capítulo, se realizó un análisis que articuló la información obtenida de la revisión de antecedentes, los conceptos desarrollados y la información de los diarios de campo, las entrevistas y las representaciones cartográficas y se visibilizaron propuestas de la población de la ciudadela para mejorar su cotidianidad y aminorar los conflictos en el espacio que habitan.

En l quinto capítulo se realizaron una serie de reflexiones sobre el desarrollo y los resultados de la investigación a modo de conclusiones.

5. Metodología

Para el desarrollo de esta investigación, se abarcó un enfoque cualitativo y como método de recolección de datos, la observación participativa, que se articuló con entrevistas semiestructuradas y diarios de campo. Además de lo anterior, se realizaron una serie de representaciones cartográficas, que nos ayudaron a entender la información recolectada.

6. Conclusiones

los tres actores que se mueven en el juego del mercado inmobiliario, en el caso Ciudad Verde son el Estado, la constructora privada y los habitantes de las viviendas de este megaproyecto.

La vida cotidiana de los habitantes de Ciudad Verde es atravesada por conflictos que los

enfrentan con sus vecinos de Bosa, la constructora privada y el Estado.

Los conflictos espaciales anteriormente mencionados, se articulan con las problemáticas generadas por la producción de vivienda a gran escala en Ciudad Verde, en un contexto de globalización y lógicas del mercado (mala infraestructura vial, educativa, de salud y de seguridad).

Los entrevistados, que habitan o habitaron la ciudadela, nunca fueron contactados por algún representante del Estado o de la empresa privada, para saber sus necesidades o problemáticas. Esto visibiliza que, para estos dos actores, las necesidades y problemas de los habitantes de Ciudad Verde importan muy poco, esto debido a que el Estado se desentendió de la responsabilidad de producir vivienda y para la constructora, solucionar estas problemáticas, no generan ninguna ganancia.

Según las propuestas de los entrevistados, se debe invertir en la infraestructura vial, educativa y de salud, además de ampliar la fuerza policial.

El crecimiento urbano desigual es una constante en la transformación y producción espacial en la urbe. Esto se debe principalmente a que la ciudad no se piensa para sus habitantes, esta se ve como un medio de generación de ganancia.

Es importante resaltar que el espacio es un constructo social que se arma y rearma desde las relaciones sociales y que, aunque no se desarrolló a profundidad en esta investigación, en Ciudad Verde se crean constructos sociales y territoriales que sitúan a sus habitantes en un espacio de lucha y reconstrucción.

En las ciudades el espacio urbano es construido y reconstruido por nosotros, por ende, es imprescindible reflexionar cómo se produce y rehace la urbe; esta reflexión debe implicarse en las prácticas educativas, ya que estas reflexiones permiten entender los procesos que mueven y transforman el espacio que habitamos. De esta manera, podremos generar propuestas que

transformen nuestra realidad social.

Elaborado por:	Moreno Piragauta, Andres Felipe
Revisado por:	Diago Camacho, Juan Sebastián

Fecha de elaboración del			
Resumen:	24	10	2018

Contenido

INTRODUCCIÓN	16
1. Presentación del problema	20
1.1. Ciudad Verde y sus problemáticas	20
1.2. Pregunta problema	24
1.3. Objetivos	24
1.3.1 General:	24
1.3.2 Específicos:	24
1.4. Revisión de antecedentes	25
1.4.1. Marco normativo	26
1.4.2. Artículos de Prensa	33
1.4.3. Revisión de textos académicos	37
1.5. Síntesis de la revisión de antecedentes	54
2. De la globalización, la segregación y la ciudad	56
2.1. Geografía Radical	58
2.2. Ciudad y globalización	59

2.2.1. Conurbación.....	63
2.2.2. Gentrificación	65
2.2.3. Sistema de crédito inmobiliario	67
2.2.4. Renta de monopolio	68
2.2.5. Urbanismo y desigualdad social	71
2.3. La lógica de mercado en Ciudad Verde y sus problemáticas	72
2.3.1. Ciudad y dignidad.....	75
3. Marco metodológico	83
3.1. Enfoque cualitativo.....	83
3.2. Observación participativa.....	84
3.3. Población de estudio (Actores del mercado)	85
3.3.1. Caracterización de la población de estudio.....	86
3.4. Herramientas de recolección de información	88
3.4.1. Diario de campo.....	88
3.4.2. Entrevistas semiestructuradas	89
3.4.3. Representaciones cartográficas.....	89
3.5. Estrategias de sistematización y análisis	90
4. Ciudad Verde desde la lógica de mercado: problemáticas, conflictos espaciales y soluciones desde la gente.....	93
4.1. Globalización y Ciudad Verde	94

4.1.1. La Renta de monopolio en Ciudad Verde y sus problemáticas	96
4.1.2. Sistema de crédito inmobiliario (un círculo financiero de no acabar).....	102
4.1.3. Los problemas de movilidad y su articulación con la conurbación y la gentrificación	105
4.2. Los conflictos socio-espaciales en Ciudad Verde	110
4.2.1. Conflictos vecinales	110
4.2.2. Conflictos habitantes-constructora	112
4.2.3. Conflictos transportadores informales-policía.....	113
4.3. Derecho a la ciudad para Ciudad Verde	115
5. Conclusiones	120

INTRODUCCIÓN

La vivienda es un bien material indispensable para el desarrollo social e individual de todos ser humano, además de ser un derecho fundamental del mismo. El macroproyecto Ciudad Verde fue una iniciativa de construcción de VIS y VIP a gran escala, para solventar el deficit de vivienda, en Bogotá y Soacha. Se ubica en el municipio de Soacha y colinda con Bosa (un barrio de Bogotá). Este megaproyecto se gestó en una iniciativa público-privada, cobijada bajo un plan de desarrollo nacional. En este megaproyecto, que ya está en funcionamiento, se espera construir 42.000 apartamentos, en su culminación definitiva (la mitad de estas unidades de habitacionales serán de interés social y prioritario (Restrepo, 2011)).

Este megaproyecto se concibió bajo un contexto de globalización y lógica del mercado, por ello podemos entrever en su edificación el desarrollo de procesos como la gentrificación, la conurbación, el sistema de crédito inmobiliario y la renta de monopolio. Estos procesos enmarcaron la producción de vivienda en Ciudad Verde, en un ideal de acumulación y plusvalor, cuestión que ha generado (desde su concepción hasta la actualidad), problemáticas en la cotidianidad de quienes habitan estas moradas; problemáticas que, a priori, se fueron convirtiendo en conflictos socio-espaciales en la ciudadela.

En esta investigación buscamos visibilizar los conflictos espaciales generados por la producción de vivienda desde la lógica del mercado, para ello desarrollamos este trabajo en cinco momentos.

En el primer momento, revisión de antecedentes, se dio un vistazo al marco normativo y las políticas públicas que cobijaron este proyecto, analizamos artículos de prensa que concernieran a la ciudadela y se revisaron textos académicos que nos ayudaran a entender la concepción y consecuencias de la construcción de Ciudad Verde.

En un segundo momento, se pretendió exponer cómo la globalización y la lógica del mercado, dieron forma a lo que hoy conocemos como Ciudad Verde. Para lo anterior, abordamos desde los planteamientos de la geografía radical, los conceptos de conurbación, gentrificación, sistema de crédito inmobiliario y renta de monopolio, para entrever como esta estos procesos generan desigualdad social y espacial en lo urbano. Con lo anterior quisimos también, en el apartado de *Ciudad y Dignidad*, mostrar modelos de ciudad alternativos, para enfrentar la urbe impuesta desde la lógica de mercado.

Para el desarrollo de esta investigación (en un tercer momento), se abarcó un enfoque cualitativo y como método de recolección de datos, la observación participativa, que se articuló con entrevistas semiestructuradas y diarios de campo. Además de lo anterior, se realizaron una serie de representaciones cartográficas, que nos ayudaron a entender la información recolectada.

En un cuarto momento, se realizó un análisis que abarcó la información obtenida de la revisión de antecedentes, los conceptos desarrollados y la información de los diarios de campo, las entrevistas y las representaciones cartográficas, para entrelazar la producción de vivienda desde la lógica del mercado, con las problemáticas cotidianas de las personas que habitan estas viviendas y los consecuentes conflictos espaciales, surgentes de estas problemáticas. Para finalizar este cuarto momento, se visibilizaron propuestas de la población de la ciudadela para mejorar su cotidianidad y aminorar los conflictos en el espacio que habitan.

En un quinto y último momento se realizan una serie de reflexiones sobre el desarrollo y los resultados de la investigación a modo de conclusiones

1. Presentación del problema

1.1. Ciudad Verde y sus problemáticas

A partir del crecimiento demográfico exponencial en el municipio de Soacha (ver ilustración 1), se han gestado una serie de proyectos que buscan solventar el déficit

cuantitativo de vivienda, más allá de desenvolverse sobre el entramado cualitativo que deberían tener las mismas. Consiguente, la cobertura de derechos contemplados legislativamente como salud, infraestructura vial y educación han pasado a un segundo plano y este olvido ha generado una serie de descontentos sociales, que sitúan a entidades estatales, habitantes del municipio y entes privados en un conflicto por el espacio.

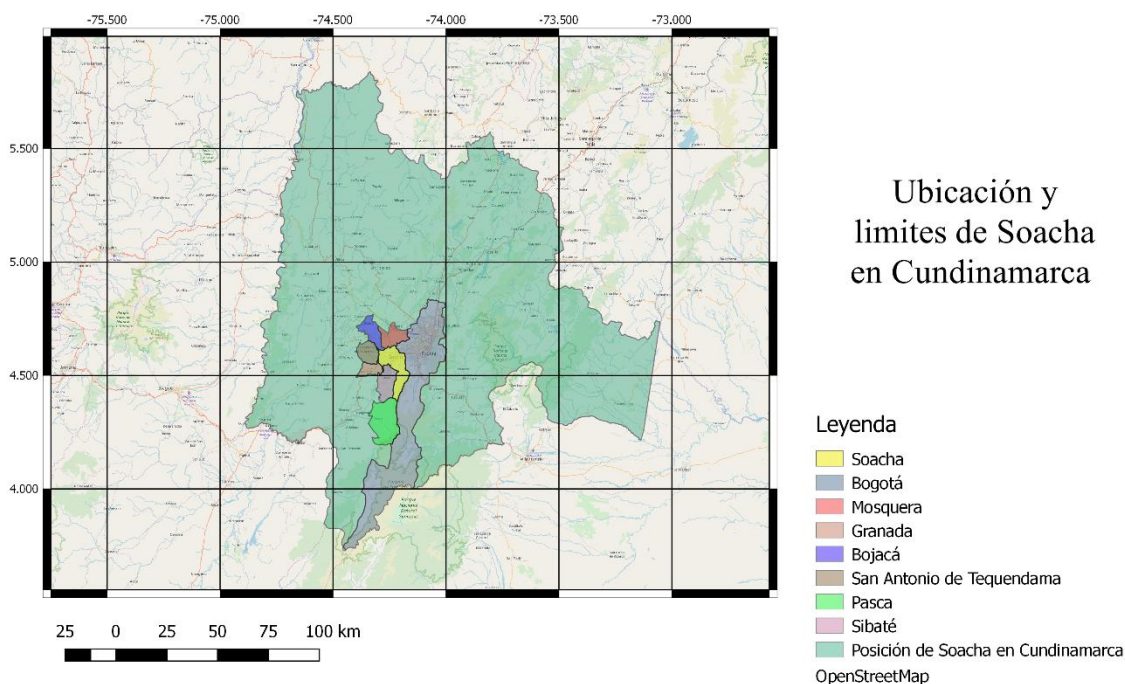


Ilustración 1: mapa de la ubicación y límites de Soacha en Cundinamarca. Fuente: elaboración propia haciendo uso de las bases de datos geográficas del IGAC y de Open Steet Map

Con lo anterior, bajo el nombre de Ciudad Verde (ver ilustración 2), se erigió un macroproyecto de interés social nacional (MISN)¹, que brindó 42.000 unidades de vivienda

¹ Los “Macroproyectos de Interés Social Nacional” (MISN) fueron concebidos en el marco de la Ley 1151 de 2007, artículo 79, (Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2006-2010) reglamentado por el Decreto 4260 de 2007, modificado parcialmente por el Decreto 3671 de 2009.

de interés social y prioritario al municipio de Soacha (Méndez, 2014); con ello cubrieron la necesidad de habitación de la población, pero ¿dónde quedaron los servicios como educación, vías, salud y servicios sociales?

Soacha (rural-urbano, Ciudad verde)

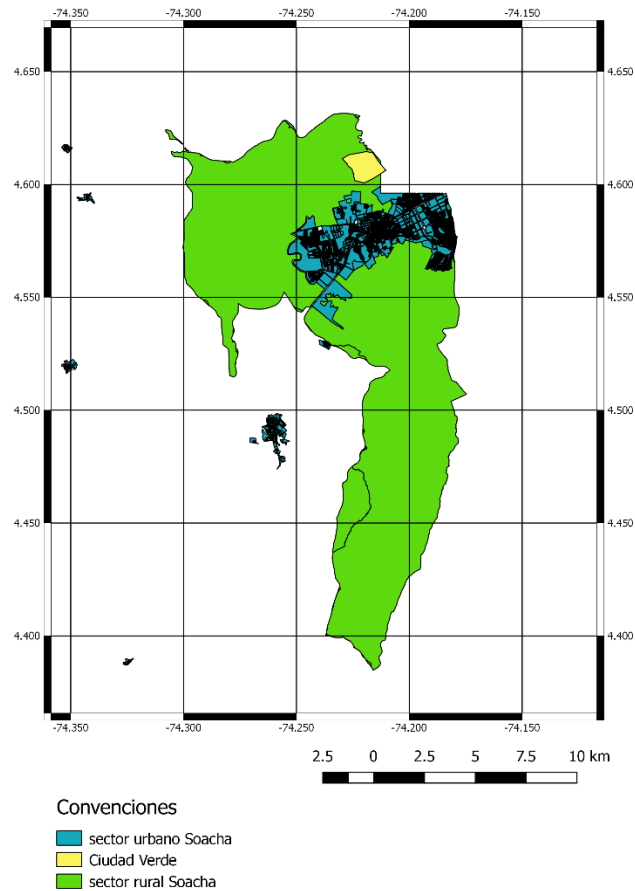


Ilustración 2: Soacha rural-urbano y ubicación de Ciudad Verde. Fuente: elaboración propia haciendo uso de las bases de datos geográficas del IGAC

Los servicios que deben implementarse por medio del Estado y la constructora, para el desarrollo de una vida digna, quedaron rezagados en la implementación del macroproyecto Ciudad Verde. Se vislumbra que las personas de los estratos socioeconómicos² uno y dos,

que son la gran mayoría de los habitantes de la ciudadela (por la naturaleza de estas viviendas de interés social (VIS) y de interés prioritario (VIP)³), se les recarga a sus bajos ingresos, dos trasportes, para llegar a sus lugares de empleo o estudio, debido al extenso trayecto hasta la autopista sur, su única unión con actividades educativas, sociales y económicas que se llevan a cabo en Bogotá (en donde más del 50% de la población se emplea (Moreno, 2014)). Como agravante, pensiones de colegios privados debido a la falta de instituciones públicas, dificultades con los servicios públicos (presión de agua) y problemas de seguridad (González, 2013).

Es en esta precariedad en donde los habitantes de Ciudad Verde se ven inmersos a cada momento de su vida. Es por esta precariedad que exigen al Estado soluciones. Es por esta precariedad que buscan respuesta en la empresa constructora Amarilo S.A.⁴. Es por esta precariedad que se han visto en la necesidad de suplir sus carencias en el cobijo de la informalidad. Es por esta precariedad que se han movido a las calles para exigir sus derechos y visibilizar las dificultades en su diario vivir (El Tiempo, 2016).

Ante lo expuesto, visibilizamos cómo la mala gestión institucional y privada, que busca disminuir costos y un contrato jugoso más que generar un desarrollo urbano acorde con las

² La Estratificación Socioeconómica es la clasificación de los inmuebles residenciales de un municipio, que se hace en atención al Régimen de los servicios públicos domiciliarios en Colombia (Ley 142 de 1994). Se realiza principalmente para cobrar de manera diferencial por estratos los servicios públicos domiciliarios permitiendo asignar subsidios y cobrar contribuciones en esta área. De esta manera, quienes tienen más capacidad económica pagan más por los servicios públicos y contribuyen para que los estratos bajos puedan pagar sus facturas (DANE, s.f.).

³ La vivienda de interés social (VIS): “Es aquella que reúne los elementos que aseguran su habitabilidad, estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor máximo es de ciento treinta y cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes (135 smlm)” y la vivienda de Interés Social Prioritaria (VIP): “Es aquella vivienda de interés social cuyo valor máximo es de setenta salarios mínimos legales mensuales vigentes (70 smlm).” Decreto 2190 de 2009

⁴La empresa constructora Amarilo S.A. fue encargada de la edificación de la ciudadela Ciudad Verde mediante Resolución 1687 de 2009 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (Méndez, 2014).

necesidades de los ciudadanos, implementan macroproyectos que transforman el espacio, replican las practicas del sistema económico (como los son la segregación, las desigualdades y la falta de participación) y crean un caldo de cultivo propicio para la creación de conflictos espaciales entre el Estado, el privado y los habitantes de Ciudad verde, situándolos en una pugna por sus intereses.

1.2. Pregunta problema

¿Cuáles son las expresiones y características de los conflictos espaciales que más impactan en la cotidianidad de los habitantes del macroproyecto Ciudad Verde (Soacha – Cundinamarca)? y ¿qué roles juegan el Estado, la constructora encargada y los habitantes del sector, de cara a los conflictos espaciales identificados?

1.3. Objetivos

1.3.1 General:

Identificar las expresiones y características de los conflictos espaciales que más impactan en la cotidianidad de los habitantes de ciudad verde.

1.3.2 Específicos:

- Identificar las problemáticas que atraviesan la vida cotidiana de los habitantes de Ciudad Verde, desde sus relatos y el acercamiento a la comunidad.
- Caracterizar los tres actores involucrados en los conflictos espaciales (Estado, constructores y habitantes).
- Analizar el rol que juega el Estado y la constructora privada, de la mano del marco normativo (política pública), a la hora de implementar el macroproyecto.
- Vislumbrar qué rol jugaron los habitantes a la hora de la concepción de la ciudadela y cómo fueron articulados por la constructora y el Estado al proyecto.
- Visibilizar las propuestas de los habitantes para mejorar sus condiciones de vida y dar a conocer qué respuestas han recibido de la constructora y los entes gubernamentales como medio de solución.
- Definir bajo el marco conceptual y las categorías de análisis, cómo las problemáticas, derivadas de la ejecución del macroproyecto Ciudad Verde, crean conflictos socio-espaciales.

1.4. Revisión de antecedentes

En la siguiente revisión de antecedentes daremos una mirada, en un primer momento, a la normatividad que acompañó la creación e implementación de los Macroproyectos de Interés Social Nacional (MISN), para luego dar paso a la caracterización normativa de la ciudadela Ciudad Verde. Luego visibilizaremos, de la mano de artículos de prensa, como se mostró el macroproyecto Ciudad Verde a la población de Soacha y Bogotá y qué impacto tuvo la implementación de dicho macroproyecto en los habitantes de este. Por último, se

revisarán una serie de artículos y textos académicos, con el fin de tener una mirada de cómo ha sido abordado el tema concerniente a esta investigación. Para lo anterior, se recurrirá a tres ejes de búsqueda bibliográfica, siendo el primero, Macroproyectos de Interés Social Nacional, el segundo, Macroproyecto Ciudad Verde y, el tercero, conflictos espaciales de cara a lo urbano, en donde entreveremos sus objetivos principales, las metodologías utilizadas para su desarrollo y sus conclusiones.

Para finalizar con la revisión de antecedentes, se realizará una síntesis de los puntos más relevantes encontrados en la búsqueda.

1.4.1. Marco normativo

Para empezar esta revisión de antecedentes, revisaremos cómo se ha transformado la normatividad que rige la urbanización y producción de vivienda en Colombia, para luego dar paso a la implementación de los Macroproyectos de Interés Social Nacional.

1.4.1.1. Configuración de los proyectos de vivienda en Colombia desde mediados del siglo XX.

El déficit cuantitativo de vivienda ha sido una problemática imperante en la sociedad colombiana desde mediados del siglo XX (Robledo, 1985). En respuesta a lo anterior, el Estado percibió en la construcción de vivienda una ayuda al crecimiento económico y el déficit habitacional, lo cual generó una serie de políticas encargadas de la producción de

residencia, desde su ámbito físico hasta el crediticio. Su administración era de corte centralizado y era representada por el Banco Central Hipotecario y el Instituto de Crédito Territorial (Henaó, 2011).

Con el Estado como único encargado de generar vivienda a gran escala, la producción de habitación formal se focalizó en barrios de estrato socioeconómico tres en adelante y el sector privado inmobiliario jugó un papel de parcelación de los suelos para los proyectos estatales de vivienda (Henaó, 2011). Con lo anterior, grandes grupos de habitantes de estrato uno y dos, junto con los flujos masivos de migración de las áreas rurales a los cascos urbano (movidos por la violencia), quedaron sin posibilidad de adquirir su vivienda formal, lo cual dejó la urbanización informal como su única salida (Robledo, 1985).

El crecimiento demográfico exponencial en la década de los ochenta demostró como la intervención estatal, en cuanto a la producción de vivienda, se quedó corta al no poder solventar el déficit cuantitativo; el modelo de centralización quedó en cuestionamiento y el sector privado tomó un papel trascendental al momento de generar vivienda a nivel masivo (Henaó, 2011).

Con el sector privado al mando de la generación de viviendas, a principios de la década de los noventa, el Estado pasó de ser un generador de residencias a tomar la responsabilidad de generar condiciones propicias (de la mano de políticas públicas), para facilitar al sector privado la creación e implementación de proyectos de vivienda.

Con la instauración de la Constitución política de 1991, la vivienda pasa a ser de carácter de bien meritorio⁵, reglamentación que generó la iniciativa del sistema de subsidios a la demanda (Held, 2000), representada en los subsidios familiares de vivienda que ayudaban económicamente a las personas con poca capacidad adquisitiva para hacerse con su hogar. De la iniciativa de subsidios a la demanda, se pueden visibilizar dos aspectos imprescindibles para el desarrollo de los Macroproyectos de vivienda de interés social: 1) se sientan las bases de la política pública enfocada a la producción de VIS y 2) se crea una demanda masiva de la misma.

1.4.1.2. Caracterización normativa de los Macroproyectos de Interés

Social Nacional

Con un esbozo de la configuración y articulación público-privada para el desarrollo de proyectos de vivienda, damos paso a la reglamentación que conformó la figura de Macroproyectos de Interés Social Nacional (MISN).

Los MISN son una herramienta de acción territorial de escala regional que busca producir vivienda a nivel masivo y que tiene la intención de vincular al promotor privado en sociedad con el sector público, para hacer eficiente la producción a gran escala de vivienda social (Open Learning Campus, 2016). Los MISN fueron creados bajo la ley 1151 de 2007, artículo 79, cobijada en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2006-2010, con el

⁵ Entiéndase por bienes meritorios todos aquellos bienes que sean básicos para el bienestar de los integrantes de una comunidad (salud, vivienda, educación), los cuales deben ser suministrados por medio de subsidios o gratuitamente por el Estado a la población que no tenga capacidad de adquisición (Salazar, 2009).

fin de contribuir al desarrollo territorial en determinadas regiones del país (Méndez, 2014). Luego de tener innumerables reveses jurídicos por modificar las competencias propias municipales y distritales (principalmente); dicha ley fue declarada inexecutable por medio de la Sentencia C-149 de 2010 de la Corte Constitucional, ya que contravenían lo estipulado en los artículos 1,288 y 313 de la Constitución política de Colombia (Méndez, 2014).

Con un primer revés a los MISN, la llegada del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “prosperidad para todos” expedido por la ley 1450 de 2011, abrió nuevas expectativas, ya que uno de sus ejes principales para el crecimiento de la economía era la vivienda (Méndez, 2014), reavivando legalmente los MISN y afirmándolos con la ley 1469 de 2011⁶.

1.4.1.3. Caracterización normativa del Macroproyecto Ciudad Verde

Para proseguir con la caracterización de Ciudad verde, nos remitiremos a la ley 1151 de 2007, Art. 79, ya que cobija a dicho macroproyecto, puesto que, aunque fue declarada inexecutable por la corte constitucional, lo estipulado solo enmarcó a los nuevos proyectos, los que se encontraban en alguna etapa de producción, como formulación o ejecución, continuarían con su proceso normal, según el Art. 4 del decreto 4260 de 2007 emitido por el Departamento Nacional de Planeación (Méndez, 2014).

⁶ Es importante resaltar que los MISN cobijados por la ley 1151 de 2007 son denominados de primera generación y los cobijados por la ley 1450 de 2011 son denominados de segunda generación.

De lo anterior, el macroproyecto Ciudad Verde se desarrolló bajo una ley con una gran cantidad de falencias como:

- No cuenta con un componente de participación ciudadana al momento de concebir los MISN.
- La mayor parte del artículo 79 se centra en cómo el Gobierno Nacional, las empresas constructoras y las autoridades territoriales, pueden hacerse con territorios por enajenación voluntaria y qué ganancia le pueden sacar, acto cobijado por el capítulo VII, artículo 58 de la Ley 388 de 1997, titulado: *Adquisición de Inmuebles Por Enajenación Voluntaria y Expropiación Judicial*.
- Todas las áreas que hagan parte del MISN se sujetarán a las normas de ley adaptadas en el artículo 79, por encima de los Planes De Ordenamiento Territorial (POT) de cada territorio.
- El artículo 79 enmarca a los MISN en los determinantes del Artículo 10 de la ley 388 de 1997, que enfatizan en gran parte en el ámbito ambiental y de infraestructura (solo maya vial), lo cual relega en sus determinantes la participación ciudadana.

Es bajo la ley 1151, que el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial aprobó en 2009 el macroproyecto de primera generación Ciudad Verde, entregado a la empresa privada por Resolución 1687 de 2009 para su ejecución.

1.4.1.4. POT de Soacha y su relación con el macroproyecto Ciudad verde

Encontramos cómo el Plan de Ordenamiento territorial de Soacha se entiende en el Art. 7.1 como el instrumento con el cual se aplica lo establecido en la ley 388 de 1997, en donde la administración, la comunidad y los particulares, se plantean estrategias, políticas, acciones y objetivos, para regular la intervención territorial a mediano, corto y largo plazo. Con lo anterior expuesto, la participación ciudadana al momento de concebir un MISN sería imprescindible, pero es necesario entender que, al momento de concebirse un área para el desarrollo de un macroproyecto, las leyes que lo reglamentan a nivel nacional están por encima de las formuladas a nivel regional en el POT, Relegando así la participación ciudadana.

El POT también enfatiza en la importancia de establecer para el municipio de Soacha la categoría especial denominada Vivienda de Interés Social Prioritaria en el Art. 194. Con ello se podrán canalizar los recursos provenientes del subsidio familiar a través del Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social (INURBE), para facilitar la adquisición de vivienda. Se darán, también, las herramientas al momento de diseñar mecanismos para adquirir, adecuar y ofrecer suelo, para la ejecución de proyectos de vivienda de interés social prioritario y se generarán mecanismos de articulación que propicien el trabajo conjunto del municipio de Soacha, el Fondo de Vivienda de Interés Social y particulares propietarios de tierras, para la inscripción y realización de MISN.

Encontramos también, en el POT de Soacha Art. 207, una serie de componentes que deben tener los proyectos de vivienda que se quieran aplicar en el territorio, como lo son:

- Cobertura y calidad de servicios públicos.
- Accesibilidad en relación con el transporte público y el municipio.
- Equipamiento en programas sociales (salud, bienestar, educación)
- Equipamiento para actividades culturales y físicas (programas sociales de apoyo, centros administrativos, espacios de recreación y encuentro)
- Condiciones ambientales (situación de riesgo de asentamientos, relocalización de las viviendas, componentes metropolitanos)
- Condiciones individuales de la unidad de vivienda (condición física y la condición de la titularidad de los predios)

En este sentido, hallamos en el POT de Soacha, las condiciones propicias para la ejecución de MISN y así solventar el déficit de vivienda, cuestión que deja de lado, de manera muy marcada, los intereses, necesidades y peticiones de los ciudadanos al momento de concebirlos.

Cabe resaltar que en la sección de vías (Art.176), están descritas las principales arterias de movilidad del municipio y no se nombra la Avenida Potrero Grande, principal entrada y salida del macroproyecto Ciudad Verde.

1.4.2. Artículos de Prensa

Para proseguir con la revisión de antecedentes, entreveremos por medio de artículos de prensa, cómo se mostró el macroproyecto Ciudad Verde a la comunidad de Bogotá y Soacha y qué consecuencias trajo su implementación en la cotidianidad de los habitantes de la ciudadela.

1.4.2.1. Inicios de Ciudad Verde

En 2011 se sentía un ambiente de suspenso para los habitantes de Soacha. El MISN Ciudad Verde estaba en su etapa de culminación y la empresa privada⁷ mostraba las principales características de la ciudadela, en donde se aseguraba la construcción de un colegio público, una estación de policía, un centro comercial, un hospital y en las etapas posteriores, una universidad y una zona franca de veinte hectáreas. Se afirmaba también como esta nueva urbanización tendría todos los servicios para favorecer una excelente calidad de vida, una excelente movilidad y hogares desde 38 millones de pesos (El Espectador, 2001).

Con un macroproyecto enmarcado en tan buenas referencias, las ventas de estas viviendas de dispararon y para el 2013 se habían vendido 20.700 residencias, lo cual dejaba una población de aproximadamente 25.000 habitantes en Ciudad Verde (Florez, 2013).

⁷ Es importante resaltar que la empresa Amarilo S.A. trabajo juntamente con nueve de las más reconocidas constructoras de Cundinamarca, siendo Amarilo S.A. quien lidero la operación (El Espectador, 2001).

Con el macroproyecto creciendo, más habitantes iban llegando al municipio de Soacha, por su parte la ciudadela contaría con una capacidad de aproximadamente 165.000 habitantes en su culminación completa (El Espectador, 2001) y con la llegada de tanta población las problemáticas no se hicieron esperar.

1.4.2.2. Problemáticas de movilidad

Uno de los problemas por los que tienen que pasar los habitantes de ciudad verde es la dificultad para transportarse hacia la capital y otros lugares de Soacha. Estos problemas se pueden divisar con la tortuosa rutina de doña María Isabel Sánchez, habitante del macroproyecto, que tiene que pagar dos transportes para llegar a su trabajo, ya que para llegar a Terreros (la estación de Transmilenio más cercana a Ciudad verde), debe tomar un transporte y luego pagar otro en la estación. Con una sola estación para un centenar de personas, la poca frecuencia de los articulados genera una aglutinación insoportable de usuarios, motivo que generó la fractura en una costilla de doña María. Además de lo anterior, tantas personas en un espacio tan reducido crean un ambiente propicio para la delincuencia y luego de su recuperación, días después, a doña María le robaron el celular (Andrade, 2017). Siendo María una señora de 53 años de vida, le parecen injustas las condiciones de transporte y el alza en la tarifa: “Yo pagaría los 200 pesos si nos pusieran alimentadores, pero prometen más buses y un sistema de alimentadores, y no nos han cumplido” (Andrade, 2017).

De manera semejante, el gremio de transporte privado de los taxistas también ha sentado su voz de protesta. En agosto de 2016, dicho gremio bloqueó la avenida Potrero Grande (entrada y salida principal de Ciudad Verde), exigiendo a la administración municipal y a la policía que mantengan un control más estricto en cuanto al transporte informal⁸, que opera sin la autorización de la Secretaría de Movilidad y les está quitando el trabajo (El Tiempo, 2016). Y entre tanto, los habitantes de ciudad verde quedaban sin el transporte informal para movilizarse y con un transporte que no podían pagar.

Como respuesta a la anterior problemática, en septiembre de 2016 la Secretaría de Movilidad de Soacha implementó cinco nuevas rutas de transporte público que entrarían a operar en la ciudadela, luego de que las empresas privadas denunciaran que los encargados de las rutas informales les estuvieran cobrando cuotas de ingreso a ciudad verde. Con la finalidad de solucionar el problema de movilidad, se les entregó a cinco empresas legales de transporte la responsabilidad de movilizar a los habitantes del macroproyecto, las cuales respondieron que las constructoras que habían urbanizado la ciudadela no habían facilitado la infraestructura correspondiente (El Tiempo, 2016). Y así, se seguían dando soluciones sin una correcta planificación.

1.4.2.3. Crecimiento demográfico y falta de cupos escolares

⁸ El transporte informal en ciudad verde consta de automóviles particulares que hacen rutas desde la ciudadela hacia la Autopista Sur.

Con la llegada de aproximadamente 160.000 nuevos habitantes a Soacha, resguardados en el seno de Ciudad Verde (El Espectador, 2001), la demanda de instituciones educativas para el municipio colapsó.

Por parte de la planeación de Ciudad Verde, podemos divisar cómo para la actualidad solo existen dos colegios públicos dentro del macroproyecto, lo que deja a una gran cantidad de población en edad escolar, con la necesidad de buscar cupos en Bosa o partes alejadas de Soacha. En este sentido, la problemática escolar por la sobrepoblación generada por el macroproyecto llegó a nublar todo el municipio y tres fueron los principales motivos que encontró Semana Educación (2016), en una encuesta a los padres afectados, los cuales son: 1) la elevada demanda de cupos, 2) la falta de infraestructura educativa y 3) la escasa planta docente para hacer frente a la demanda. Dichos factores dejaron a 1.500 niños en lista de espera para iniciar sus estudios.

1.4.2.4. Problemáticas de seguridad

Como aspecto importante a resaltar en cuanto a seguridad (o la falta de la misma), es la construcción de la estación de policía, el primero de enero de 2016, la cual tuvo un costo de 3.000 millones de pesos y duró casi un año abandonada, bajo el argumento de la falta de servicios como electricidad y agua, argumento desmentido por la Gerente de Ciudad Verde, quien confirmó que todos los servicios funcionaban correctamente (Noticias Caracol , 2016).

Con una población tan grande y un solo CAI⁹, los problemas de apropiación ilegal del espacio público, los robos a mano armada y los hurtos a residencias, son un pan de cada día para los habitantes del macroproyecto (González, 2013).

1.4.3. Revisión de textos académicos

Como última parte de la revisión de antecedentes, se examinarán, en un primer momento, una serie de artículos científicos y trabajos de grado enfocados a Ciudad Verde y los MISN, para luego dar paso al estudio de trabajos referentes a los conflictos espaciales de cara a lo urbano, en un segundo momento.

1.4.3.1. Ciudad verde y Macroproyectos de Interés Social Nacional

Al momento de generar una búsqueda de bibliografía pertinente a esta investigación, visibilizamos cómo las relaciones de metropolización entre Bogotá y Soacha han generado un crecimiento demográfico municipal exponencial, que remarca la segregación¹⁰ residencial¹¹, las problemáticas de movilidad y la homogenización económica de los territorios en proceso de urbanización. Lo anterior se expone en el artículo realizado por

⁹ Entiéndase CAI como “la unidad policial con jurisdicción menor, estratégicamente ubicada en los perímetros urbanos de los municipios, localidades, comunas o barrios de las principales ciudades que posean esta división territorial, encargada de orientar y fortalecer el servicio de vigilancia urbana a cargo de la Policía Nacional, proteger los derechos y libertades de los ciudadanos” (Policía Nacional de Colombia, 2009).

¹⁰ Entiéndase segregación “como la tendencia a la organización del espacio en zonas de fuerte homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social entre ellas, entendiéndose esta disparidad no solo en términos de diferencia, sino de jerarquía” (Castells, 1979).

¹¹ Entiéndase segregación residencial como la variable de estudio en relación con los problemas sociales como desempleo, movilidad urbana y retraso escolar (Castells, 1979).

Moreno y Bríñez (2014) para la revista Territorios (31), titulado *Segregación residencial y movilidad cotidiana en el contexto metropolitano. Un estudio a partir de las relaciones Bogotá-Soacha*, el cual:

Tiene como objetivo ilustrar la problemática de la población urbana que reside en áreas periféricas de bajos ingresos tomando como estudio de caso un proyecto de vivienda de interés social en el municipio de Soacha (Colombia), desde una perspectiva que involucra la movilidad cotidiana. (p.140)

Lo anterior pretende realizarse mediante un enfoque metodológico cualitativo complementado con revisión documental (en un primer momento) y entrevistas semiestructuradas (en un segundo momento).

Encontramos como conclusiones en el trabajo de Moreno y Bríñez (2014), cómo la metropolización entre Bogotá y Soacha se está llevando a cabo en condiciones de desigualdad, ya que los aspectos espaciales, económicos, sociales y de movilidad entre un ente territorial y el otro, son abismalmente diferentes. Se concluye también, que la ubicación de Ciudad Verde, está fuertemente apartada de los lugares donde sus habitantes realizan sus actividades diarias, demostrando como más del 50 % de ellos gastan alrededor de noventa minutos para llegar a su lugar de trabajo y otros noventa minutos para volver a sus hogares (asunto que deja a la movilidad como primer reclamo de la comunidad de la ciudadela), cuestión que remarca cómo las desigualdades económicas reflejan las desiguales en movilidad, debido a que las viviendas más económicas se edifican en las periferias. Con lo anterior, el artículo logra evidenciar que el fenómeno de segregación

residencial no solo se solventa con generar viviendas dignas para la población, sino que estas deben estar articuladas con los bienes públicos necesarios, que respondan a las condiciones de accesibilidad, sociabilidad y habitabilidad para un conjunto adecuado de condiciones dignas de vida para la población.

Continuando con la revisión de antecedentes, el trabajo *Análisis del proceso de producción privada de Vivienda de Interés Social (VIS) en Colombia en el periodo 2007-2010 a partir del Macroproyecto de Interés Social Nacional Ciudad Verde*, realizado por Henao (2011), como requisito para optar al título de Profesional en Gestión y Desarrollo Urbanos en la Facultad de Ciencia Política y Gobierno de la Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, intenta establecer una serie de posibles factores que determinan la producción privada de vivienda de interés social, a partir de un análisis que articula a los actores inmersos en la producción de vivienda y las políticas públicas; se pretende, también, entender qué factores mueven o detienen a dichos actores y qué consecuencias traen consigo sus decisiones en la oferta y demanda de vivienda. El escrito tiene como base de su estudio al macroproyecto Ciudad Verde. La investigación de carácter cualitativo se apoyó en documentos técnicos de soporte, fuentes secundarias oficiales y textos académicos e institucionales; se articularon a las fuentes anteriores discusiones realizadas en foros, seminarios y talleres referentes al campo de la vivienda y entrevistas realizadas a expertos en el tema, juntamente con salidas de campo a Ciudad Verde.

Como conclusiones, Henao (2011) nos enseña en su texto, cómo el estado ha entregado a los entes privados la responsabilidad de producción de vivienda, debido a la apertura económica, lo cual deja este bien meritorio (la vivienda) a merced del mercado. Nos

muestra también, cómo desde la oferta de morada, se generan una serie de factores que impiden una buena aplicación de proyectos vivienda, que son: la escasez de suelos, los proyectos a grandes escalas que sobrecargan a las empresas privadas, los altos e inestables costes de producción y la complejidad de los trámites (permisos de construcción, legalización de la propiedad de los suelos). En lo concerniente a la demanda, encontramos una serie de dificultades para acceder a VIS, como los son: la poca capacidad de ahorro de la población, la dificultad de acceder a subsidios, la variación de la tasa de interés de los créditos y los elevados índices de trabajo informal. Con lo anterior podemos entrever una serie de factores que impiden la demanda efectiva de VIS, que sobrepasan en gran medida a las ayudas gubernamentales como lo son la devolución de IVA a los materiales de construcción, los subsidios familiares de vivienda y los subsidios a la tasa de interés.

Para cerrar, la autora nos enseña cómo factores internos y externos inciden en la producción de VIS, los cuales deben entenderse desde cinco ámbitos: de gestión, jurídico-normativo, económico, técnico y ambiental. Enfatiza que el problema de la vivienda no está en intentar solventar tan solo el déficit cuantitativo de la misma, sino que es imprescindible entender que la problemática tiene sus raíces en la pobreza. Así que es necesario mejorar los mecanismos para que las familias accedan a una residencia digna o, al menos, a ayudas para adquirirla.

Por otra parte, en el artículo desarrollado por Méndez (2014), para la Universidad de la Salle, titulado *Los macroproyectos de interés social nacional y su impacto frente al ordenamiento territorial. El caso de Ciudad Verde* nos muestra cómo los MISN han tenido un impacto negativo en los territorios donde se aplican, debido al desconocimiento de

criterios básicos de ordenamiento territorial. Como metodología para el desarrollo de la investigación, se realizó una revisión de antecedentes normativos y conceptuales de los MISN de primera generación, para dar cuenta de sus avances, debilidades y repercusiones en los de segunda generación. Seguidamente se realiza el estudio del MISN Ciudad Verde (a partir de fuentes documentales secundarias) y se procede al análisis de las posibles repercusiones ambientales, sociales y urbanas en su aplicación.

A modo de conclusión Méndez (2014) nos expone cómo es imprescindible articular los planes de ordenamientos territorial municipales con los MISN; se entrevé también cómo los MISN de primera generación, transgreden el ordenamiento territorial municipal, ya que están localizados en zonas de medio y alto riesgo, se localizan en las periferias y (en algunos casos) están ubicados en zonas de suelos rural. Con lo anterior, concerniente con Ciudad Verde, se visibiliza cómo es indispensable formular un nuevo corredor vial sur-norte, para evitar la sobrecarga de la Autopista Sur, única arteria de entrada y salida de la ciudadela; se distingue también el gran impacto negativo sobre los componentes naturales en donde se erigió Ciudad Verde, debido a que el desarrollo del proyecto redujo las áreas de amortiguación de los cuerpos de agua, lo cual deja en particular riesgo el Canal del Tibanica y el humedal Potrero Grande. Continuando con las conclusiones, se demuestra cómo el plan estructural del macroproyecto remarca las problemáticas sociales de segregación y falta de integración social, debido a que la concepción de conjunto cerrado y súper manzana no permite crear una red capaz de integrar a la población de la ciudadela.

Prosiguiendo con la revisión de antecedentes, el trabajo *Los macroproyectos de interés social nacional como operaciones urbanas integrales para la política pública de vivienda.*

Caso ciudad verde, área metropolitana de Bogotá, realizado por Espinosa (2014), plasma un análisis crítico a la figura de MISN como instrumentos de política pública de vivienda de interés social, en donde se intenta: 1) examinar cual es el alcance de los MINS para el suministro de suelos dispuestos para VIS, 2) articular las relaciones urbanas entre MISN y el esquema urbano presentado por los entes territoriales para el desarrollo de vivienda de interés social y 3) visibilizar las herramientas de gestión de suelos que articulan al sector privado, entes territoriales y gobierno, para la promoción de Ciudad Verde. El escrito anterior fue presentado como trabajo de grado para optar al título de Magister en Planeación Urbana y Regional de la Universidad Javeriana.

Como metodología aplicada para el desarrollo de la investigación anterior, se realizó una revisión documental de escritos relacionados con la vivienda social, para luego dar paso al análisis comparativo de Ciudad Verde y las categorías de análisis estructura urbana, gestión de suelo y provisión de suelo para vivienda.

Como conclusiones Espinosa (2014) nos plantea cómo la política pública de vivienda en el país se ha enfocado en disminuir el déficit cuantitativo de vivienda y ha dejado de lado el factor cualitativo de las mismas; expone también cómo el Estado pasa de ser un ejecutor de los MISN a ser un facilitador, que brinda ayudas a entes privados para su realización; se visibiliza, también, cómo las políticas de ordenamiento territorial se emprenden desde una perspectiva administrativa, desconociendo los procesos de conformación del territorio, sus variables económicas, de movilidad, sociales y de localización. Por parte de Ciudad Verde, la autora nos plantea, a modo de conclusión, cómo la articulación de suelos entre Bogotá y Soacha de la mano del MISN, genera un desarrollo positivo, ya que promueve el

ordenamiento territorial, establece continuidad en la ocupación de los territorios y une los sistemas regionales con la malla vial existente; entrevemos cómo la localización de Ciudad Verde es estratégica, debido a que logra unir los perímetros urbanos de Bogotá y Soacha, cuestión que impide los procesos de conurbación, el crecimiento urbano anormal y facilita la planeación ordenada de los entes territoriales. Para finalizar la autora nos muestra como los MISN dan un aporte inmenso al marco jurídico nacional, ya que articulan herramientas para la gestión del suelo y permiten flexibles modalidades de manejos de la tierra.

En el trabajo *Ciudad Verde: una mirada desde el reconocimiento social hasta la diferenciación a través de los espacios*, realizado por Pérez (2016), damos cuenta de cómo la autora, desde un enfoque metodológico cualitativo de arquetipo etnográfico, nos enseña el reconocimiento que tienen los residentes de la ciudadela unos con otros y utiliza sus imaginarios espaciales para entender las relaciones sociales entre visitantes, habitantes y trabajadores de Ciudad Verde. Asimismo, la autora intenta abordar el macroproyecto no solo como un espacio físico, sino, también, como el espacio que representa y reproduce estereotipos sociales, transfigura las maneras de apropiación de las residencias, genera mecanismos de distinción y construye elementos identitarios a partir del lugar donde se habita.

Como conclusiones encontramos, que las promesas dadas por la inmobiliaria no han sido cumplidas y los habitantes se han visto vulnerados en su derecho a la ciudad; en la misma vía nos plantea, cómo la generación de vivienda es dirigida por el mercado inmobiliario especulativo, lo que deja de lado la producción de vivienda para la población más pobre, que debe ser un ámbito prioritario de las políticas públicas (PP). De forma sucesiva expone

cómo las relaciones vecinales, crean vínculos que amortiguan las diferencias de índole económica, social y cultural, sin dejar de lado, que, para llegar a generar un espacio propicio para la convivencia, deben articularse proyectos, políticas y programas que favorezcan a la cohesión de los residentes del macroproyecto.

Para finalizar, la autora visibiliza la manera en que algunos habitantes de la ciudadela perciben su entorno como un “paraíso” (aun viviendo una gran cantidad de problemáticas), debido a que sus anteriores moradas, estaban edificadas en terreno informal, sin vías pavimentadas y sin ningún servicio público, demostrando que los discursos para adquirir una vivienda han sido reconfigurados bajo el marco de lo estético y que las condiciones de vivienda en las periferias son, en su mayoría, totalmente degradantes. Cabe resaltar que, las familias más pobres sienten que con la adquisición de su vivienda transformaron su percepción como ciudadanos hacia los demás, sintiéndose en un estatus social más alto.

Para culminar con el apartado de Ciudad Verde y MISN de la revisión de antecedentes, encontraremos en el texto *Aproximación a los aspectos críticos y de éxito en el hábitat de los macroproyectos de interés social nacional. Análisis de factores de satisfacción residencial en ciudad verde, Soacha, 2010-2015* de Serrano (2016), un análisis de percepción de los residentes de la primera fase de Ciudad Verde, con el fin de identificar los aspectos críticos y de éxito referentes al hábitat y la satisfacción residencial, para luego, con ello, generar consideraciones y ajustes a los nuevos macroproyectos. El escrito se presentó como requisito para optar al título de Profesional en Gestión y Desarrollo Urbanos en la facultad de Ciencia Política y Gobierno y de Relaciones Internacionales de la Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario.

Como marco metodológico para el desarrollo del texto, la autora utilizó factores de satisfacción residencial para cuantificar los atributos cualitativos que encontraban los residentes en su cotidianidad, en cuanto a vivienda, entorno e interacción social, para lograr entender las problemáticas de la ciudadela, desde la percepción de sus habitantes. Para lo anterior se realizó un revisión bibliográfica que abordó artículos de revistas académicas, libros y trabajos de grado, para sentar las bases conceptuales y determinar las mediciones a realizar; posteriormente, tuvo lugar la aproximación al macroproyecto Ciudad Verde, su caracterización y la identificación de los aspectos críticos y exitosos en cuanto a factores de satisfacción residencial, para proponer una serie de recomendaciones y ajustes que pudieran implementarse a las condiciones ofrecidas para los macroproyectos en un futuro.

A modo de conclusión Serrano (2016) nos enseña cuatro puntos trascendentales que se deben tener en cuenta al momento de realizar MISN, los cuales son: 1) la articulación vial acorde con los grandes trayectos que tienen que realizar los residentes (debido a su construcción en periferias) hacia sus lugares de trabajo y estudio, 2) la implementación de servicios y equipamientos urbanos de soporte a las actividades cotidianas, de manera simultánea con la construcción de unidades habitacionales, 3) la existencia de lugares productivos dentro de los MISN, para generar ingresos a los hogares y concebir productos y servicios a la comunidad, 4) la presencia de espacios de interacción social que permitan el desarrollo de relaciones sociales, en donde se creen redes vecinales y se fortalezca la apropiación del espacio y 5) es necesario tener en cuenta que las unidades de vivienda deben tener múltiples características, que trasciendan el cumplimiento de la norma para su edificación, ya que además de ser un espacio que brinda cuatro paredes, debe ser acoplado

con tecnologías que ayuden al desarrollo de las actividades cotidianas de una manera más digna, como buena iluminación, ventilación y arquitectura.

1.4.3.2. Conflictos espaciales de cara a lo urbano

Continuando con la revisión de antecedentes, el artículo *La política pública de vivienda en Colombia. Conflicto de objetivos* desarrollado por Fique (2008) para la revista Bitácora Urbano Territorial, nos presenta la tensión normativa, derivada de dos preceptos contemplados en el Art. 51 de la constitución Política de Colombia, relacionados, por una parte, con la obligación del Estado de promover soluciones de vivienda digna y, por otra, con los mecanismos necesarios para materializar estas soluciones a través de políticas multipropósito, para la producción de VIS y su efectiva financiación. Como metodología Fique se propone realizar una revisión normativa, que dé lugar a una caracterización de los dos preceptos mencionados anteriormente, para así continuar con un análisis que visibilice los conflictos generados por las políticas multipropósito.

A modo de conclusión Fique (2008), da cuenta de la necesidad de configurar políticas públicas que se muestren socialmente incluyentes y participativas, las cuales deben estar articuladas a un proceso que visibilicen las problemáticas más relevantes de la comunidad, para evidenciar lo que institucionalmente pasa desapercibido o no es tenido en cuenta.

Por otro lado, el trabajo *Procesos de urbanización y agentes urbanos en Pereira, Colombia. Desigualdad social, fragmentación espacial y conflicto ambiental, 1990-2012*,

presentado por Rivera (2013), como tesis doctoral de la Universidad de Barcelona, pretende dar cuenta del proceso de urbanización histórico geográfico de la ciudad de Pereira (Colombia), con el fin de identificar qué factores han incidido en las problemáticas de segmentación espacial y desigualdad social al momento de generarse un crecimiento urbano. Se pretende, también, examinar cómo se produce el espacio urbano desigual, de la mano de la reconstrucción histórica del proceso de urbanización de Pereira; caracterizar y contextualizar el papel que desempeñan los actores y agentes inmersos en la transformación de la morfología urbana y la fragmentación espacial de la misma; y, por último, dar cuenta de los impactos ambientales, sociales y urbanísticos del proceso de urbanización en Pereira.

Como metodología aplicada a la anterior investigación, Rivera (2013) se valió de tres fases investigativas, siendo la primera la fase preparatoria, en donde se delimitaba el área de estudio, la segunda la fase de recolección de información, en donde textos escritos y discursos orales eran recogidos y la tercera fase referida al procesamiento y examen, en donde se realizaba el análisis de la información recolectada. Las tres fases anteriores se vieron enmarcadas en una metodología que generaba una complementariedad entre métodos cualitativos y cuantitativos (métodos híbridos) y esgrimió la geografía cultural y la geografía radical, para visibilizar los nexos entre procesos de fragmentación espacial (en un contexto neoliberal de privatización), desigualdad social y cambios morfológicos urbanos.

A modo de conclusión Rivera (2013) nos muestra cómo el proceso de colonización agraria constituida en la vertiente andina (mediado del siglo XX), determinado por el desarrollo económico dirigido por el café, desligado de un desarrollo económico nacional equitativo y articulado al comercio exterior, fue la base para constituir los asentamientos de

los grandes hacendados y sentar raíces de fragmentación territorial. Nos visibiliza también como el periodo de violencia en Colombia dio paso a un éxodo campesino hacia las urbes, propiciando un crecimiento demográfico descontrolado y remarcando la segregación social. Se prosigue explicando cómo Pereira luego del periodo más fuerte de violencia ha venido creciendo en su urbe desde dos vertientes, la primera enfocada a la modernización de la industria, estabilidad económica y la “formalidad” y la segunda ligada a un crecimiento “informal” y espontaneo, en el cual el Estado no atiende a las necesidades de las oleadas migratorias más pobres, en cuanto a su demanda de vivienda y su condición económica, propiciando el crecimiento de la periferia popular, en donde la falta de servicios y una vida digna es el pan de cada día. Para finalizar, se nos muestra cómo las nuevas políticas de vivienda de interés social obedecen a lógicas de mercado, limitando la posibilidad de vivienda, aún más, para la población de más bajos recursos económicos, debido a su estructura de préstamos y exigencias financieras, que no pueden mantener familias que no tienen siquiera el diario para su subsistencia.

Consiguiente con la revisión de antecedentes, el texto *Vivienda Social y Conflicto Vecinal: Lo físico espacial como componente en la mitigación de conflictos en copropiedad*, realizado por el arquitecto Guayacondo (2015), a modo de requisito para optar al título de Magíster en Arquitectura de la Vivienda de la Universidad Nacional de Colombia, nos demuestra cómo la edificación en altura, es la principal salida para solventar la problemática de vivienda de interés social en Soacha y Tocancipá, la cual, con apoyo de

leyes de propiedad horizontal, genera predios en copropiedad¹². Con lo anterior, se crean una serie de conflictos entre la población, debido al desconocimiento de las peculiaridades de los usuarios, la lógica del mercado para entender la VIS, la inexperiencia de vivir en copropiedad, los bajos ingresos económicos y densificación exponencial de las ciudades.

Como objetivo principal Guayacundo (2015) pretende “[g]enerar estrategias formales, que desde la configuración físico espacial propongan alternativas de mitigación a las principales situaciones detonantes de conflictos entre vecinos dentro de copropiedades de Vivienda de Interés Social y Vivienda de Interés Prioritario”, teniendo en cuenta, también, el proceso de transformación de la vivienda familiar y su respectiva normativa, la realización de análisis pertinentes a la vivienda multifamiliar, para realizar aportes físicos que mitiguen los conflictos vecinales e inventar propuestas de configuración espacial que mitiguen las situaciones detonantes en los conflictos en copropiedades.

Como metodología aplicada al trabajo anterior, se realizó una revisión normativa de los proyectos en altura y un acercamiento a los municipios de Soacha y Tocancipá, para, luego de su respectivo análisis físico, dar propuestas de mitigación de conflictos vecinales.

Como conclusión encontramos cómo los conflictos vecinales en copropiedad son un gran inconveniente en Bogotá, debido a que la mayoría de las problemáticas vecinales reportadas en la capital, suceden en su mayor parte en las zonas donde existen VIP y VIS y, debido a que se están gestando más proyectos de VIS y VIP, las problemáticas vecinales

¹² Entiéndase copropiedad como un espacio común, donde conviven tanto bienes comunes como privados, por ejemplo: un edificio de apartamentos, en donde todos los propietarios privados (habitantes de los apartamentos) tienen derechos a los espacios comunes del edificio en sí. (Santana, 2019)

aumentaran también. Prosiguiendo, se demuestra también que los conflictos vecinales no solo deben solventarse desde el ámbito arquitectónico, sino también desde el ámbito cultural, ya que el factor psicosocial de la población trasgredido por las carencias económicas incide directamente en el comportamiento. En cuanto al terreno estructural, se recomienda reconfigurar el diseño tradicional de vivienda social en pos de mejorar la convivencia; se recomienda también que las viviendas tengan un acceso completo a ventilación e iluminación natural, que las viviendas sean modificables y no obliguen a un diseño predispuesto, que tengan balcones y terrazas tanto privadas como colectivas y, por último, se propone eliminar las barreras físicas (rejas que separan conjuntos), remplazándolas con zonas de sociabilidad que articulen los conjuntos y ayuden a la construcción colectiva de un entorno urbano.

Asimismo, en el trabajo, *Lógicas contemporáneas de la segregación residencial en tres casos representativos de Bogotá D.C*, se estudian las lógicas de segregación residencial en tres barrios de la capital (Ciudadela Nuevo, Los Olivos y Tuna Alta) desde el componente de la justicia socio-espacial y la territorialidad. Se realiza, también, un análisis de las prácticas y relaciones de poder que median en la construcción de territorio, entre entidades privados, gubernamentales y la población. El análisis anterior tiene como objetivo principal “determinar las lógicas de la segregación residencial en Bogotá usando tres categorías de análisis: la distinción social, la participación ciudadana y la accesibilidad” (Velosa, 2014) y pretende, así mismo, entender el concepto de segregación residencial desde la organización política del espacio, la justicia espacial y la territorialidad; generar un paralelo entre los tres casos estudiados; y construir, desde las posturas e interacciones de los tres actores, las dinámicas de segregación residencial. El anterior escrito fue desarrollado por Jhennifer

Almonacid Velosa, como requisito para optar al título de Magister en Geografía de la Universidad Nacional.

Como metodología, Velosa (2014) realizó una investigación de carácter cualitativo que se llevó a cabo en tres momentos, siendo el primero las entrevistas realizadas a los actores inmersos en la construcción del territorio para diferenciar su discurso, el segundo la revisión de documentación referente a los barrios y los tres actores para generar un contexto definido de la investigación y el tercero se remite a la observación de los tres casos de estudio (Los Olivos, Ciudadela Nuevo Usme y Tuna Alta).

A modo de conclusión, Velosa (2014) demuestra cómo la segregación residencial es afectada directamente por el mercado financiero e inmobiliario y relega a la población que no tiene capacidad adquisitiva. Demuestra también, que no es necesario que exista una separación física del territorio para remarcar la distancia social, debido a que la población con más poder adquisitivo puede compartir un territorio con población de bajos recursos económicos, y solventar la cercanía con mecanismos de vigilancia privados. La autora visibiliza cómo la segregación residencial se define a través del control territorial, las interacciones espaciales y las relaciones de poder, cuestión que deja a grupos poblacionales, relegados de la incidencia en cuanto a la construcción de territorio, debido a su condición cultural (desplazados e indígenas) como la económica (mínima capacidad adquisitiva). Continuando con las conclusiones, Velosa pone en evidencia la forma de apropiación del territorio de los estratos socioeconómicos más altos de la capital, la cual, de la mano del

blockbusting¹³, ha despojado de condiciones dignas de vida a la población más pobre, relegando a las periferias olvidadas por el Estado.

Para culminar con el apartado de Conflictos espaciales de cara a lo urbano de la revisión de antecedentes, el texto *encrucijadas urbanas: población desplazada en Bogotá y Soacha: una mirada diferenciada por género, edad y etnia*, realizado como informe para el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados ACNUR por Meertens (2002), nos muestra desde un enfoque diferencial de género, etnia y edad, el trasegar de la población desplazada en Bogotá y Soacha. Como objetivo principal, el trabajo anterior busca sistematizar la información concerniente a lo población desplazada de Bogotá y Soacha, además, desarrolla una caracterización de la asistencia y protección que se le ha brindado a las mujeres desplazadas; visibiliza qué oferta de apoyo a la mujer desplazada existe (de parte institucional y no-gubernamental) y qué acceso tiene esta población al servicio de atención; y recopilar información sobre la participación de la mujer en procesos organizativos de desplazados.

Como metodología, Meertens (2002) se vale, en un primer momento, de entrevistas a mujeres y hombres de organizaciones de población desplazada y representantes de organizaciones gubernamentales y no-gubernamentales; en una segunda instancia, se remite a la revisión de documentos académicos y de instituciones de protección a la población desplazada; por último, se remite al análisis de la información recolectada en

¹³ Entiendase blockbusting como “una estrategia inmobiliaria que empezó en la década de 1920 en los Estados Unidos para presionar a la población blanca a vender sus casas con la amenaza de la llegada de población negra al vecindario. Entre ellos se desataba el temor porque consideraban que sus vecindarios se volverían inseguros y sus casas perderían valor” (Velosa, 2014).

cuatro grandes áreas, siendo: “[l]os espacios: las características de la población desplazada y su organización espacial en Bogotá y Soacha; Los tiempos: las políticas y prácticas de atención en la etapa de emergencia; Los múltiples caminos: las políticas y prácticas de restablecimiento y Los procesos: las experiencias organizativas y participativas de la población desplazada.” (Meertens, 2002). La perspectiva diferenciada por género, edad y etnia es transversal en la investigación.

Como conclusión Meertens (2002) demuestra que la población desplazada tiene como características, en Bogotá, la dispersión en su asentamiento y llegada, mientras que, en Soacha, las familias son numerosas, son integradas predominantemente por niños y niñas y adolescentes mujeres. Los hogares en condición de desplazamiento son una su mayoría de jefatura femenina, cuestión que los ubica en una posición de mayor vulnerabilidad, en comparación de un hogar biparental o de jefatura masculina. Prosiguiendo, se demuestra cómo la existencia de minorías étnicas en la capital no ha sido objeto de análisis para la formulación de políticas a nivel distrital y las ayudas solo se enfocan en el ámbito económico, dejando de lado las particularidades de género, etnia y edad. Asimismo, se demuestra cómo es necesaria una base material, para el surgimiento y empoderamiento de los procesos organizativos de las mujeres, que a su vez incorporen de manera estructurada dicha perspectiva de género en las políticas de restablecimiento. Finalmente, la autora pone sobre el tintero, la escasez de propuestas organizativas de mujeres en lo que concierne, sobre todo, al municipio de Soacha y la ciudad de Bogotá, en tanto las organizaciones existentes de desplazados, presentan, en su gran mayoría, un liderazgo masculino.

1.5. Síntesis de la revisión de antecedentes

De acuerdo con los documentos revisados, podemos encontrar cómo la necesidad de vivienda se vuelve una prioridad para la población de las ciudades, debido al crecimiento exponencial de las mismas a mediados de siglo XX; necesidad que obligó a instaurar políticas públicas de producción masiva de vivienda y cedió sucesivamente esta tarea a los entes privados. Las políticas públicas en vinculación con el promotor privado llevaron a la creación de los MISN, bajo la ley 1151 de 2007, artículo 79, la cual tenía serias falencias debido a que modificaba las competencias distritales y municipales, no contaba con un componente de participación ciudadana y el centro de la ley giraba en torno a hacerse con territorios baratos. Bajo la anterior ley se aprobó y desarrolló el macroproyecto denominado Ciudad Verde en 2009.

Con el MISN Ciudad Verde en marcha, la prensa dio luces de este de una manera muy grata a la población de Bogotá y Soacha, pero luego de su apertura al público, en 2011, las noticias ya no se tornaron tan amables. Con 27.000 viviendas vendidas y 25.000 habitantes, empezaron a presentarse una serie de problemáticas en el macroproyecto, que la prensa dilucidó, siendo las más relevantes la movilidad, la falta de infraestructura y cupos escolares y las problemáticas de seguridad.

En cuanto a los documentos académicos referentes a Ciudad Verde, los MISN, encontramos como principales problemáticas (en cuanto a la aplicación del macroproyecto

Ciudad Verde): la mala planeación al momento de su estudio, que se ve reflejada en la falta de arterias viales para movilizar a la población de la ciudadela; la entrega de la responsabilidad de producción de vivienda a entes privados, que buscan más una ganancia económica que brindar un servicio digno y coloca los precios de las residencias a merced del mercado (lógica de mercado); la poca articulación que existe entre el POT y los MISN al momento de su aplicación en un territorio específico; el enfoque de la política pública de vivienda que solo busca solventar el déficit de vivienda y deja el factor cuantitativo de las mismas olvidado; y el papel de facilitador del Estado, que brinda las condiciones necesarias a privados para que sean los ejecutores de los macroproyectos.

Por parte de los textos enfocados a los conflictos espaciales de cara a lo urbano, encontramos una similitud con las problemáticas halladas en los restantes apartados de la revisión de antecedentes, debido a que los textos dan cuenta de lo importante que es generar políticas públicas que se articulen con la sociedad (de manera incluyente y participativa); resaltan también como la fragmentación territorial se genera por el acaparamiento de territorio de los entes privados con poder económico, se entrevé cómo la lógica de mercado exige a las constructoras privadas buscar suelos baratos, para vender asequible y generar más ganancia y, debido a que estos suelos se encuentran en las periferias, el poder adquisitivo de las familias se convierte directamente en un factor de segregación residencial y territorial.

2. De la globalización, la segregación y la ciudad

Para la realización del marco teórico nos centraremos en dos categorías de análisis, bajo las cuales intentaremos definir cómo el modelo de desarrollo capitalista ha establecido la transformación del espacio y qué consecuencias trae ello en la población. Las categorías para trabajar son los *Macroproyectos de interés social nacional (MISN)* y los *Conflictos espaciales de cara a lo urbano*.

Para entender las categorías de análisis anteriormente enunciadas, se abordarán, en un primer momento, los principales postulados de la geografía radical, debido a su pertinencia para el desarrollo de esta investigación. En un segundo momento, se desarrollará como concepto central globalización, el cual será apoyado por los conceptos de conurbación, gentrificación, sistema de crédito inmobiliario y renta de monopolio, para dar cuenta de algunos procesos que han impulsado el desarrollo, producción y transformación del espacio en las ciudades y cómo estos han abierto camino al eje temático de *urbanismo y desigualdad social*. El eje temático *urbanismo y desigualdad social* se ampliará, en términos conceptuales, para visibilizar cómo el crecimiento de las ciudades, dirigido bajo la lógica del mercado, ha generado segregación urbana. Para finalizar, se realizará una articulación de los conceptos desarrollados con el megaproyecto Ciudad Verde y sus conflictos espaciales de cara a lo urbano y se abordará el eje temático de *ciudad y dignidad*, para exponer otros modelos de ciudad en contraposición al modelo actual.

2.1. Geografía Radical

Es indispensable tener elementos teóricos y metodológicos que nos ayuden a identificar y definir una serie de herramientas para el desarrollo del presente trabajo. Por tanto, para el avance de esta investigación, resultan pertinentes los postulados de la geografía radical, debido a:

- Su concepción de espacio, el cual es entendido como constructo social determinado por la lucha de clases y las relaciones sociales, contrario de la concepción positivista del espacio (y su aplicación desde un enfoque tecnocrático en la ciudad), la cual entiende el espacio como un contenedor de objetos, donde las relaciones sociales ocupan un lugar espacial mas no incidencia en él (Lefebvre, 1974).
- Su manejo del análisis socio-espacial, que articula los procesos de producción del espacio (que surgen de las relaciones sociales que en él transcurren) y las características físicas del mismo (Harvey, 1997).
- Su necesidad de demostrar cómo la economía capitalista transforma, a través del sistema mundo, la organización territorial a nivel mundial (Lindón, 2006).
- Su ímpetu al momento de visibilizar y denunciar cómo el crecimiento de las ciudades está subordinado a las fuerzas de oferta, demanda y la lógica del mercado; asunto que deja de lado las necesidades básicas de los ciudadanos más pobres (comida, vivienda, educación, salud, etc.) y la repartición de recursos, de una manera equitativa, entre los diferentes actores que se relacionan en las ciudades (Harvey, 1997).

Con lo anterior, localizamos en Ciudad Verde un ejemplo propicio para aplicar los principales postulados de la geografía radical, ya que podemos ver cómo este espacio ha sido pensado desde la lógica del mercado, en donde por edificar en suelos de muy bajo precio para generar mayor ganancia (sin pensar en las necesidades de la población de la ciudadela, ni en sus prácticas y relaciones sociales), se han concebido un sin número de problemáticas, que son: la dificultades de movilidad, la escasez de sedes educativas (tanto en la ciudadela como en el municipio), la falencia de los servicios públicos y la total exclusión de la población, al momento de la planeación del macroproyecto. Es aquí donde se entrevé que si las grandes inmobiliarias, arquitectos, ingenieros, administradores y empleados públicos no articulan sus planes de producción de vivienda con las necesidades y prácticas de la población a quienes dirigen sus proyectos, el espacio seguirá produciéndose de cara a la generación de capital y aislado del factor social, la ciudad va a seguir creciendo y las desigualdades serán cada vez más grandes. “El arquitecto no es un hombre de dibujos, es un hombre de palabras. Su papel es el de intermediario entre los usuarios, los promotores, las autoridades políticas y los financieros” (Lefebvre, 1974, pág. 225).

2.2. Ciudad y globalización

Es importante dar un vistazo a las condiciones que ha impuesto la globalización en el desarrollo de las ciudades. Podríamos entender este proceso como:

La integración más estrecha de los países y los pueblos del mundo, producida por la enorme reducción de los costes de transporte y comunicación, y el desmantelamiento de las barreras artificiales a los flujos de bienes, servicios, capitales, conocimientos y (en menor grado) personas a través de las fronteras. (Stiglitz, 2010, pág. 34)

Sus principales características son: 1) la austeridad fiscal, que disminuye el gasto público en las naciones (se intenta tapar este hueco con la oferta privada), 2) la liberalización de los mercados, que disminuye las normas de control mercantil y 3) la ampliación de la privatización hacia el ámbito público. Es impulsada por el fondo monetario internacional (FMI), la organización mundial del comercio (OMC) y el banco mundial (BM), organizaciones que buscan llevar el desarrollo económico a los países del tercer mundo, para facilitar el cumplimiento de los intereses de los grandes capitalistas, sin pensar en el bienestar social de la población (Stiglitz, 2010). Y lo anterior ¿cómo incide en el crecimiento de las ciudades?

La globalización incide en las ciudades, porque en ellas se puede generar un excedente de ganancia económica. Las normatividades y requisitos, impuestos por las naciones industrializadas (articuladas con el BM, el FMI y la OMC), buscan un crecimiento económico de las ciudades y crean urbe (localización de vías, centros industriales, urbanizaciones, etc.) al servicio del lucro para el capitalista (Stiglitz, 2010).

El capitalismo descansa, como nos explicaba Marx, sobre la búsqueda perpetua de plusvalor (beneficio), cuyo logro exige a los capitalistas producir un excedente, lo que significa que el capitalismo produce continuamente el excedente requerido por la urbanización. Pero

también se cumple la relación inversa: el capitalismo necesita la urbanización para absorber el sobreproducto que genera continuamente. De ahí surge una conexión íntima entre el desarrollo del capitalismo y el proceso de urbanización. (Harvey, 2013, pág. 21)

La globalización genera en la ciudad desarrollos geográficos desiguales, esto debido a que impulsa y facilita la inversión de los capitalistas, para la transformación y producción de los espacios de la urbe. A estos espacios el capitalista les impone un precio en el mercado, el cual es muy elevado para la población con poco poder adquisitivo.

Dichos espacios tienen ventajas que facilitan la producción y apropiación de estos, para su transformación y revalorización (de la mano de inyección de capital). Los espacios escogidos por los capitalistas tienen más relevancia para el Estado que otros en la ciudad y esta relevancia se ve reflejada en su apoyo “en particular los aspectos del poder estatal que administran y gobiernan las condiciones sociales e infraestructurales dentro de las estructuras territoriales” (Harvey, 2013, pág. 106). El Estado se articula con los inversores, para aumentar el precio de los suelos intervenidos, apartándolos de la población más pobre.

Las inversiones en el espacio de las ciudades, según Harvey (2013), se conciben principalmente de dos maneras: La primera mueve el capital a espacios que tienen fuerza de trabajo económica y explotable, que ayude en la generación de excedente de ganancia en la producción. La segunda se fundamenta, en movilizar el capital al mercado de bienes raíces y realizar inversiones de carácter especulativo (en mayor medida para producción de vivienda), que se articulan con inversiones públicas y que crean las condiciones propicias para los inversores o facilita los espacios para su transformación:

Esa es normalmente la función de los llamados «Motores del crecimiento urbano»: la orquestación de procesos dinámicos de inversión y la asignación de inversiones públicas clave en el lugar y el momento adecuado para promover su éxito en la competencia interurbana e interregional. (Harvey, 2013, pág. 154)

La globalización vigoriza el crecimiento de la ciudad desde la lógica del mercado, cuestión que encamina consecuencias nefastas para los ciudadanos más pobres de las urbes. Los derechos humanos y las relaciones sociales se piensan “en términos individualistas y basados en la propiedad, y como tales no cuestionan la lógica de mercado liberal y neoliberal hegemónica ni los tipos neoliberales de legalidad y de acción estatal” (Harvey, 2013, pág. 19), la vivienda, la salud, la educación, etc., se conciben para generar ganancia o algún beneficio económico. La segregación se denota como una característica de la ciudad producida o transformada por los capitalistas, que entrega espacios dignos a la población con alta capacidad adquisitiva; a los pobres, les toca conformarse con los espacios que no representan ganancia (los olvidados por el Estado y los inversores), obligándolos a vivir en condiciones precarias, “[d]espués de todo, vivimos en un mundo en el que la propiedad privada y la tasa de ganancia prevalecen sobre todos los demás derechos en los que uno pueda pensar” (Harvey, 2013, pág. 19).

Así pues, “la globalización no se debería considerar como una unidad indiferenciada, sino como una pauta geográficamente articulada de actividades y relaciones capitalistas globales” (Harvey, 2013, pág. 153), que une las inversiones, las normas internacionales y el aparato estatal, para transformar o producir espacios en la ciudades, que remarcan la

segregación y la desigualdad. Se aprovechan los apoyos internacionales y estatales, para la apropiación, producción y transformación del espacio, revalorizan los terrenos que les convienen y crean ciudad a su gusto, por fuera del ámbito social, ya que “[l]a urbanización capitalista tiende perpetuamente a destruir la ciudad como bien común social, político y vital” (Harvey, 2013, pág. 125). El capitalista ya no ve la ciudad como centro social para el desarrollo integró de la población sino como una mina de oro:

El capitalismo de casino había llegado a la ciudad y muchas grandes ciudades advirtieron de repente que estaban en poder de un nuevo y poderoso negocio. Montada sobre este boom de los negocios y los servicios financieros, se formó una cultura completamente nueva, yuppie, con su ropaje de reciclamiento urbano, de atención al capital simbólico, a la moda, al diseño y a la calidad de la vida urbana (Harvey, 2008, pág. 364).

2.2.1. Conurbación

Entiéndase por conurbación como “el proceso por el cual un área urbana crece a partir de su unión con poblaciones vecinas” (Vargas, 2006, pág. 14). Esta unión se da independientemente de la diferencia en tamaño y particularidades de las ciudades articuladas y logra integrar sus redes urbanas. La conurbación transforma las ciudades y municipios tanto en su infraestructura (vías, vivienda, comercio), como en su crecimiento demográfico, modificando así, su tejido social urbano (Carrero, 2017).

Se lleva a cabo principalmente entre una ciudad central (con un fuerte potencial económico y de gran tamaño) y sus áreas periféricas urbanizadas. En estas áreas pobladas

se desarrollan los “núcleos organizados”, que son, según Richardson (1973), centros urbanos de menor tamaño que se ubican en las cercanías de la ciudad central, suelen ser urbano-rurales y, pese a que tienen independencia política, dependen en gran medida de la ciudad central, debido a que ella presta una gran cantidad de servicios, como educación, empleo, salud, etc. (Vargas, 2006).

La ciudad central se nutre de los núcleos organizados ya que “constituye la mayor fuente geográfica de expansión urbana en la cual tienden a aparecer suburbios residenciales e industriales en el proceso de crecimiento” (Vargas, 2006, pág. 14). A su vez, la ciudad central condiciona el crecimiento de los núcleos organizados, ya que estos deben cumplir con las necesidades de sus vecinos, como el suelo con uso residencial impuesto.

Es importante tener presente el concepto de conurbación, ya que Soacha se integra territorialmente a Bogotá siendo así un municipio conurbado. Esta integración se da principalmente por la necesidad de vivienda de la capital y la necesidad de servicios del municipio. En Soacha existe una gran oferta de morada asequible (debido a que el uso de su suelo está enfocado en el desarrollo residencial) y Bogotá se ha valido de esta oferta, para suplir su gran demanda de vivienda. Por otro lado, la población del municipio se vale de la extensa cantidad de servicios que brinda la capital (como salud, educación, recreación y empleo) (Carrero, 2017).

La conurbación que articula a Bogotá y Soacha, ha transformado principalmente el espacio urbano del municipio, debido a que para sustentar la inmensa demanda de vivienda de la capital, se construyeron grandes proyectos de vivienda (como Ciudad

Verde), que se desarrolló desconociendo el contexto municipal y generó un sin número de inconvenientes, como lo es el crecimiento demográfico exponencial, que colapsó la infraestructura del municipio, ya que sobrecargó su maya vial y las instalaciones educativas.

2.2.2. Gentrificación

Luego de que la globalización impusiera la lógica del mercado como dirigente del crecimiento urbano y la conurbación asignara roles de crecimiento a las periferias, el concepto de gentrificación puede dar algunas luces para entender el desarrollo de megaproyectos en las periferias. La gentrificación se entiende como un proceso (que se remarca en el urbanismo neoliberal), que transforma la renta del suelo de los barrios populares a barrios de clase media-alta, pero ¿cómo lo hace? Este proceso se lleva a cabo principalmente en tres pasos:

1) La compra de las edificaciones de los barrios populares a un precio muy económico, gracias a “la disponibilidad de suelos con valores de oferta bajos respecto a otros sectores de la ciudad” (Yasna, 2016, pág. 21); 2) la inyección de capital a las mismas (por parte de grandes capitalistas) para remodelaciones y rehabilitación de stock de vivienda y 3) la “transformación de la tenencia desde la renta a la propiedad y el incremento en los precios de la propiedad” (Yasna, 2016, pág. 20). Lo anterior, genera un desplazamiento de los habitantes de ingresos menores de estos barrios revalorizados, hacia las periferias, debido a

que no tienen cómo sostener el aumento de los precios de las rentas y lleva consigo una gran movilidad residencial de población de ingresos superiores a dichos barrios.

La gentrificación en Bogotá ha sido muy particular, debido a que su desarrollo se dio principalmente de dos maneras:

- 1) Las inversiones realizadas por las alcaldías desde los años noventa (de la mano de políticas estatales), en el espacio público e infraestructura del centro de la ciudad, para su recuperación. Con esta recuperación se buscaba que los inversores y compradores de vivienda, se fijaran en estos espacios. Las iniciativas estatales no dieron resultados, debido a que las prácticas espaciales derivadas del micro y macrotráfico de drogas, que escapaban al control estatal (indigencia, inseguridad, robos, etc.), se mantenían y alejaban a los inversores y población interesada en residencia (Yasna, 2016).
- 2) El fortalecimiento del proceso de gentrificación en algunos barrios populares de la ciudad de Bogotá, debido principalmente, al desbordamiento de la demanda sobre la vivienda construida en estos territorios. Lo anterior trajo consigo un aumento sustancial en los precios de arriendo o compra de vivienda e incentivó los procesos de construcción de propiedades nuevas (de mayor densidad), en los escasos lotes vacíos (Yasna, 2016). Los lotes restantes se ofertaban a un precio muy bajo, lo que generó una inversión muy rentable e incentivó a los capitalistas (especializados en vivienda), a invertir en estos territorios, se empezaron a construir edificios nuevos que tenían precios de compra muy elevados y transformaron, así, la renta del suelo de estos barrios populares (Yasna, 2016).

Lo anterior demuestra que no siempre la inversión estatal se articula con la privada en cuanto a espacios urbanos, como los vimos en el centro de Bogotá y denota que el proceso de gentrificación puede moldearse a las situaciones particulares de las ciudades, como lo son la alta demanda de vivienda, que los barrios populares no logran amparar y los grandes capitalistas sí, pero no para ayudar con el problema de la vivienda sino para ganar algún excedente en su inversión.

2.2.3. Sistema de crédito inmobiliario

Con el gran desplazamiento de población con poco poder adquisitivo hacia las periferias, la inmensa demanda de morada se hace evidente y el sistema de crédito inmobiliario (de la mano de políticas públicas que lo auxilian) queda a cargo de entregar el capital para iniciar la producción y el acceso de vivienda para esta población.

Entiéndase sistema de crédito inmobiliario, como un conjunto de préstamos que realizan instituciones financieras a productores de vivienda y compradores de las mismas, con el fin de generar ganancia de capital. Los préstamos a productores de vivienda (empresas constructoras, promotores inmobiliarios, etc.) son de carácter práctico y están ligados al capital productivo, ya que se invierten directamente en la producción de residencia (construcción). Por otro lado, se encuentran los préstamos realizados a los compradores de vivienda, los cuales están ligados al capital ficticio y son de carácter especulativo, ya que, con ellos, se aseguran a futuro la compra de las viviendas producidas (Harvey, 2013).

Harvey (2013) evidencia cómo el sistema de crédito inmobiliario se hace con el monopolio en cuanto a oferta y demanda de vivienda, debido a que regula producción y compra de la misma. Dicho sistema de crédito solo busca generar un excedente de capital que represente una ganancia, por ende se olvida por completo de las necesidades de la población, a la cual solo quieren vender sus mercancías bajo promesas superfluas, ya que “todo capitalista trata de persuadir a los consumidores de las cualidades únicas e irreproducibles de sus productos (de ahí las marcas, la publicidad, etcétera)” (Harvey, 2013, pág. 142).

Es fundamental resaltar el papel de la inflación en el sistema de crédito inmobiliario. Por inflación entendemos “un aumento sustancial, persistente y sostenido del nivel general de precios a través del tiempo” (Banco de la República, 2017). Aplicar este concepto a vivienda es muy sencillo, debido a que el crecimiento y la producción de esta son limitados. La vivienda es un bien meritorio indispensable para el desarrollo de la vida, por ende, siempre habrá demanda y, con la producción limitada, el precio de la morada en el mercado tenderá a subir.

2.2.4. Renta de monopolio

Antes de ampliar el concepto de renta de monopolio, es trascendente exponer porqué el suelo es tan importante al momento de generar excedente de capital e interesa tanto a los grandes inversores. Es, según Harvey (1997), debido principalmente a seis características:

Que es de *localización fija*, lo que crea monopolio en el espacio de parte de su dueño, debido a la propiedad privada institucionalizada por el Estado. Que es *imprescindible*, ya que en él transcurren las prácticas necesarias para vivir. Que es de *fácil intercambio*, sobre todo en vivienda alquilada. Que es *permanente*, ya que no requiere de mantenimiento para conservar su potencial de uso y valor de cambio, a corto, mediano y largo plazo. Que es *estable*, debido a la poca variación en su valor de cambio. Y, por último, que es *multipropósito*, ya que sirve de alojamiento, intimidad, uso exclusivo, fuente de estatus social y localización, con respecto al trabajo, comercio y zonas sociales.

Con el suelo como factor necesario para el desarrollo de la vida social de la población, es importante denotar cómo la renta de monopolio incide en la producción de vivienda. “Toda renta, recordemos, es la retribución del poder de monopolio de la propiedad privada de algún bien crucial, desde la tierra hasta una patente, que resulta por tanto el punto de partida y de llegada de toda actividad capitalista” (Harvey, 2013, pág. 143).

La renta de monopolio se da cuando grandes capitalistas compran vastas extensiones de tierra con características y cualidades únicas¹⁴, que generen una ganancia en el mercado y facilitan su intercambio o compra (Harvey, 2013). Lo anterior se puede ejemplificar en los suelos de Soacha, ya que su característica principal era su precio muy reducido, lo que facilitaba su compra y, luego de los procesos de construcción, su venta.

¹⁴ Esta compra se da mayormente con el capital obtenido de los préstamos de entes financieros.

Al comprar dichos territorios se obtienen exclusividad sobre los mismos, con esta exclusividad, el capitalista tiene la potestad de revalorizarlos e imponer su valor en el mercado, el cual aumenta con ayuda de procesos comerciales, construcción o especulación (ver ilustración 3). Por ley general, el precio impuesto por el capitalista sobrepasa el precio real del producto, ya que supera su valor de compra y el valor del trabajo ejercido sobre él. Lo anterior genera un excedente en los precios reales que deben pagar los compradores

(Harvey, 2013).



Las empresas constructoras, luego de comprar suelos a precios muy bajos, obtienen el monopolio de grandes territorios en las periferias, invierten en

construcción y

Ilustración 3: Publicidad de Ciudad Verde entregada mano a mano por las calles de Kennedy Central

venden sus

casas a precios

que les generan ganancia, bajo una nube de promesas

que

esconden su

desinterés por los compradores, a los cuales se les dice que Ciudad Verde, por ejemplo, “lo tiene todo a un muy buen precio” (ver ilustración 4) y hacen creer a la población, que es el mejor lugar para vivir, así tengo un sinfín de problemáticas:



Ilustración 4: Publicidad de Ciudad Verde entregada mano a mano por las calles de Kennedy Central

Existe siempre un fuerte componente social y discursivo en la elaboración de tales causas para extraer rentas de monopolio, ya que no habrá, al menos en la mente de mucha gente, mejor lugar que Londres, El Cairo, Barcelona, Milán, Estambul, San Francisco o cualquier otro, en el que acceder a las características supuestamente únicas de tales lugares. (Harvey, 2013, pág. 156)

2.2.5. Urbanismo y desigualdad social

Con los conceptos anteriormente desarrollados vislumbramos cómo el desarrollo urbano, operado desde la lógica del mercado, ha generado desigualdad social en la ciudad, esto debido a que el valor de cambio del suelo se ha sobrepuesto a su valor de uso. Entiéndase valor de cambio como: “el proceso social de aplicar trabajo socialmente necesario a objetos de la naturaleza para producir objetos materiales (mercancías) aptos para el consumo (para el uso) humano (Harvey, 1997, pág. 161). Entiéndase valor de uso como: “todo tipo de objetos, actividades y acontecimientos en determinados contextos sociales y naturales. Puede referirse a la ideología religiosa, a las instituciones sociales, al trabajo, al lenguaje, a las mercancías, al ocio, etc.” (Harvey, 1997, pág. 160).

Con el valor de cambio imperando sobre el valor de uso, el suelo queda transformado en una mercancía, de la cual una serie de grupos sociales (como lo son propietarios,

constructoras, inquilinos y las instituciones gubernamentales) determinan su valor comercial (Harvey, 1997). Con el suelo entendido como mercancía, sus dueños intentarán generar excedente de capital de él, cuestión que deja muchas veces de lado las necesidades básicas de sus moradores.

Los procesos de urbanización quedan sometidos a la clase capitalista, ya que son ellos los que tienen el poder económico para comprar grandes extensiones de tierra (mercancía) en las urbes, permitiéndose sentar las bases del crecimiento urbano hacia la generación de capital. Análogamente, reciben el apoyo por los aparatos estatales y dominan a la población de bajos recursos económicos, la cual debe subyugar y sustituir sus valores (tanto políticos como culturales), su concepción del mundo y sus formas de vida por las que imponga el juego del mercado (Harvey, 2013).

2.3. La lógica de mercado en Ciudad Verde y sus problemáticas

Con la globalización (articulada con las organizaciones BM, FMI y OMC) a la cabeza del desarrollo económico, se pautó que el Estado debía ceder algunas responsabilidades al ámbito privado, para hacer crecer a las ciudades económicamente, lo que abrió las puertas a grandes capitalistas para quedar a cargo de la producción de vivienda a gran escala y, por ende, para transformar los espacios donde se pusiera en marcha dicha producción. Un ejemplo de lo anterior puede verse en el megaproyecto Ciudad Verde (Soacha), desarrollo por parte de la empresa constructora privada, en su articulación con la gobernación nacional

y cobijada por la ley 1151 de 2007, artículo 79 (resguardada en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2006-2010).

El avance de este megaproyecto se realizó para solventar el déficit cuantitativo de vivienda y ayudar a las personas con poco poder adquisitivo, produciendo viviendas de interés social (VIS) y viviendas de interés prioritario (VIP). Acogió la gran demanda de morada barata, generada principalmente por dos factores: El primero fue el proceso de conurbación, que relegó el municipio de Soacha a ser un *núcleo organizado* de Bogotá, con un fuerte componente de uso de suelo para vivienda (por el bajo precio del suelo). El segundo factor fue el desplazamiento de la población con poco poder adquisitivo hacia el municipio, ya que, por una serie de procesos, se revalorizaron los suelos, transformaron su renta y generaron un disparo en los precios de compra o arriendo de vivienda en la capital.

¿Por qué el interés en Soacha para producir vivienda a gran escala? Encontramos ubicado en el municipio de Soacha, el megaproyecto denominado Ciudad Verde, el cual se gestó a partir de las particularidades económicas que ofrece la zona, en tanto resulta bastante predilecta para las inmobiliarias la compra (que se realiza en su gran mayoría con préstamos de entes financieros) a precios módicos, de grandes extensiones de tierra para la construcción de vivienda, que les permita generar algún tipo de ganancia excedente en el capital invertido en estos territorios.

Luego de la compra de suelos con valores de oferta bajos y la construcción de megaproyectos de vivienda en ellos, la adquisición de dichas residencias por parte de la población se realiza, en gran medida, por medio de préstamos financieros, la otra parte se

entrega de manera “gratuita” (en el caso Ciudad Verde)¹⁵. Las viviendas entregadas gratuitamente son pagadas por parte del Estado a la empresa. Por tanto, el sistema de crédito inmobiliario regula la oferta y demanda de vivienda, ya que son ellos los que prestan a los capitalistas para que inviertan en la producción de vivienda (oferta) y son ellos quienes prestan a los compradores de las mismas para que las adquieran (demanda), apoyados con subsidios a la demanda de parte del Estado, lo que garantiza un reembolso del dinero prestado y el control del mercado de vivienda.

Con el control del mercado de vivienda en manos de los entes financieros, Ciudad Verde se edificó y en este megaproyecto podemos observar cómo la entrega de un gran terreno en Soacha del Estado a la constructora privada le concedió un poder de monopolio en el mismo, ya que esta gran extensión de tierra pasó a ser de propiedad privada de la empresa. Luego del trabajo aplicado al suelo (construcción de vivienda), el propietario tiene el poder de revalorizar e imponer un determinado valor en el mercado (gracias al monopolio sobre el mismo), el cual es mayor al precio real del producto, lo que crea un excedente en los precios, que es pagado por los compradores y moradores de las viviendas y el Estado.

Los seres humanos necesitan de un techo para un desarrollo digno de su vida social y personal. Los capitalistas saben que las personas necesitan su vivienda y utilizan esta necesidad para generar un excedente de ganancia en sus inversiones sin pensar en el bienestar social. Ven el suelo como una mercancía, el valor de cambio queda por encima

¹⁵ “En el Conjunto Residencial Torrentes se realizó la entrega de estos apartamentos, en el marco del programa de 100.000 viviendas gratuitas que es liderado por el gobierno del presidente Juan Manuel Santos. Las viviendas fueron entregadas a 672 familias en condición de desplazamiento y vulnerabilidad que hacen parte de los listados del DPS.” (Periodismo Publico, 2013).

del valor de uso y las necesidades y prácticas sociales de la población (a quienes dirigen los megaproyectos de vivienda), permanecen relegadas, lo que genera un sin número de necesidades e insuficiencias (tanto estructurales como sociales) para su diario vivir. Los habitantes son obligados a entrar en pugna con los entes privados y estatales responsables, cuestión que sienta las bases de conflictos espaciales en el ámbito del desarrollo inmobiliario en lo urbano.

Para finalizar, luego de haber visto cómo la lógica del mercado ha producido y transformado el espacio en la ciudad (lo que genera desigualdad social) y haber visto algunos procesos que impulsaron este fenómeno, es importante exponer otras perspectivas de ciudad que se contrapongan al modelo actual.

2.3.1. Ciudad y dignidad

Para Lefebvre (1969), “El *derecho a la ciudad* no puede concebirse como un simple derecho de visita o como un retorno a las ciudades tradicionales. Solo puede formularse como un *derecho a la vida urbana*, transformada, renovada.” (pág. 136). Un proyecto de ciudad debe: utilizar espacios y tiempos con el valor de uso por encima del valor de cambio (el cual es movido por la lógica del mercado y relega las necesidades sociales).

Ese nuevo urbanismo será el del *hombre urbano* para y por quien la ciudad y su propia vida cotidiana en la ciudad se convierten en obra, *apropiación*, valor de uso (y no valor de cambio), sirviéndose de todos los medios de la ciencia, el arte, la técnica, el dominio de la naturaleza material. (Lefebvre, 1969, pág. 166)

La ciudad debe ser planificada en torno a las necesidades sociales más no a las necesidades empresariales, debe articular las prácticas estatales y corporativas a favor de las prácticas sociales, “[n]i el estado ni la empresa proporcionan los modelos de racionalidad y realidad indispensables” (Lefebvre, 1969, pág. 164). Debe, también, formalizar, institucionalizar y brindar los espacios (tanto temporales como estructurales) para el desarrollo de los derechos de ocio, vida, salud, trabajo, educación, alojamiento e instrucción (Lefebvre, 1969). Una ciudad pensada desde la ganancia de capital solo remarca la segregación y los conflictos, olvida las prácticas y relaciones sociales que en ella transcurren y destruye, poco a poco, su tejido social.

Según Harvey (2013), la ciudad debe funcionar a favor de la clase trabajadora, como un centro de lucha social y política, que busque transformar el crecimiento capitalista, para dar paso a una ciudad que implemente derechos ciudadanos construidos por los residentes de las urbes (por y para ellos) y no obedezca las lógicas del mercado.

Lo urbano funciona pues, obviamente, como un ámbito relevante de acción y rebelión política. Las características propias de cada lugar son importantes, y su remodelación física y social así como su organización territorial son armas para la lucha política. Al igual que en las operaciones militares la elección y conformación del campo de batalla desempeña un papel destacado en su resultado, lo mismo sucede con las protestas populares y los movimientos políticos en el entorno urbano. (Harvey, 2013, pág. 174)

Para llegar a este fin de ciudad como centro de la revolución urbana, es imprescindible que se afiance un movimiento anticapitalista y que la urbe sea un centro importante en la lucha reivindicadora. Para ello es importante que la reivindicación se dé principalmente en torno a transformar tres aspectos:

1) La primera es la del lacerante empobrecimiento material de buena parte de la población mundial y la consiguiente frustración de la posibilidad del pleno desarrollo de las capacidades y la potencia creativa humana... 2) La segunda cuestión deriva de los claros e inminentes peligros de degradación ambiental y transformaciones ecológicas descontroladas...3) El tercer conjunto de cuestiones, que subyace bajo las dos primeras, deriva de una comprensión histórica y teórica de la inevitable evolución del crecimiento capitalista. Por diversas razones, el crecimiento exponencial es una condición absoluta para la continua acumulación y reproducción del capital. (Harvey, 2013, pág. 187)

Para el desarrollo del levantamiento urbano, es imprescindible articular las reivindicaciones de clase con los derechos de ciudadanía, ya que no solo se explota el trabajador en la fábrica sino también en la ciudad:

Estas formas secundarias de explotación, que son y siempre han sido vitales para la dinámica general global de la acumulación de capital y la perpetuación del poder de clase, quedan principalmente a cargo de los comerciantes, propietarios y financieros y sus efectos se dejan sentir principalmente en el hábitat y no en la fábrica. (Harvey, 2013, pág. 189)

Las prácticas impuestas por la lógica del mercado generan una gran cantidad de necesidades y problemas que llevan a costas los habitantes con poco poder adquisitivo en

las ciudades. Son estas necesidades y falencias en la calidad de vida en la urbe, las que impulsan la lucha por una mejor ciudad y llevan a la articulación de los residentes a los movimientos sociales urbanos, para hacerse sentir y luchar por la implementación de sus derechos, ya que son ellos los que, con sus manos, producen ciudad (Harvey, 2013).

El derecho a la ciudad debe construirse con los ciudadanos y obedecer sus necesidades. Desde los habitantes de la calle hasta los trabajadores fabriles, desde las amas de casa, hasta los estudiantes, cada uno los actores inmersos en la ciudad deben confrontar a los capitalistas que los han sumido en la miseria, ya que ellos juegan en la ciudad el rol más importante, el de transportar los alimentos, el de construir las casas, el de mantener los servicios públicos en función, el de mantener una economía o transformarla.

Para concluir con el apartado de *ciudad y dignidad*, es importante abordar el artículo *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*, de la revista Paz y Conflictos, desarrollado por la Universidad de Granada (2012), ya que en él podemos visibilizar cómo los derechos reivindicados por los movimientos sociales urbanos, se pueden institucionalizar, desde el ámbito jurídico.

Desde el primer Foro Mundial Social (2001), se empezó a construir de la mano de movimientos populares, redes nacionales e internacionales, organizaciones no gubernamentales, asociaciones profesionales y foros, la Carta Mundial Del Derecho a la Ciudad, debido a que se halló en la urbe una marcada desigualdad social, en cuanto a oportunidades, equidad y condiciones de vida (Universidad de Granada, 2012).

La Carta Mundial Del Derecho a la Ciudad, se instituyó para generar una serie de medidas y compromisos, que tienen como fin institucionalizar normas para llegar a una ciudad digna e igual para todos, con base “en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social y fundamentado en el respeto a las diferentes culturas urbanas y el equilibrio entre lo urbano y lo rural” (Universidad de Granada, 2012, pág. 184). Estos compromisos deben ser apropiados y ejecutados por todas las ramas del gobierno de un Estado, los habitantes del mismo y las organizaciones internacionales.

En la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad se instituye que toda persona tiene derecho a la ciudad sin discriminación, ya sea religiosa, política, de edad, de sexo, de nacionalidad, étnica, de condición migratoria, de género, de condición de salud o social. Se establece que el derecho a la ciudad se debe articular con los derechos humanos internacionalmente reconocidos (económicos, civiles, culturales, políticos, ambientales y sociales) y debe asegurar las condiciones para el desarrollo del trabajo, la salud, el estudio, la alimentación, el vestido, la vivienda, el desarrollo político y social de sus habitantes. Se estipula, también, que el derecho a la ciudad es un derecho colectivo, que cubre a toda la población de la urbe y principalmente a la desfavorecida y vulnerable (Universidad de Granada, 2012).

El territorio de las ciudades, según la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, ya sea en su centro como en sus extremos rurales, debe ser un espacio que asegura la distribución equitativa, universal y democrática de los bienes, servicios, recursos, riquezas y oportunidades. Los gobiernos nacionales deben garantizar, por medio de medidas legislativas y normativas, que, en el territorio de las urbes, se dé la plena efectividad de los

derechos internacionalmente reconocidos y el derecho a la ciudad (Universidad de Granada, 2012).

En cuanto a la función social de la urbe, los ciudadanos deben elegir (por medio de una legislación y mecanismos legales adecuados) qué hacer con sus espacios baldíos; los bienes y espacios públicos y privados, deben servir a la comunidad urbana en su conjunto y se deben priorizar los intereses culturales, ambientales y sociales por sobre el interés individual de la propiedad privada (Universidad de Granada, 2012).

Es imprescindible que las políticas públicas urbanas den más relevancia al ámbito social que a los intereses especulativos, para que la desigualdad en la urbe desaparezca, como se encuentra estipulado en el artículo 2.5 de la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad:

Las ciudades deben inhibir la especulación inmobiliaria mediante la adopción de normas urbanas para una justa distribución de las cargas y los beneficios generados por el proceso de urbanización y la adecuación de los instrumentos de política económica, tributaria y financiera y de los gastos públicos a los objetivos del desarrollo urbano, equitativo y sustentable. Las rentas extraordinarias (plusvalías) generadas por la inversión pública, - actualmente capturadas por empresas inmobiliarias y particulares -, deben gestionarse en favor de programas sociales que garanticen el derecho a la vivienda y a una vida digna a los sectores que habitan en condiciones precarias y en situación de riesgo. (Universidad de Granada, 2012, pág. 187)

Las ciudades deben implementar políticas públicas que garanticen el respeto y la igualdad de oportunidades, para todos sus habitantes, con el fin eliminar la discriminación en todos sus sentidos, desde el ámbito laboral hasta el racial. Debe, también, elaborar políticas que protejan a la población en vulnerabilidad:

A los efectos de esta Carta se consideran vulnerables a: personas y grupos en situación de pobreza, en riesgo ambiental (amenazados por desastres naturales), víctimas de violencia, con discapacidad, migrantes forzados, refugiados y todo grupo que, según la realidad de cada ciudad, esté en situación de desventaja respecto al resto de los habitantes. En estos grupos, a su vez, serán objeto prioritario de atención las personas mayores, las mujeres, en especial las jefas de hogar, y los(as) niños(as). (Universidad de Granada, 2012, pág. 188)

Para proteger a la población vulnerable, se deben destinar los recursos necesarios para que tengan acceso a los servicios esenciales y es imprescindible desmontar los obstáculos de orden cultural, político y económico, que impidan el pleno desarrollo de los ciudadanos a su libre, igual y equitativa participación económica política y cultural (Universidad de Granada, 2012).

Para finalizar, se estipula en la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, que las ciudades (de la mano de políticas públicas) deben “promover que los agentes del sector privado participen en programas sociales y emprendimientos económicos con la finalidad de desarrollar la solidaridad y la plena igualdad entre los habitantes” (Universidad de Granada, 2012, pág. 188). Las ciudades deben, también, “promover y valorar las condiciones políticas y económicas necesarias para garantizar programas de economía solidaria y

sistemas impositivos progresivos” (Universidad de Granada, 2012, pág. 188), que generen una repartición de los recursos y fondos, de una manera justa y equitativa, para la implementación de políticas sociales que ayuden a fortalecer el tejido social de las mismas.

Los espacios en las ciudades no tienen por qué ser desiguales, olvidados, peligrosos e insalubres, solo por el hecho de que no generan ganancias. La ciudad debe ser igual para todos y debe ser una herramienta para llegar a la equidad de sus habitantes, lo importante no es cómo se gana más dinero sino cómo vivimos mejor.

3. Marco metodológico

3.1. Enfoque cualitativo

Para el desarrollo de este trabajo se pretende articular el conocimiento teórico con las experiencias de la población que participa directamente en el entorno investigado (en este caso Ciudad Verde). Para lograr lo anterior, utilizaremos el enfoque cualitativo de

investigación, ya que este enfoque pretende “obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes (sus emociones, prioridades, experiencias, significados y otros aspectos subjetivos)” (Hernández, Fernández, Collado & Baptista, , 2010, pág. 11), para luego articularlas con la literatura académica existente y el análisis del investigador. Con lo anterior, se busca crear nuevo conocimiento.

El enfoque cualitativo se caracteriza por entender el entorno social como “relativo”, ya que es concebido y construido desde el punto de vista de los actores que en él confluyen. Este enfoque admite subjetividades y permite “[d]escribir, comprender e interpretar los fenómenos, a través de las percepciones y significados producidos por las experiencias de los participantes.” (Hernández, Fernández, Collado & Baptista, , 2010, pág. 11). También se caracteriza por ser de carácter inductivo (de los datos particulares a las generalizaciones) y plantea su problema de investigación de una manera flexible, que se construye y transforma con el transcurrir del trabajo.

El enfoque cualitativo nos permite establecer una comprensión social que articule lo teórico con lo práctico del diario vivir de la población.

3.2. Observación participativa

La observación participante o participativa, consiste en “la inserción del investigador al interior de un grupo estudiado, desnudándose de prejuicios e integrándose en él para

comprender mejor sus rituales y significados culturales” (Fagundes, 2014, pág. 76), conjunto con su cotidianidad.

En esta estrategia, el investigador se introduce por determinados periodos de tiempo en el grupo investigado, para lograr interactuar con sus elementos, “buscando compartir el cotidiano con la finalidad de darse cuenta del significado de estar en aquella situación” (Fagundes, 2014, pág. 76). Para ello es imprescindible prestar principal interés a los aspectos íntimos de las relaciones sociales, como lo son las costumbres, las empatías o simpatías, sus reglas y los sentimientos del grupo, en cuanto a su cotidianidad (Fagundes, 2014).

La práctica de la observación participante (como estrategia de recolección de datos), se desarrolla principalmente en cuatro etapas. La primera consta de observaciones sin intervención. La segunda, se articula la observación con la interacción con otras personas. En la tercera etapa, el investigador se transforma en un participante activo, ya que “el observador comienza una participación más activa y disminuye la observación, con el objetivo de aprender con las personas por medio la participación directa en sus actividades” (Fagundes, 2014, pág. 78). En la cuarta fase denominada reflexiva, se realizan la organización de los datos y la revalidación de estos con las comunidades o las personas estudiadas (Fagundes, 2014).

3.3. Población de estudio (Actores del mercado)

La población de estudio estará compuesta por una ex habitante de la ciudadela de la tercera edad, un ama de casa del conjunto residencial Azalea (ubicado en Ciudad Verde), un trabajador fabril del mismo conjunto, una estudiante universitaria habitante del conjunto Amapola, una estudiante de secundaria (habitante de la ciudad) y un exestudiante de secundaria que abandonó los estudios.

Harán también parte de la población de estudio un representante del transporte informal del macroproyecto (que cubre una ruta de salida y entrada de la ciudadela a la Autopista Sur) y un abogado que presta su servicio a una entidad crediticia privada. El abogado proporciona una supervisión legal con todo lo que concierne al aspecto legal en cuanto a la adquisición de subsidios de vivienda (para Ciudad Verde), comprometiendo recursos de la nación.

3.3.1. Caracterización de la población de estudio

Usaremos la caracterización desarrollada por David Harvey (1997) en su texto Urbanismo y desigualdad social (pág. 170), para caracterizar los actores del mercado inmersos en el juego de la especulación inmobiliaria. Cabe resaltar que algunos agentes mencionados en el cuadro siguiente (como las instituciones gubernamentales, los corredores de fincas, las constructoras y las entidades financieras) ya fueron mencionados en capítulos anteriores.

1) Los <i>inquilinos</i>	“Los inquilinos-propietarios se interesan principalmente por el valor de uso y actúan en consecuencia.”	Las personas de Ciudad Verde que viven en arriendo.
2) Los <i>corredores de fincas</i> (agentes inmobiliarios)	“Participan en el mercado de la vivienda para obtener un valor de cambio. Consiguen beneficios a base de comprar y vender o a base de cobrar un porcentaje por sus gestiones como intermediarios.”	Las inmobiliarias inmersas en la venta de los apartamentos de la ciudadela.
3) Los <i>propietarios</i>	“[A]ctúan, por regla general, con vistas al valor de cambio. “El propietario tiene dos estrategias. La primera de ellas es la de comprar una propiedad de una vez y después alquilarla, a fin de obtener unas ganancias del capital invertido en ella. La segunda es la de comprar una propiedad pagando una hipoteca, aplicando los ingresos del alquiler para financiar dicha hipoteca (junto con la depreciación de los pagos y los impuestos) y de este modo aumentar el valor neto de sus propiedades.”	En Ciudad Verde se visibilizan los dueños de los apartamentos que arriendan su propiedad y los propietarios que viven en ella.
4) Los <i>constructores</i> y la industria de la construcción de viviendas	“En general intervienen en el proceso de crear nuevos valores de uso para otros, a fin de conseguir valores de cambio para sí mismos.”	Las constructoras inmersas en la producción a gran escala en el megaproyecto Ciudad Verde.
5) Las <i>instituciones financieras</i>	“La financiación de muchos inquilinos-propietarios, las operaciones de los compradores de viviendas, el desarrollo y las nuevas construcciones dependen en gran parte de los recursos de los bancos, de las compañías de seguros, de las sociedades constructoras y de	En el caso Ciudad Verde, las entidades financieras mas relevantes son los bancos, los cuales prestan un gran porcentaje del dinero para la compra de los apartamentos.

	<p>otras Instituciones financieras... Las instituciones financieras en su conjunto intervienen en todos los aspectos del desarrollo de la propiedad inmobiliaria (industrial comercial, residencial, etc.) y, en consecuencia, distribuyen los usos del suelo por medio de su control de los medios de financiación.”</p>	
6) Las <i>instituciones gubernamentales</i>	<p>“[I]ntervienen muy a menudo en el funcionamiento del mercado de la vivienda. La producción de valores de uso a través de la acción pública (proporcionando viviendas construidas por el Estado, por ejemplo) es una forma directa de intervención, pero con frecuencia la intervención es indirecta... Esta última forma de intervención puede adoptar la forma de ayuda a las instituciones financieras, a los constructores y a la industria de la construcción en general para conseguir valores de cambio, proporcionando una reducción de impuestos, garantizando los beneficios o eliminando los riesgos.”</p>	<p>Para el desarrollo de Ciudad Verde, se visibiliza al Estado Colombiano como una institución facilitadora de tierras y normas, para apoyar la producción de vivienda en manos de la empresa constructora privada</p>

3.4. Herramientas de recolección de información

3.4.1. Diario de campo

El diario de campo es una bitácora propia, que registra las interpretaciones del investigador en cuanto al ambiente. Registra también la descripción de los eventos o sucesos de importancia, que transcurren en el entorno investigado y están enlazados con el planteamiento del problema. Esta herramienta de recolección de información permite hacer un análisis de la cotidianidad y facilita la sistematización de las experiencias (Barragán, Orjuela, & Sabogal, 2016). El diario de campo se acompañará de material fotográfico, ya que este resulta trascendental para vislumbrar el contexto social del grupo investigado y el espacio que habita.

3.4.2. Entrevistas semiestructuradas

Para el desarrollo de esta investigación, se realizarán entrevistas semiestructuradas, que son una guía de preguntas, donde el entrevistador tiene la autonomía de introducir indagaciones adicionales, con el fin de sumar información sobre temas de interés y precisar conceptos (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010).

Es importante resaltar que se realizarán preguntas específicas para el abogado que presta sus servicios a la institución crediticia de índole privado, los estudiantes de secundaria y el representante del transporte informal.

3.4.3. Representaciones cartográficas

Para el desarrollo de esta investigación nos valdremos de representaciones cartográficas que nos ayuden a caracterizar, en un primer momento, el municipio de Soacha, la capital Bogotá y el departamento de Cundinamarca. En un segundo momento, se representarán los elementos generadores de conflictos espaciales en Ciudad Verde. Con las representaciones cartográficas se quiere resaltar y ejemplificar resultados importantes de la investigación.

3.5. Estrategias de sistematización y análisis

Para la sistematización de información, recogeremos los datos obtenidos en las cuatro etapas mencionadas de la observación participante, de la siguiente manera: diarios de campo (primera etapa), es importante resaltar que nos saltaremos la segunda etapa de la observación participante, ya que existe un acercamiento con la comunidad previo, entrevistas semiestructuradas (tercera etapa) y análisis de la información obtenida (cuarta etapa).

Luego de tener los datos recolectados, el paso siguiente será organizar la información obtenida en matrices de sistematización. Es importante tener en cuenta que las categorías que se situarán en los cuadros de sistematización de los diarios de campo serán: 1) transporte, 2) infraestructura pública y de vivienda y 3) infraestructura escolar. Las categorías situadas en los cuadros de análisis para las entrevistas semiestructuradas son: 1) Macroproyectos de Interés Social Nacional (dividida en las subcategorías concernientes a problemáticas de transporte, infraestructura pública y de vivienda, infraestructura educativa y aspectos positivos de la Ciudad Verde) y 2) conflictos espaciales (divididas en las

subcategorías de conflictos espaciales encontrados y propuestas de los habitantes para posibles mejoras). Las matrices de sistematización tendrán la siguiente estructura, para facilitar el análisis de la información recolectada:

Herramienta	Diarios de campo	
Categoría	Diario de Campo (fecha)	Diario de Campo (fecha)
Transporte	“Referencias textuales”	
Infraestructura pública y de vivienda		
Infraestructura educativa		

Herramienta	Entrevistas enfocadas
Categoría	Trabajador de fábrica ubicada en Puente Aranda (Bogotá)
Problemáticas (transporte)	
Problemáticas (infraestructura pública y de vivienda)	
Problemáticas (infraestructura educativa)	

Conflictos espaciales	
Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)	
Aspectos positivos de la ciudadela	

**4. Ciudad Verde desde la lógica de
mercado: problemáticas, conflictos
socio-espaciales y soluciones desde la
gente**

Las problemáticas en Ciudad Verde, como ya lo vimos en el apartado de revisión de antecedentes, son existentes y latentes. En este apartado intentaremos demostrar (trayendo la voz de la población de estudio, en articulación con el marco teórico y la revisión de antecedentes), cómo la lógica del mercado ha generado inconvenientes en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudadela y cómo estos inconvenientes han cimentado la base de los conflictos socio-espaciales que atañen al megaproyecto.

4.1. Globalización y Ciudad Verde

Ciudad Verde es un claro ejemplo de la globalización contemporánea. En este megaproyecto se representa la austeridad fiscal, propuesta en la ley 1151 de 2007, Art. 79, que entrega al privado suelos bajo enajenación voluntaria y la responsabilidad de producir vivienda a gran escala. Asunto que, según Harvey (2013), resta responsabilidad al Estado de este adeudo y amplía el espectro de las entidades capitalistas, en cuanto a la posesión y administración de lo público, con fines de lucro.

La globalización incidió directamente en la concepción de ciudad verde. Retomando a Stiglitz (2010), bajo la idea de progreso económico impuesta desde las instituciones internacionales (FMI, BM, OMC), la nación Colombiana implementó políticas públicas que desligaron al Estado de la responsabilidad de producir vivienda (para personas de escasos

recursos en este caso) y la pasaron a las constructoras privadas, las cuales entienden el suelo y el espacio como una mercancía, con la cual pueden ganar dinero.

Pensar la urbanización y los proyectos de vivienda bajo las lógicas del mercado, trae una serie de consecuencias nefastas para quienes habitan estos espacios. La vivienda, los derechos y los servicios en Ciudad Verde se han pensado en clave de ganancia y el Estado lo ha legitimado. Una articulación público-privado desfavorable, ha dejado a los habitantes de la ciudadela en manos de lo impuesto por la constructora, cuestión se generó problemáticas y conflictos en el espacio urbano.

Con la lógica del mercado impuesta desde las directrices globales, la producción del espacio en manos del privado ha olvidado a la población de las urbes y ha generado un gran número de problemáticas. Lo anterior se demuestra en la voz de las personas que ayudaron a concebir esta investigación, ya que son ellos los que expresan sus problemáticas de transporte, como lo enuncia un entrevistado “doble transporte para ir al trabajo y doble transporte para mi hijo ir al estudio, económicamente me he visto afectada muchísimo” (anexo B-2). Son ellos los que no tienen en donde poner a estudiar a sus hijos, ya que “La ciudadela tiene cuatro colegios, dos de ellos privados, no alcanza para la cantidad de chicos en edad escolar que hay” (anexo B-1). Son ellos los que deben pasar penurias en estados de enfermedad, como lo señala una entrevistada “Pues para mi salud fue todo un trajín los trasportes, si me afectaba coger dos o tres buses y yo toda enferma. por eso busqué para donde irme” (anexo B-3). Y son ellos los que no encuentran un lugar seguro donde vivir, puesto que, en Ciudad Verde, como afirma un entrevistado “contábamos con un CAI, donde había dos policías o tres y se quedaba uno ahí en el CAI y había dos que estaban

haciendo recorrido, pero Ciudad Verde es demasiado grande para cubrirla con dos policías” (anexo B-2). Las anteriores problemáticas crean conflictos entre habitantes de la ciudadela, las instituciones privadas y estatales, que más adelante desarrollaremos.

4.1.1. La Renta de monopolio en Ciudad Verde y sus problemáticas

Una de las herramientas que utiliza el capitalista para generar plusvalías en el espacio es la renta de monopolio. Para el desarrollo de Ciudad Verde, el Estado se asoció con una empresa constructora privada, con el fin de hacer eficiente la producción de vivienda a gran escala. Al ente privado se le entregó una gran extensión de terreno para que produjera vivienda y fijara su precio. Pero ¿Cómo se fijó el precio de las viviendas? es allí donde entra en juego la renta de monopolio.

Luego de que a la constructora privada accediera al gran terreno, inyectó capital y mano de obra a este espacio. Luego de haber construido los conjuntos, los parques y los centros comerciales, el privado tuvo en sus manos la posibilidad de revalorizar el suelo que se le concedió (la renta de monopolio en este espacio). Con las transformaciones espaciales que produjo, pudo imponer un valor a las viviendas que iba a vender.

Dar la potestad de imponer el valor de las VIS y VIP al privado trae tres consecuencias funestas para las personas que habitarán las viviendas:

1) La primera consecuencia que sufren las personas que acceden a estas viviendas, radica en que el precio que pagarán será mayor al que la constructora privada le introdujo al suelo por medio de capital y mano de obra. Este excedente que va a cobrar la empresa constructora se verá reflejado directamente en los bolsillos de los compradores: “Lo adquirí con el Subsidio de vivienda, me postulé en Cafam y me lo dieron; me tocó ahorrar y pedir a un banco un préstamo, pero bueno ahí vamos pagando” (anexo B-3). Si la producción de vivienda estuviera en manos del Estado en su totalidad, se podrían aminorar las cargas en cuanto a precios de venta e intereses de compra, cuestión que le quitaría peso económico a la clase popular para acceder a su morada.

2) La segunda consecuencia que se presenta con la renta de monopolio en Ciudad Verde, es la concerniente a la evidente falta de interés del privado, por prestar servicios sociales e infraestructura, para el auxilio de derechos tan importantes como salud y educación. Lo anterior se debe a que, para la empresa constructora, prestar estos servicios y brindar infraestructura representa un gasto que disminuye su ganancia

“en la maqueta que tienen, mostraban un montón de colegios, centros de salud, unas vías que todavía no se han construido y un montón de cosas que garantizaban un mínimo de bienestar para los habitantes, pero, esto hasta el momento ha estado muy, muy quedado”.
(anexo B-1)

Esto conlleva a que la población tenga un sinnúmero de falencias y problemáticas al momento de llevar su cotidianidad, entre las cuales podemos identificar:

-La falta de cupos escolares (derecho a la educación), puesto que no se pensó en la cantidad de niños y jóvenes en edad escolar, que habitarían en la ciudadela. La falta de cupos ha obligado a estudiantes a buscar cupos en colegios alejados de su residencia y a realizar largos trayectos a la escuela, como se evidencia en la rutina de la siguiente entrevistada: “Pues por lo general en hora pico me demoro cuarenta minutos en llegar, entonces cuando tengo que llegar al colegio a las 9 de la mañana, estoy saliendo de mi casa a las 7:30 de la mañana” (anexo B-3). Además, la falta de cupos escolares también ha incidido en el abandono escolar, como se puede entrever en la experiencia de uno de los entrevistados

“ya me daba pereza pegarme ese viaje hasta el Mazuera [colegio en Bosa] y me puse a validar con lo que me ganaba (trabajo de fines de semana), en un instituto en la alameda y ya después me empezó a ir mal, y trabajando ya me daba pereza el estudio y me salí de estudiar” (anexo C-2)

Esto visibiliza que no se le dio importancia a articular el macroproyecto con la infraestructura educativa necesaria para sus habitantes, cuestión que dificulta el acceso a este derecho a los jóvenes de la ciudadela.

-La carencia de infraestructura orientada a prestar un servicio de salud, ya que no existe en toda Ciudad Verde un centro de salud y las personas que necesitan de un servicio especializado o de urgencias tienen que moverse hacia Bogotá o Soacha

me vine para Bosa por el transporte, porque cuando me enfermé me tocaba viajar hartito, entonces eso era muy malo el transporte para ir al médico. Entonces por eso me vine de allá, pues tocaba coger tres buses y yo toda enferma, uno para salir de Ciudad Verde, otro para una estación de Transmilenio, y el Transmilenio. (anexo B-3)

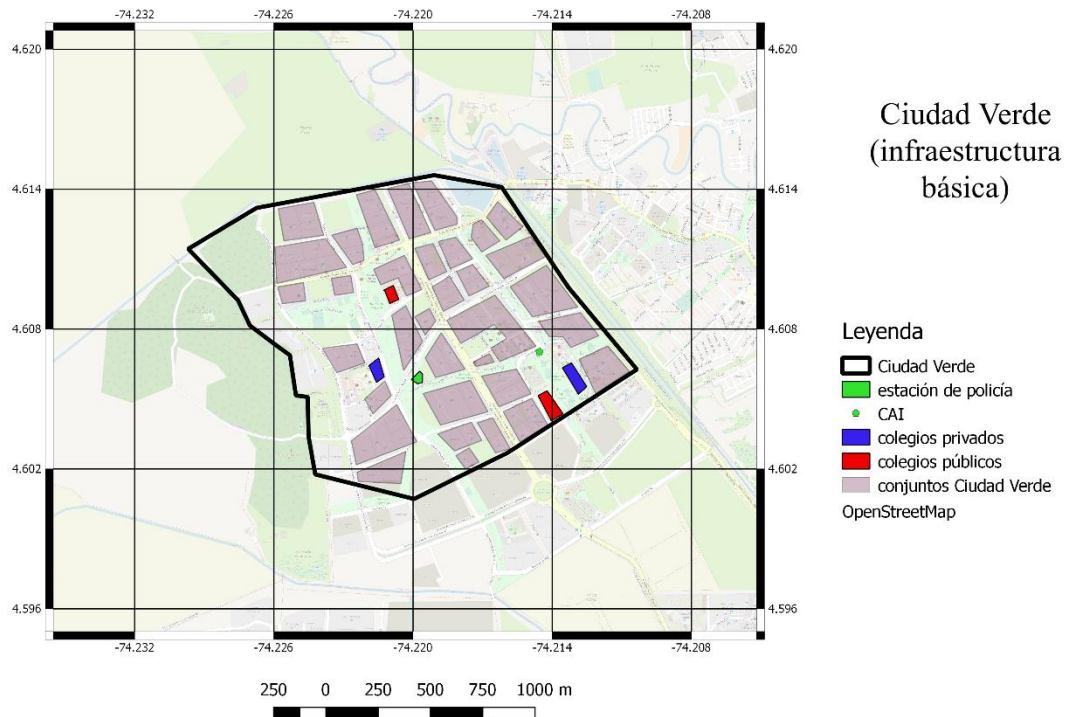
Esto vislumbra que para el privado la salud de los pobres no importa, si no genera ganancia.

-El insuficiente apoyo de la policía nacional en la ciudadela, lo cual genera espacios propicios para el desarrollo de núcleos de microtráfico y violencia

Otra problemática que nos está dañando mucho es la inseguridad, especialmente en la frontera con Bosa y sus habitantes. La creación de pandillas, el microtráfico, la falta de seguridad, digamos, en donde está la salida de los buses de SITP, en la frontera con Bosa, que son una alternativa de transporte, no se pueden usar, porque esta zona es muy peligrosa para salir a horas de la madrugada, cuando toca salir a trabajar. (anexo B-2)

Esto visibiliza la poca articulación Estado-privado al momento de brindar seguridad y nos muestra que lo que pase con las personas que vivan en Ciudad Verde, no importan demasiado para estas entidades, como lo podemos observar en el mapa de *Ciudad Verde: centros de salud, colegios y estaciones de policía*, en donde, para un espacio tan grande, solo visibilizamos dos estaciones de policía, 4 colegios (dos públicos, dos privados) y ni un solo centro de salud.

-La mala articulación de transporte de la ciudadela con Bogotá y el municipio de Soacha. Esta problemática la desarrollaremos más ampliamente en el apartado de *los problemas de movilidad y su articulación con la conurbación y la gentrificación*.



*Ilustración 5: mapa de Ciudad Verde con la ubicación de los centros de salud, estaciones de policía y colegios.
Fuente: elaboración propia haciendo uso de las bases de datos geográficas de OpenStreetMap*

3) La tercera consecuencia que trae la renta de monopolio es la especulación inmobiliaria que aumenta el precio de los predios. Luego de que el megaproyecto se le entregara a la empresa privada para producir VIS y VIP, la constructora entendía que las viviendas tienen la particularidad de ser de producción limitada y, por ende, siempre habrá demanda de estas y su precio tenderá a subir (inflación de los precios).

El crecimiento demográfico de Bogotá y Socha ha sido exponencial y los apartamentos en Ciudad Verde han empezado a escasear, por ende, el precio de las viviendas en la ciudadela aumentó, como lo enuncia la siguiente entrevistada “mi apartamento es propio, lo estoy pagando todavía y menos mal me aprobaron el subsidio de vivienda hace ya cuatro años, porque eso ahora están carísimo estos apartamentos” (anexo B-3). Para empeorar la situación, el aumento en los precios de los predios trajo otra problemática inmensa, ya que los estratos socioeconómicos pasaron de ser uno y dos a tres; con este cambio de estratificación los servicios públicos se empezaron a cobrar más alto

Mi mamá se gana un mínimo, entonces esto me obliga a mí a trabajar para poder suplir mis gastos de transporte. Además, los ingresos bajos, siguen siendo los mismos en las familias, pero los servicios públicos, son estrato 3, mucho más costosos de donde vivíamos antes [Suba], pues mi mamá, tiene que empezar a reducir gastos en otras cosas, para poder pagar los servicios públicos, entonces en mercado, recreación y demás ya no se invierte. (anexo B-1)

Cuando existe una considerable demanda, el sistema económico aumenta el precio de la mercancía. Lo enunciado por Harvey (2013), en cuanto a la revalorización de los suelos, se visibiliza en Ciudad Verde, puesto que con la gran demanda de vivienda (y otros procesos económicos) el privado sube el precio de sus apartamentos y revaloriza el suelo. Con esto viviendas denominadas de interés social y prioritario, aumentan su estrato socioeconómico de 1 y 2 a 3 y los gastos que esto implica recaen en las personas con poco poder adquisitivo, propietarios de estas propiedades revalorizadas.

En resumen, la renta de monopolio manifiesta que el privado ve el espacio como una mercancía, con la cual puede genera un plusvalor en las viviendas, que es pagado por los pobres, en la cual, puede también, olvidar la necesidad de estos (derechos y servicios) y puede seguir haciéndose rico a futuro, con la especulación inmobiliaria.

4.1.2. Sistema de crédito inmobiliario (un circulo financiero de no acabar)

Como vimos en el apartado de Sistema de crédito inmobiliario, las instituciones financieras se encargan de manejar la producción y compra de vivienda, pero ¿cómo se ve esto representado en Ciudad Verde?

Para la construcción de Ciudad Verde, retomando a Harvey (2013), la constructora privada tuvo que pedir un préstamo a una entidad financiera para obtener una gran cantidad de capital (o bien tuvo que usar su propio capital); a este capital se le denomina productivo, ya que se invirtió de inmediato en la construcción de la ciudadela. Con la ciudadela construida, el paso siguiente es vender estos apartamentos y es allí donde entran las entidades financieras, ya que son las que “facilitan” un porcentaje del capital (a modo de préstamo), para la compra de la vivienda. El capital que las entidades le presten a los compradores es Capital ficticio, ya que se basa en ganancias hipotéticas, representadas en el reembolso de lo prestado, más los intereses acordados con el endeudado.

Obtener vivienda en ciudad verde puede realizarse de maneras distintas. Se puede comprar en efectivo, se puede acceder a ella de manera gratuita por parte del Estado (si se cumplen algunas condiciones) o se puede adquirir con un subsidio de vivienda (otorgado por una caja de compensación), en articulación con un préstamo bancario y un porcentaje de dinero propio. Esta última opción de compra es la que más se visibiliza en los actores entrevistados de este trabajo investigativo; en esta opción las entidades financieras juegan un papel fundamental, como lo veremos a continuación.

Para acceder a su vivienda, un gran porcentaje de la población buscó su capital de la siguiente manera: 1) Se postularon para un subsidio de vivienda en las cajas de compensación en las cuales estaban afiliados. 2) Cuando el subsidio fue aprobado, las personas recibieron un porcentaje de capital (aprox. 30 %), como ayuda para acceder a su morada. 4) Luego de recibir el subsidio de vivienda, se dirigieron a un banco para postularse a un crédito hipotecario y, según el estudio de capacidad de endeudamiento, se les entregó otro porcentaje de capital (aprox. 50%); este porcentaje se debían pagar con intereses variados y mensualmente (desde 180 a 240 meses). 5) El porcentaje que les hacía falta para la vivienda (aprox. 20%) era puesto de sus bolsillos. Lo anterior demuestra que, un gran porcentaje del dinero que obtienen los compradores de vivienda, en Ciudad Verde, procede de préstamos bancarios (entidades financieras).

Dejar financiar a un banco un porcentaje de capital tan alto para adquirir vivienda, carga con problemáticas relacionadas al estrés y el bolsillo a los compradores y esto se puede visibilizar con la experiencia de la tía de una de las entrevistadas

El marido pagaba la cuota del banco y ella el mercado y los servicios y bueno los gastos del hijo si los dos, pero luego de la separación a ella le ha quedado imposible pagarle al banco y está buscando un arriendo, porque decidió dejar perder el apartamento y ya llevaba tres años pagándolo. (anexo B-1)

Dejar a las entidades financieras la responsabilidad de costear parte de la vivienda a personas con poco poder adquisitivo, les crea grandes tensiones que recrudecen las problemáticas por las que pasan en su diario vivir. Tensiones que se ven reflejadas en su bolsillo, puesto que, además de pagar el plusvalor impuesto a su vivienda, deben pagar los intereses que imponga la entidad en cuanto al dinero prestado. A lo anterior le cargan una cantidad de estrés inmensa, por miedo a perder el inmueble como lo demuestra el entrevistado que dice: “ahora estoy pagando las cuotas del banco, pero me toca duro porque tengo que pagar una cuota mensual de \$ 400.000 por 130 meses y si uno no paga, mijo le quitan el apartamentico” (anexo B.2). Y como si fuera poco, les exigen a las personas que quieran tener su crédito hipotecario, trabajo estable, buen manejo crediticio, certificado de ingresos y retenciones, certificado laboral con vigencia no superior a los 30 días y comprobantes de pago de nómina de los últimos 3 meses. ¿Dónde queda el desempleado, el trabajador informal, las personas que lleven poco en su trabajo, los que se colgaron en una cuota para la entidad financiera? Ellos quedan en el aire.

Las entidades financieras siempre ganan en el juego de sistema de crédito, ya que, si les pagan la deuda ganan los intereses de esta y si no, se puede hacer con el inmueble. Los bancos son la única salida de muchas personas, para obtener un porcentaje alto de capital

para comprar sus casas y si estos quieren lucrarse a costa de las personas pobres, la desigualdad seguirá creciendo y el espacio reflejará este crecimiento.

4.1.3. Los problemas de movilidad y su articulación con la conurbación y la gentrificación

4.1.3.1. Conurbación

Podemos observar el proceso de conurbación en Ciudad Verde de la siguiente manera. Según Vargas (2006), encontramos en Bogotá una Ciudad central, poderosa económicamente, con oferta de educación y servicios, que utiliza como una de las fuentes de expansión urbana el suelo de su vecina Soacha. Por su parte, Soacha se nutre de la oferta de servicios de la Ciudad central, convirtiéndose, según Richardson (1973), en un “núcleo organizado” o municipio conurbado. Bogotá necesita del espacio que Soacha le provee para expandirse y Soacha necesita de los servicios que le presta la capital (en la sistematización de información se puede visibilizar que todos los entrevistados, que viven o Vivian en Ciudad Verde, llevaban a cabo sus labores en la capital).

Retomando a Vargas (2006), cuando Soacha se convierte en un municipio conurbado de Bogotá, este queda condicionado y debe suplir las necesidades de los habitantes de la ciudad central y una de las necesidades más relevantes de la población capitalina es la vivienda económica. Como en Bogotá escasea la vivienda económica, se utiliza el suelo de

Soacha para producir vivienda (ya que su valor es muy bajo y es de fácil acceso para su apropiación por el Estado), transformando un uso de suelo de rural a residencial.

En el caso de Bogotá y Soacha, la articulación capital-municipio es muy desigual. Las redes urbanas están muy mal integradas, debido a que la producción de vivienda a gran escala se llevó a cabo sin un programa de amortiguación para soportar el crecimiento demográfico exponencial, al cual se enfrentaría el municipio. Por lo anterior, Soacha ha colapsado y Ciudad Verde con él, al punto de agravar las problemáticas ya existentes que atañen a la educación, la salud y el transporte.

En cuanto a educación, este derecho, además de ser olvidado por la empresa privada, no se tuvo en cuenta por parte del Estado, ya que este dio su aprobación sin que Soacha tuviera la capacidad de albergar tanta población en edad escolar: “mis primos han tenido que acceder a colegios en otras localidades o privados, por la falta de cupos educativos en Ciudad Verde y en Soacha en general” (anexo B-1). Esta problemática recrudece el hueco dejado por la falta de interés de la constructora privada por prestar el servicio de educación.

Otro hueco dejado por la articulación de Bogotá y Soacha es el de la salud, puesto que, con la construcción de Ciudad Verde, no se construyeron a la par hospitales: “Es totalmente evidente la carencia de centros de salud estatales y privados en la Ciudadela” (anexo A-2). Soacha (el municipio conurbado), tuvo una serie de transformaciones urbanas y espaciales que la hicieron crecer desproporcionadamente y este crecimiento se desligó por completo de la necesidad de sus pobladores, hasta el punto de no pensar en la necesidad de centros de

salud, solo se pensó en solventar el déficit de vivienda por parte del Estado y la ganancia de dinero por parte de la empresa.

Una tercera problemática concierne al transporte, puesto que la integración del municipio y la capital, en cuanto a infraestructura vial y transporte, fueron y son insuficientes para contener la población que se mueve entre Soacha y Bogotá: “otro problema son los trancones que se forman por la Autopista Sur para salir y entrar a Bogotá” (anexo C-3). La autopista sur no dio abasto, ya que por ella se movían los habitantes de Soacha, los de Ciudad Verde, los viajeros que entraban y salían de la ciudad y los camiones de carga. A lo anterior le sumamos que no se pensaron rutas de transporte formal, que movieran a los habitantes y esto originó una serie de rutas alternas (informales) de salida y entrada a Ciudad Verde hacia la Autopista Sur (ver ilustración 6). Esto demuestra que la articulación entre el centro urbano y el núcleo organizado solo funcionó para Bogotá, ya que esta recibió las viviendas que necesitaba, pero Soacha solo acarreó inconvenientes que fueron destrozando su tejido social.

El crecimiento generado por el proceso de conurbación en Soacha deja de lado las necesidades de la población que allí habita o habitará y solo fue pensado a favor del crecimiento de las grandes empresas privadas y la ganancia de capital de estas.

Vías informales Ciudad Verde - Autopista Sur

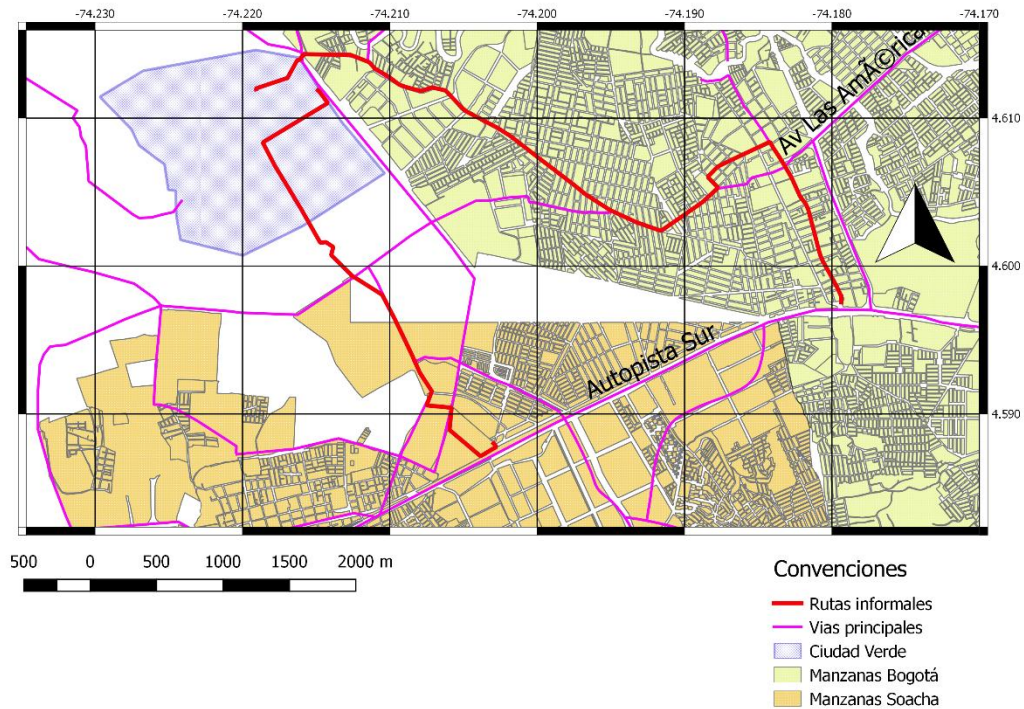


Ilustración 6: mapa de las vías informales que conectan Ciudad Verde con la Autopista Sur. Fuente: elaboración propia haciendo uso de las bases de datos geográficas del IGAC

4.1.3.2. Gentrificación

Como se entrevisté en las entrevistas, las personas acudían a Ciudad Verde para comprar casas a precios asequibles: “En realidad, lo único que me gusta es que los apartamentos son accesibles para las personas que no pudieron comprar en Bogotá” (anexo B-1), debido a que los precios de arriendo y compra de vivienda en la capital eran muy altos.

Los precios de las viviendas (para arriendo y compra) aumentaron en la capital de la mano de un proceso de gentrificación diferenciado y especulación inmobiliaria. La

gentrificación de Bogotá se dio de manera micro en los barrios populares, ya que los propietarios hicieron mejoras a las viviendas y con eso pudieron aumentar la renta del suelo de su propiedad.

Además del aumento de precio de los arriendos, la especulación inmobiliaria jugó un papel fundamental al momento de incidir en el aumento del precio de los predios para compra en Bogotá. Debido a los flujos masivos de población que se movieron hacia capital (aumento de demanda) y la falta de oferta de vivienda (disminución de oferta), los dueños de predios aumentaron drásticamente el precio de sus viviendas para su venta. Esta elevación de los precios transformó la renta del suelo bogotano y desplazó a la población con poco poder adquisitivo hacia periferias (en las cuales pudieran acceder a vivienda, tanto para arriendo como para compra) y este desplazamiento llevó a mucha población al MISN Ciudad Verde.

Con la llegada masiva de personas al macroproyecto Ciudad Verde y al municipio de Soacha, en busca de vivienda acorde a su capacidad adquisitiva, se recrudecen las problemáticas de seguridad, educación, salud y transporte. Este recrudecimiento se debe a que los habitantes pobres se ven obligados a buscar estos espacios baratos, puesto que no tienen la capacidad adquisitiva para subsistir en otros lugares de la urbe, cuestión que mueve aún más gente a sitios con dificultades ya existentes y recrudece la desigualdad espacial.

4.2. Los conflictos socio-espaciales en Ciudad Verde

La producción y transformación del espacio, en el caso Ciudad Verde, se ha gestado desde la lógica del mercado, asunto que forja problemáticas que generan conflictos espaciales en la ciudadela. A continuación, daremos un vistazo a los conflictos socio-espaciales más importantes visibilizados en la investigación.

4.2.1. Conflictos vecinales

Uno de los conflictos más importantes reconocidos en la sistematización de la información, atañe a los habitantes de Ciudad Verde y sus vecinos de Bosa. Este conflicto tiene sus raíces en la desigualdad espacial de los barrios.

Por un lado, están los habitantes de Ciudad Verde, que son personas con poco poder adquisitivo, pero por lo general con un empleo formal e infraestructura habitacional digna, como lo expresa un entrevistado “lo bonito que son los conjuntos y los apartamentos por dentro, y lo tranquilo dentro de los conjuntos. Las zonas verdes. Es bonito” (anexo C-4). Por el otro lado están los habitantes de los barrios vecinos de Bosa Sanfernandino y Bosa San Diego (pertenecientes a Bogotá), los cuales subsisten en condiciones de pobreza muy remarcadas. Las familias en estos barrios de Bosa carecen de empleos formales, en la zona existe muy poca fuerza pública y no hay centros de ayuda social, por ello se han creado bandas de microtráfico y un espacio caracterizado por la inseguridad y el olvido estatal.

Estas diferencias espaciales hacen migrar a las bandas de microtráfico y hurto de Bosa hacia Ciudad Verde, puesto que en estas zonas existen posibles consumidores de estupefacientes y personas con un mayor poder adquisitivo para hurtarlos, como lo enuncia el siguiente entrevistado.

La inseguridad sí nos está afectando muchísimo y no genera un conflicto con las personas que estamos viviendo en Ciudad Verde, pero sí un temor, por los habitantes de los barrios aledaños de Bosa. Temor de no poder salir, ya hay mucha pandilla, que está al asecho por ahí para robarlo a uno o a los niños, que les roban las bicicletas o el celular, entonces nos estamos sintiendo un poco temerosos por ese lado. (anexo B-2)

Esto demuestra dos puntos importantes: 1) la desigualdad espacial cimienta conflictos espaciales y vecinales en Ciudad Verde y Bosa y 2) que estos conflictos espaciales no son constructos propios de los ciudadanos, son producto del olvido Estatal y del capitalismo mismo, que relega a las periferias a su suerte (ya que solo brindan servicios públicos en algunos casos y se desentienden de estos espacios) y del olvido del privado, que no invierte en mejoras sociales porque no le generan ganancia.

Se muestra el olvido por el bienestar de las clases populares en lo urbano, ya que estas poblaciones no le importan ni al Estado ni al privado y esto se visibiliza en las problemáticas encontradas en Ciudad Verde (producción de vivienda público-privada) y en el olvido de las periferias que levantan sus hogares desde la informalidad y en muchas ocasiones se ven obligados al hurto o al microtráfico de drogas, para generar algún ingreso

a sus hogares. Cuestión que deja a los habitantes de estos dos espacios en conflictos, unos buscando alternativas de ingreso (en muchas ocasiones ilegales) y los otros pudiendo más fuerza pública (policía) para combatir la inseguridad.

4.2.2. Conflictos habitantes-constructora

Otro conflicto encontrado en la investigación es el que atañe a la constructora y los habitantes de la ciudadela. La constructora llevó a cabo su megaproyecto de vivienda y sus intereses se vieron reflejados, en la renta de monopolio del suelo y su capacidad de imponer los precios de los apartamentos. Por otro lado, los intereses de los habitantes iban enfocados en residir en un espacio con las condiciones necesarias para llevar una cotidianidad digna.

En el conflicto constructora-habitantes, chocan los intereses del privado (que busca en un primer plano la ganancia de capital) y los de los ciudadanos (que pelean por la infraestructura necesaria para tener un nivel de vida mejor). Por parte de los ciudadanos se visibiliza este conflicto con lo dicho por la siguiente entrevistada

Con la constructora claramente existen conflictos, acá la constructora tiene una agrupación que, se supone, debe velar por el bienestar de los copropietarios, pero pues ésta lo que hace es hacer parquecitos o poner matas y demás y no, efectivamente, transmitir las quejas y denuncias que hace la ciudadanía, lo cual es un lío, entonces siempre ha habido un choque muy grande. (anexo B-1)

En este conflicto encontramos que, las problemáticas gestadas desde la mala articulación público-privada (guiada bajo la lógica del mercado), han puesto a los habitantes de la ciudadela en una disputa con la empresa constructora por la transformación del espacio donde habitan. Ellos desean mejoras infraestructurales en el megaproyecto, enfocadas en la mejora de su vida cotidiana. Las reclamaciones hechas a la empresa privada, por parte de los habitantes, demuestran que sus intereses van enfocados en la producción del espacio y la urbe, en beneficio de quienes lo habitan.

Se han creado algunos grupos por la pelea de servicios públicos y las otras cosas, una veeduría de Ciudad Verde, se creó una cosa que se llama Soacha unida y esto demuestra que si se han generado bastantes disputas entre los ciudadanos y la constructora. (anexo B-1)

Lo anterior muestra como los intereses del privado van a favor de la ganancia económica, y los intereses de los habitantes, se enfocan a una producción del espacio pensada para ellos. Punto que crea contiendas entre estos dos actores.

4.2.3. Conflictos transportadores informales-policía

Es muy importante resaltar que para los residentes de la ciudadela una de las necesidades más grandes es implementar más fuerza policiaca, para mejorar la percepción de seguridad en el megaproyecto.

Un tercer conflicto espacial concierne al encontrado entre los conductores de rutas informales (de salida y entrada de la ciudadela) y la Policía Nacional de Colombia. A diferencia de los habitantes de la ciudadela que, según sus palabras, necesitan más fuerza policial, los transportadores informales (de los cuales hablaremos en el apartado del *derecho a la ciudad*), tienen un conflicto directo con la policía nacional.

El interés de estos transportadores informales es obtener un beneficio económico por sus viajes y servir con su transporte a los habitantes de Ciudad Verde. Por su parte, la policía nacional, en cumplimiento de las normas de transporte, busca detener los automóviles particulares que prestan un servicio de transporte público.

“Con tránsito [policía de tránsito y transporte] si es difícil hermano porque vienen acá a sacarnos, o ponen retenes en las rutas para quitarnos los carros o plata y eso toca coger otras rutas que hacen muy demorada la llegada”. (anexo C-4)

Cuando los particulares prestan el servicio de transporte público, se encuentran en disputa directa con la fuerza policial, puesto que es ilegal para la ley nacional. Este conflicto obliga a los transportistas informales a moverse de sus lugares de llegada y salida de las rutas, además de hacerlos buscar rutas alternas para cumplir sus recorridos, cuando llevan pasajeros. Esto genera en esta población micro-desplazamientos, que los mueven del lugar donde trabajan, ya que no pueden prestar el servicio de transporte si la policía está emplazada en sus rutas o paraderos, cuestión que daña su economía diaria y entorpece el transporte hacia la ciudadela.

Acá muchos jóvenes sin trabajo vienen con su carrito, así sea viejo y hacen la ruta y tienen un ingreso y vienen padres cabezas de familia sin trabajo y hasta señores que por la edad no les dan trabajo; entonces les entra un ingreso para ayudarse y a las familias también. (anexo C-4)

4.3. Derecho a la ciudad para Ciudad Verde

En este apartado, intentaremos visibilizar las propuestas de los habitantes de Ciudad Verde para mejorar su calidad de vida en el megaproyecto. Cabe resaltar que en todas las entrevistas ningún entrevistado (habitante de la ciudadela), fue indagado por un representante estatal o de la constructora, para saber sus necesidades o para escuchar concejos enfocados en la mejora de las problemáticas en la ciudadela.

Retomando a Lefebvre (1969), el valor de uso del suelo debe estar por encima de su valor de cambio y la urbe debe ser planeada, para suplir las necesidades de quien la habita. Para ello, el Estado y el privado deberían articularse, a favor de las necesidades que los entrevistados exponen.

En el desarrollo de esta investigación, los entrevistados dieron una serie de propuestas para mejorar su vida cotidiana. Para uno de los entrevistados la alcaldía de Soacha debe invertir más en infraestructura policial, ya que para el “se quedaron cortos en fuerza pública” (anexo B-2) y esto genera un espacio propicio para el hurto y el microtráfico de estupefacientes. Otra entrevistada, nos presenta su propuesta para mejorar la problemática

de salud, en la que dice “que pongan hospitales, no hay ni uno cerca y a los que puede uno ir como adulto mayor, están bien lejos en Bogotá” (anexo B-3). En cuanto a educación, se proponen la construcción de más instituciones, como lo expone una de las estudiantes, “yo pienso que la ciudadela podría mejorar con la construcción de más colegios cercanos”. Y, en cuanto a la movilidad, expresa una entrevistada “que antes de construir más conjuntos, tengan en cuenta el transporte. En realidad, es un tema muy grave”, así que para ella se deben planear mejor estos megaproyectos de vivienda.

Retomando a Lefebvre (1969), el estado y la constructora debieron formalizar y brindar los espacios necesarios para el desarrollo del ocio, la salud, la educación, el trabajo, etc., para ver cumplido el derecho a la ciudad en Ciudad verde, asunto que relegaron. Las propuestas de los habitantes (para la mejora de la ciudadela), se enmarcan principalmente en la mejora de la infraestructura vial, educativa, de seguridad y de educación. Cuestión que los posiciona en una serie de reivindicaciones que, según Lefebvre (1969), están enmarcadas en la búsqueda de una urbe pensada y planificada por y para ellos, a favor de las necesidades sociales de la población y alejada de las necesidades comerciales.

Como respuesta a la falta de interés, por parte del Estado y el privado, en cuanto a escuchar las propuestas de mejoras para la ciudadela, visibilizamos algunos focos de lucha que reivindican su derecho a la ciudad.

El primer foco de disputa se visibiliza con la conformación de juntas comunales y veedurías de la ciudadela (constituidas por sus habitantes) (ver anexo B-1), que buscaban dar a conocer a la empresa privada sus necesidades y problemáticas y exigían soluciones.

Esta manera de lucha reivindicatoria, en busca de suplir sus derechos ciudadanos, hasta el momento no ha incidido en la transformación del espacio del macroproyecto.

El segundo foco de lucha y organización ciudadana se puede visibilizar en la conformación de rutas de transporte informal. Estas rutas, que prestan un servicio de transporte ilegal, funcionan, en las palabras de uno de sus coordinadores, así:

Pues los carros sales de Ciudad Verde en el Olímpica [centro comercial ubicado en la ciudadela], ahí recogen gente para acá [Autopista Sur]. Acá es diferente [Autopista Sur, al lado del Centro Comercial Mercurio]. Aquí hay tres cuadras donde se paran los carros que van a recoger gente, la del Puente, la de la Bomba y la de Mercurio. En cada cuadra hay un encargado que coordina y está pendiente de quien llega, verifica los papeles y que sea de fiar. Por lo general es gente conocida de Ciudad Verde o gente que venía con su carro desde hace mucho a acá la que hace la Ruta. Cada encargado tiene un radio con el que se comunica con las tres cuadras y cuando los de tránsito están por la ruta los conductores le informan al encargado, lo llama o le deja mensaje y él avisa a los otros para que cambien de ruta. (anexo C-4)

Este medio de transporte informal, que se ubica en un conflicto espacial con la policía (como ya lo vimos antes), según las palabras del coordinador (ver anexo C-4), brinda una ayuda inmensa en cuanto a transporte y empleo para la ciudadela. Brinda un empleo informal, a las personas que quieran prestar la ruta de transporte con su carro particular y ofrece un servicio de transporte económico (\$1.000 la ruta de la ciudadela a la Autopista Sur o viceversa), más barato que la tarifa de un taxi (\$ 5.000) y un bus de empresa privada

(\$1.500). Con lo anterior, las rutas informales que llevan a los habitantes, de la Autopista Sur a la ciudadela, los dejan en la puerta del conjunto en donde habitan.

Además del servicio de transporte, los coordinadores, en conjunto con los conductores, brindan un servicio de seguridad en los paraderos para los habitantes que tomen el transporte, como lo indica el coordinador

Esperar el carro acá es muy seguro, nosotros estamos pendientes de la seguridad, que no haya robos ni droga, ni nada de eso, en cambio esperar [un taxi o un bus] en la Autopista Sur si es más peligroso y en Ciudad Verde también roban, pero nosotros no dejamos que roben ni nada, donde parqueamos. (anexo C-4)

La ruta de transporte informal es un vivo ejemplo de las luchas de los ciudadanos, que busca ver implementados sus derechos de transporte, seguridad y empleo; derechos que han sido olvidados por el estado y el privado. Por fuera del espectro legal, los ciudadanos se han organizado para ver cumplidos sus derechos.

Para finalizar este apartado, veremos las recomendaciones que el abogado que colaboró con esta investigación le daría al Estado, para mejorar las problemáticas y aminorar los conflictos espaciales, concernientes a la construcción de Ciudad Verde.

Para el abogado (ver anexo C-1), es imprescindible fortalecer las políticas públicas en cuanto a seguridad social y transporte. Para ello se debe establecer un músculo financiero

muy fuerte, en el orden territorial en cuanto a Soacha y a Bogotá, para realizar una ampliación a la Autopista Sur y se debe invertir en infraestructura de salud y escolar

El estado, más desde la perspectiva nacional, como gobierno nacional, tiene que ponerle un poco más de cuidado al macroproyecto de Ciudad Verde. Yo considero que Ciudad Verde es una **bomba de tiempo**. Si no hay una intervención legal, normativa y de acto de gobierno, yo creo que se puede presentar un fuerte inconveniente a futuro. (anexo C-1)

Así visibilizamos, como los ciudadanos en Ciudad Verde exigen derechos que atañen su vida cotidiana; visibilizamos, también, como se organizan, para ver cumplidos estos derechos, de la mano de rutas informales de transporte. Desde la perspectiva legal, entrevemos cómo el Estado debe poner atención a sus transformaciones espaciales en la urbe, ya que estas generan segregación, problemáticas y conflictos en lo urbano.

5. Conclusiones

los tres actores que se mueven en el juego del mercado inmobiliario, en el caso Ciudad Verde son el Estado, la constructora privada y los habitantes de las viviendas de este megaproyecto. El Estado juega un papel de facilitador normativo, ya que con la ley 1151 de 2007, artículo 79, entregó la responsabilidad de producir vivienda a la constructora, la cual quedó encargada. La constructora privada asumió la responsabilidad a producir VIS y VIP (Ciudad Verde) y lo hizo bajo la lógica del mercado. Y, por último, los habitantes del megaproyecto, que quedaron totalmente relegados al momento de su concepción y consiguiente construcción.

Al llevar a cabo esta investigación, pudimos notar que la vida cotidiana de los habitantes de Ciudad Verde es atravesada por conflictos que los enfrentan con sus vecinos de Bosa, la constructora privada y el Estado. Los conflictos vecinales se generan por la gran desigualdad social y espacial entre habitantes de Ciudad Verde y Bosa (San Diego y San Bernardino), causada por el olvido Estatal hacia esta parte de Bogotá y el desinterés del privado por prestar ayuda en estas zonas, puesto que ello no le genera ganancia. Los conflictos que conciernen a los habitantes de la ciudadela con la constructora privada se originan principalmente por el incumplimiento de esta, en cuanto a la construcción de infraestructura vial, educativa, de seguridad y de salud. El tercer y último conflicto atañe a los conductores y coordinadores de rutas informales con la policía nacional de Colombia; este conflicto se genera principalmente por que el servicio que prestan los conductores de autos privados se cobija en la informalidad.

Para entender los conflictos espaciales anteriormente mencionados, debemos articularlos con las problemáticas generadas por la producción de vivienda a gran escala en Ciudad Verde, en un contexto de globalización y lógicas del mercado. La globalización entregó la responsabilidad de producir vivienda al privado y como el capitalista solo busca generar ganancia, dejó de lado las necesidades básicas de los moradores de las viviendas (salud, seguridad, educación, transporte). Dejar en manos de los capitalistas la producción de vivienda generó en Ciudad Verde problemáticas de movilidad, salud, educación y seguridad. La renta de monopolio, que revalorizó el suelo, cargó a sus habitantes con la paga de un plusvalor, la conurbación generó un crecimiento desigual capital-municipio, que causó problemas de movilidad, la gentrificación generó grandes desplazamientos y al sistema de crédito inmobiliario mantuvo pobres y endeudados a los habitantes de la ciudadela, en un círculo sin fin de financiamiento.

Visibilizamos en el desarrollo de este trabajo, de la voz de los participantes de la investigación, que las problemáticas que más causan dificultades en su vida cotidiana son la mala articulación vial y de transporte de la ciudadela con la capital; la sensación de inseguridad, debido a la poca fuerza policial que hace presencia en el macroproyecto; el acceso a cupos escolares debido a la carencia de infraestructura educativa; y, por último, su falencia en cuanto a infraestructura de salud.

Es muy importante resaltar que todos los entrevistados, que habitan o habitaron la ciudadela, nunca fueron contactados por algún representante del Estado o de la empresa privada, para saber sus necesidades o problemáticas. Esto visibiliza que, para estos dos

actores, las necesidades y problemas de los habitantes de Ciudad Verde importan muy poco, esto debido a que el Estado se desentendió de la responsabilidad de producir vivienda y para la constructora, solucionar estas problemáticas, no generan ninguna ganancia.

Según las propuestas de los entrevistados, se debe invertir en la infraestructura vial, educativa y de salud, además de ampliar la fuerza policial. Estas propuestas demuestran que antes de concebir un megaproyecto de vivienda, se debe pensar en las necesidades de las personas que lo habitarán, ya que concebir la urbe desde la lógica del mercado, genera transformaciones espaciales que remarcan la desigualdad y la segregación espacial.

El crecimiento urbano desigual es una constante en la transformación y producción espacial en la urbe. Esto se debe principalmente a que la ciudad no se piensa para sus habitantes, esta se ve como un medio de generación de ganancia y mientras esto siga así, la desigualdad y la segregación, crearán focos de desobediencia, violencia e ilegalidad, si quieren una sociedad mejor, deben velar por una ciudad mejor.

Esta investigación quiso visibilizar las imposiciones que el sistema inmobiliario asignó a los habitantes de Ciudad Verde, no se desenmarañaron las apropiaciones de los habitantes por su territorio, sus constructos desde lo impuesto y sus resignificaciones de lo entregado por la constructora en su espacio. Por ende, es importante resaltar que el espacio es un constructo social que se arma y rearma desde las relaciones sociales y que, aunque no se desarrolló en esta investigación, en Ciudad Verde se crean constructos sociales y territoriales, que sitúan a sus habitantes en un espacio de lucha y reconstrucción.

En las ciudades el espacio urbano es construido y reconstruido por nosotros, por ende, es imprescindible reflexionar cómo se produce y rehace la urbe; esta reflexión debe aplicarse en los procesos educativos, ya que con el conocimiento socio-espacial que transmitamos, a nuestros estudiantes, ellos podrían entender los procesos que mueven y transforman el espacio donde habitan y este conocimiento puede usarse para generar propuestas que transformen su realidad socio-espacial. Ciudad verde es un ejemplo de producción y transformación socio-espacial, que impuso el mercado, con este ejercicio investigativo se puede visibilizar qué problemáticas y conflictos espaciales son el resultado de ello. Si entendemos qué procesos mueven las transformaciones en el espacio que nos rodea, podemos contraponernos a estos y construir ciudad, desde y para nosotros.

Bibliografía

Andrade, F. (28 de marzo de 2017). *EL TIEMPO. con*. Obtenido de

<http://www.eltiempo.com/bogota/senora-en-soacha-fracturada-en-transmilenio-72436>

Banco de la República. (23 de octubre de 2017). *Banco de la República - Colombia*.

Recuperado el 23 de octubre de 2017, de Banco de la República - Colombia:

<http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qu-inflaci-n>

Carrero, J. S. (2017). *Determinates del proceso de conurbación Bogotá - Soacha: 2014*.

Bogotá: Universidad de la Salle.

Castells, M. &. (1979). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo Veintiuno de España.

DANE. (s.f.). *Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)*. Obtenido de

<http://www.dane.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/servicios-de-informacion/estratificacion-socioeconomica>

El Espectador, r. (17 de Marzo de 2001). *EL ESPECTADOR. com* . Obtenido de

<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/nace-una-ciudad-soacha-articulo-257610>

El Tiempo, r. (24 de Agosto de 2016). *EL TIEMPO.com*. Obtenido de

<http://www.eltiempo.com/bogota/bloqueo-de-taxistas-en-ciudad-verde-en-soacha-41791>

- Espinosa, G. (2014). *Los macroproyectos de interés social nacional como operaciones urbanas integrales para la política pública de vivienda caso ciudad verde, área metropolitana de Bogotá*. Bogotá: (Master's thesis).
- Fagundes, V. K. (2014). Hablando de la Observación participativa en la investigación cualitativa. *Index de Enfermería*, 75-79.
- Fique, L. (2008). La política pública de vivienda en Colombia. Conflicto de objetivos. *Bitácora Urbano Territorial* (13), 73-89.
- Florez, G. (16 de Junio de 2013). *Portafolio.co*. Obtenido de <http://www.portafolio.co/negocios/empresas/ciudad-verde-acelerada-75928>
- González, A. (6 de mayo de 2013). *Periodismo Público*. Obtenido de <http://periodismopublico.com/Los-Macroproblemas-de-Ciudad-Verde>
- Guayacundo, L. (2015). *Vivienda Social y Conflicto Vecinal: lo físico espacial como componente en la mitigación de conflictos en copropiedad*. Bogotá: universidad Nacional.
- Harvey, D. (1997). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI Editores .
- Harvey, D. (2008). *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Ediciones Akal.
- Held, G. (2000). Políticas de viviendas de interés social orientadas al mercado: experiencias recientes con subsidios a la demanda en Chile, Costa Rica y Colombia. *CEPAL* .
- Henao, M. (2011). *Análisis del proceso de producción privada de Vivienda de Interés Social (VIS) en Colombia en el periodo 2007-2010 a partir del Macroproyecto de Interés Social Nacional Ciudad Verde*. Bogotá.

- Hernández, Fernández, Collado & Baptista, . (2010). *METODOLOGÍA de la investigación*. México D.F: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Lefebvre, H. (1969). *El derecho a la ciudad* . Capitán Swing .
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers: revista de sociología*, (3), 219-229.
- Lindón, A. . (2006). *Tratado de geografía humana*. Anthropos Editorial.
- Meertens, D. (2002). *Encrucijadas urbanas: población desplazada en Bogotá y Soacha: una mirada diferenciada por género, edad y étnia*. Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados ACNUR.
- Méndez, H. A. (2014). Los macroproyectos de interés social nacional y su impacto frente al ordenamiento territorial: el caso de Ciudad Verde. *VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Bogotá, junio 2014.*, (pág. 14). Barcelona-Bogotá.
- Moreno, C. A. (2014). Segregación residencial y movilidad cotidiana en el contexto metropolitano. Un estudio a partir de las relaciones Bogotá–Soacha. *territorios* (31), 133-162.
- Noticias Caracol . (15 de septiembre de 2016). *noticias.caracol.com*. Obtenido de <http://noticias.caracol.com/colombia/firulais-el-unico-que-atiende-en-estacion-de-policia-inaugurada-hace-9-meses>
- Open Learning Campus. (19 de Febrero de 2016). *You Tube*. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=an4au9sVGeU&index=5&list=LLQBJ1Vw594pDMuc0sS0LVIA&t=725s>
- Pérez, Á. (2016). *Ciudad Verde: una mirada desde el reconocimiento social hasta la diferenciación a través de los espacios*. Bogotá: Universidad del Rosario .

Periodismo Publico. (7 de noviembre de 2013). *Periodismo Publico.com*. Recuperado el 12 de noviembre de 2017, de Periodismo Publico.com:

<http://www.periodismopublico.com/En-Soacha-se-entregaron-672-viviendas-gratuitas>

Policia Nacional de Colombia. (Julio de 2009). *www.policia.edu.co*. Obtenido de

http://www.policia.edu.co/documentos/normatividad_2016/manuales/Manual%20para%20el%20comando%20de%20atenci%C3%B3n%20inmediata%20CAI.pdf

Restrepo, P. &. (2011). Ciudad Verde: los macroproyectos en acción. *Alarife: Revista de arquitectura*, 26-45.

Richardson, H. (1973). *Economía Regional, Teoría de la localización, estructuras urbanas y crecimiento regional*. Barcelona: Vicens-Vives.

Rivera, J. (2013). *Proceso de urbanización y agentes urbanos en Pereira, Colombia. Desigualdad social, fragmentación espacial y conflicto ambiental, 1990-2012*. Barcelona: Universidad de Barcelona.

Robledo, J. (1985). *El drama de la vivienda en Colombia y la política del "Sí se puede"*. Bogotá: El Áncora Editores .

Salazar, M. (2009). Necesidades, derechos y políticas públicas: una mirada desde la teoría económica. *Revista de economía institucional*, 11(20).

Santana, O. (2019). *Propiedad Horizontal en Colombia: Análisis Jurídico con Perspectiva Social* . Bogotá D.C. : Institución Universitaria de Colombia .

Serrano, C. (2016). *Aproximación a los aspectos críticos y de éxito en el hábitat de los macroproyectos de interés social nacional: análisis de factores de satisfacción residencial en ciudad verde, Soacha, 2010-2015*. Bogotá: Universidad del Rosario .

Stiglitz, J. E. (2010). *El malestar en la globalización*. Taurus .

Universidad de Granada. (2012). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. *Paz y Conflictos*, 184-196.

Vargas, X. C. (2006). *Proceso de conurbación de los municipios de la sabana de Bogotá: análisis del municipio de Chía*. Bogotá: Universidad de la Salle .

Velosa, J. (2014). *Lógicas contemporáneas de la segregación residencial en tres casos representativos de Bogotá D.C.* Bogotá: Universidad Nacional.

Yasna, C. T. (2016). *Cambios socioespaciales en las ciudades latinoamericanas: ¿Procesos de gentrificación?* Bogotá D.C.: Universidad Externado de Colombia.

Anexos

Diarios de campo

Diario de campo A-1

Diario de campo (Sábado 31 de marzo del 2018)	
Fecha: 31 de marzo de 2018	
Lugar: Ciudad Verde	
Tema: Infraestructura	
Objetivos: Realizar observaciones a la infraestructura de la ciudadela	
Convenciones: Azul: Transporte Verde: Infraestructura habitacional y publica Rojo: Infraestructura educativa	
Observaciones	Reflexión
<p>-Para llegar a Ciudad Verde fue necesario trasladarme en un medio de movilidad informal, El cobro por el transporte fue de 1.500 pesos y la ruta que cubría empezaba en la CI 65 sur Kr 77 G (entrada por la Autopista Sur a Bosa) y terminaba en Ciudad Verde. La ruta cruzaba la calle 69 sur (atravesando Bosa Centro), la Tv 80 a (atravesando Bosa Piamonte), la Tv 79 d (atravesando Bosa la Alameda) y por último la Cr 80 i (atravesando Bosa San José), llegando a Ciudad Verde por la Cr 38 del municipio de Soacha.</p> <p>El recorrido duro 37 minutos de la Autopista sur a Ciudad Verde y en Bosa San José, un hombre salió de un taller de mecánica en donde estaban arreglando un bus de transporte formal. El hombre le dio un golpe en la nuca al conductor de la van que nos trasportaba mientras le gritaba “informal hijueputa”.</p> <p>Al empezar el recorrido a pie por las calles de Ciudad Verde me sorprendió el tamaño de esta, hasta donde llegaba la vista se reconocían conjuntos de apartamentos que eran atravesados por vías de doble sentido o de un carril y de vez en cuando una zona verde con vegetación de pasto y canchas de micro-futbol y basquetbol</p> <p>- El recorrido se emprendió en la Av Potrero Grande con Cr 38. Empecé a descender sentido norte-sur por</p>	<p>-Al momento de abordar el transporte informal, se denota el papel de los transportistas ilegales que cubren rutas de ingreso y salida de la ciudadela, para luego ser articuladas con rutas a las zonas de la capital, lo que demuestra la mala planeación de movilidad al momento de concebir el MISN, ya que las rutas legales no alcanzan a cubrir toda la demanda de transporte de la ciudadela.</p> <p>- En mi recorrido no pude evitar notar la ausencia de centros de salud, ya sean de índole privado (como droguerías) o de índole estatal (como hospitales). Con lo anterior, las guarderías y centros de cuidado para niños con edad no escolar no fueron visibles.</p> <p>Es importante resaltar que mí recorrido solo abarco las calles que conectan los conjuntos de la ciudadela, podría ser que dentro de los conjuntos se encuentren estos establecimientos.</p>

<p>la Av Potrero Grande hacia la Cr 37 y se veían por todos los puntos cardinales conjuntos residenciales, giré en la Cr 37 y se observaba un potrero gigantesco que no parecía ser un parque, parecía ser un terreno sin intervención.</p> <p>- Empecé a recorrer la Cr 37 hacia el sur oriente y encontré una institución educativa de carácter público, la Institución Educativa la Despensa, ubicada en la Transversal 32 # 68F Sur-24, tenía un tamaño decente, pero al ver la cantidad de conjuntos residenciales daba la sensación de quedarse corta en cuanto a cupos escolares (esta institución tiene capacidad de recibir 1280 estudiantes).</p> <p>- Proseguí con el recorrido y atravesé una amplia zona verde en donde se veían a lo lejos más conjuntos residenciales, a cruzar llegue a un colegio de índole privado, pregunte por su nombre a unos transeúntes y me dijeron que era el “el Bilingüe y británico”, al querer preguntar no respondió nadie en la portería, tal vez era por la semana santa.</p> <p>-Descendí más hacia el sur por la Cll 17 con Cr 36 a y pude ver a lo lejos la estación de policía de Ciudad ver ubicada en la Avenida Tierra Negra con Cll 17. La estación de policía parecía en uso, se veían por fuera de sus instalaciones aproximadamente 13 motos y dos patrullas, pero al preguntar en ella por un colegio público me di cuenta de que solo había dos policías, cuestión que se me hizo poco usual, ya que sus instalaciones parecían aptas para albergar mínimo 50 policías. La repuesta del policía encargado (en cuanto al colegio público) fue que siguiera por la Av tierra negra y buscara el centro comercial Miraflores, que ahí me daban respuesta.</p> <p>-Luego recorrí la Av Tierra Negra hasta el cruce con la Av Potrero Grande hasta la Cr 34. Cuando llegué allí vi un gran potrero cubierto por pasto y a un extremo de este el centro comercial Miraflores, en donde encontré tiendas de abarrotes, tecnología y un Colsubsidio.</p> <p>-Recorrí una pequeña calle peatonal en medio del centro comercial Miraflores y el conjunto residencial Tulipan hasta llegar a la calle 35 y recorriendo la misma encontré el Centro de Desarrollo Infantil, que parecía en su fachada tener buena infraestructura y más adelante al colegio Leon XIII Chiloe, el cual se veía como un colegio de estrato 3 o 4, ya que presentaba una infraestructura externa en muy buenas condiciones.</p>	<p>Otra característica importante es la estructura de los edificios de los conjuntos, estos están diseñados de una manera muy estética y se asemejan a conjuntos residenciales de estrato 3 o 4 de la capital Bogotá.</p> <p>- A primera vista, la ciudadela es impresionante, su tamaño cubre todo el rango de visión al horizonte y me dejó una sensación de aislamiento, ya que cada conjunto estaba encerrado por rejas y al caminar por las calles que los conectaban sentía que lo exterior a ellos fuera casi que irrelevante para los habitantes que allí habitan.</p> <p>-En mi recorrido encontré tres instituciones educativas (dos de carácter público y otra privada) y no me queda duda que (aunque son de un tamaño moderado), no podrían cubrir la demanda educativa de este gran complejo habitacional.</p> <p>-También es importante resaltar lo demorado del transporte, ya que desplazarse durante 35 minutos o una hora entre barrios colindantes o una exageración por grandes que sean.</p>
--	--

<p>- mi recorrido llegaba a su fin y me dispuse a buscar una vía de salida de la ciudadela, pedi indicaciones a un profesor del centro de desarrollo infantil que estaba con unos niños y me indico que debía salir por la Tv 29 hasta la Av Potrero Grande y allí encontraría transporte.</p> <p>-Cuando llegue a la Av Potrero Grande espere un transporte para Bosa por aproximadamente 20 minutos y después de esperar tanto pregunte a una vendedora ambulante y me dijo que solo pasaban transporte hacia la Autopista Sur que no atravesaba por Bosa, que debía coger dos transportes.</p> <p>-Me dispuse a detener un transporte público, en al Av Potrero Grande para volver a Bosa (mi barrio de residencia), abordé un colectivo que indicaba en su tabla de viaje que iba para la Autopista Primera de Mayo y Chapinero. El transporte público, luego de atravesar la Av Potro Grande por 20 minutos para salir a la altura de la Atopista Sur por la calle 26 de Soacha y luego de durar en la misma otros 34 minutos para llegar a la entrada de bosa, me dejo en mi destino, en donde tuve que tomar otro transporte para llegar a mi residencia. El recorrido anterior me tomo 70 minutos.</p>	
--	--

Diario de campo A-2

Diario de campo (lunes 08 de mayo de 2018)	
Fecha: lunes 08 de mayo de 2018	
Lugar: Soacha - Ciudad Verde	
Tema: Infraestructura vial y educativa	
Objetivos: Realizar observaciones a la infraestructura de la ciudadela	
Convenciones: Azul: Transporte Verde: Infraestructura habitacional y pública Rojo: Infraestructura educativa	
Observaciones	Reflexión

Para llegar a Ciudad Verde me traslade por el medio del transporte público Transmilenio desde la estación Calle 72 hasta la estación de San Mateo, el recorrido duro 47 minutos y para llegar allí tuve que hacer dos transbordos de articulados. Luego de llegar a la estación de San Mateo llegué caminando al Centro Comercial Mercurio, en donde pregunte por transporte hacia Ciudad Verde y un hombre de un automóvil particular me dijo que me llevaba si le pagaba el cupo completo de transporte, el cual era de 4,800 pesos (1,600 pesos por persona) o si esperaba a otras tres personas. Accedí y me traslado a la ciudadela.

El recorrido del Centro comercial Mercurio a Ciudad Verde tardo 23 minutos y transitó la Carrera 11, la Transversal 10, la Avenida Potrero Grande y la Avenida Tierra negra, para dejarme en el paradero de buses de Ciudad verde, ubicado sobre la Diagonal 40 en el parqueadero de los conjuntos residenciales Verónica.

Empecé mi recorrido en el paradero de buses y recorrí la Diagonal 40 hasta llegar a una planta de tratamiento de aguas residuales llamada La Isla, manejada por el acueducto de Bogotá y ubicada en Crr 38 con Cll 37.

Seguí recorriendo la Crr 38 hasta llegar al Centro Comercial Prado Verde, en donde se hallaban lugares de comida como panaderías y asaderos de pollo, una droguería y un Olímpica. Cabe resaltar que en frente del Olímpica había sobre la calle puestos informales de ropa y productos para el hogar y diagonal al centro comercial sobre la calle, también, una mini plaza de mercado callejera.

Continué el recorrido por una amplia zona verde colindante con la calle 17 en donde encontré una cancha de micro-fútbol, una zona de patinaje, y un parque para perros, cuestión que me pareció muy interesante ya que en Bogotá nunca había visto uno de ellos. El parque (el cual es muy pulcro), es de carácter público, está cercado y cuenta con una serie de obstáculos para perros.

Luego llegué a la institución educativa de carácter público La Despensa, de la cual ya se hizo en el anterior diario de campo. Al atravesar la zona verde vecina del colegio La Despensa, encontré la institución educativa de carácter privado *Colegio británico Brighton* (ubicado en la Cll 17 # 37 51) y al momento de preguntar me dijeron que no daban razón sin cita previa o hasta tiempo de matrículas. A primera vista el colegio parecía tener muy buenas instalaciones y al

-Es totalmente evidente la carencia de centros de salud estatales y privados en la Ciudadela.

-Cabe resaltar que la infraestructura es muy similar a un conjunto residencial de estrato socioeconómico 3 o 4.

-Los parques para perros son algo muy nuevo implementado por las instancias institucionales y Ciudad Verde cuenta con dos de ellos, vistos en este diario de campo.

-Se percibió inseguridad al llegar a Ciudad Verde por la entrada de Bosa.

preguntar los horarios de clase, se me dijo que eran de 6 am a 2 pm. Intenté buscar información de la institución Brighton en la red y lo no encontré documentos oficiales, solo un video sobre su capacidad e infraestructura https://www.youtube.com/watch?v=5dEKM_aLPrE

Al recorrer las calles me percate que las tapas de las alcantarillas tenían el grabado de la empresa de acueducto y alcantarillado de Bogotá.

Es importante resaltar que en el conjunto residencial Loto (en frente de la entrada del colegio La Despensa), vi un jardín infantil que prestaba su servicio en un apartamento de un primer piso, esto responde un poco a la duda del primer diario de campo de si dentro de los conjuntos residenciales se prestaban servicios como guarderías.

Seguí el recorrido por la Av Potrero Grande hasta la Transversal 29 y tome sentido oriente occidente para llegar al colegio León XIII Chiloe, un colegio con capacidad de 1.440 estudiantes. Su infraestructura es muy buena y la institución está ubicada en la Diagonal 28 numero 28 – 29 (es de carácter público).

Contiguo al colegio Chiloe y atravesando un parque de un tamaño prudente encontré en la institución educativa Colegio Minuto de Dios, que, a primera vista, presentaba una infraestructura de muy buena calidad. La institución está ubicada en la Diagonal 36 y tiene una capacidad de cupos escolares de 2.800 estudiantes en dos jornadas (institución de carácter privado).

Proseguí con el recorrido y llegué a la sede de la Teletón, (vecina del colegio Minuto de Dios) ubicada en la Diagonal 36. Al preguntar en la portería de la sede se me dijo que allí se realizaban cursos del Sena, talleres de arte, cursos libres y programas sociales del teletón, además de servir como centro de bolsa de empleo del Sena.

Continué con mi recorrido por la Cll 37 hasta llegar a la Crr 38, en este trayecto atravesé un parque llamado Alameda de las Hortalizas en donde había equipamiento para ejercitarse, otro parque de perros y unas canchas de baloncesto. Al llegar a la Crr 38 tome un transporte informal que llegaba hasta Bosa Centro (recorrido ya mencionado en el primer diario de campo), su valor fue de 1000 pesos.

Llegue aproximadamente después de 35 minutos a mi lugar de residencia en Bosa Piamonte.	
---	--

Cuadro de sistematización información

Herramienta Categoría	Diario de campo	
	Diario de campo (sábado 31 de marzo del 2018)	Diario de campo (lunes 08 de mayo de 2018)
Transporte	<p>- “Para llegar a Ciudad Verde fue necesario trasladarme en un medio de movilidad informal.”</p> <p>- “un hombre salió de un taller de mecánica en donde estaban arreglando un bus de transporte formal. El hombre le dio un golpe en la nuca al conductor de la van que nos trasportaba mientras le gritaba “informal hijueputa”.</p> <p>-“Cuando llegue a la Av. Potrero Grande espere un trasporte para bosa por aproximadamente 20 minutos y después de esperar tanto pregunte a una vendedora ambulante y me dijo que solo pasaban trasporte hacia la Autopista Sur que no atravesaba por Bosa, que debía coger dos transportes.</p>	<p>- “Para llegar a Ciudad Verde me traslade por el medio del transporte público Transmilenio desde la estación Calle 72 hasta la estación de San Mateo, el recorrido duro 47 minutos y para llegar allí tuve que hacer dos transbordos de articulados. Luego de llegar a la estación de San Mateo llegue caminando al Centro Comercial Mercurio, en donde pregunte por transporte hacia Ciudad Verde y un hombre de un automóvil particular me dijo que me llevaba.”</p> <p>- “paradero de buses de Ciudad verde, ubicado sobre la Diagonal 40 en el parqueadero de los conjuntos residenciales Verónica. “</p> <p>- “tome un transporte informal que llegaba hasta Bosa Centro (recorrido ya mencionado en el primer diario de campo), su valor fue de 1000 pesos.”</p>
Infraestructura pública y de vivienda	<p>- “Al empezar el recorrido a pie por las calles de Ciudad Verde me sorprendió el tamaño de esta, hasta donde llegaba la vista se reconocían conjuntos de apartamentos que eran atravesados por vías de doble sentido o de un carril.”</p> <p>- “La estación de policía parecía en uso, se veían por fuera de sus instalaciones aproximadamente 13 motos y dos patrullas, pero al</p>	<p>- “Seguí recorriendo la Crr 38 hasta llegar al Centro Comercial Prado Verde, en donde se hallaban lugares de comida como panaderías y asaderos de pollo, una droguería y un Olímpica. Cabe resaltar que en frente del Olímpica había sobre la calle puestos informales de ropa y productos para el hogar y diagonal al centro comercial sobre la calle, también, una mini plaza de mercado callejera.”</p> <p>- “Continué el recorrido por una</p>

	<p>preguntar en ella por un colegio público me di cuenta de que solo había dos policías.”</p> <ul style="list-style-type: none"> - “centro comercial Miraflores, en donde encontré tiendas de abarrotes, tecnología y un Colsubsidio.” - “Centro de Desarrollo Infantil, que parecía en su fachada tener buena infraestructura.” 	<p>amplia zona verde colindante con la calle 17 en donde encontré una cancha de micro-fútbol, una zona de patinaje, y un parque para perros,”</p> <ul style="list-style-type: none"> - “Al recorrer las calles me percate que las tapas de las alcantarillas tenían el grabado de la empresa de acueducto y alcantarillado de Bogotá.” - “Es importante resaltar que en el conjunto residencial Loto (en frente de la entrada del colegio La Despensa), vi un jardín infantil que prestaba su servicio en un apartamento de un primer piso” - “sede de la Teletón, (vecina del colegio Minuto de Dios) ubicada en la Diagonal 36. Al preguntar en la portería de la sede se me dijo que allí se realizaban cursos del Sena, talleres de arte, cursos libres y programas sociales del teletón, además de servir como centro de bolsa de empleo del Sena.” - “atravesé un parque llamado Alameda de las Hortalizas en donde había equipamiento para ejercitarse, otro parque de perros y unas canchas de baloncesto.”
--	--	---

<p>Infraestructura educativa</p>	<p>- “Empecé a recorrer la Cr 37 hacia el sur oriente y encontré una institución educativa de carácter público, la Institución Educativa la Despensa, ubicada en la Transversal 32 # 68F Sur-24, tenía un tamaño decente, pero al ver la cantidad de conjuntos residenciales daba la sensación de quedarse corta en cuanto a cupos escolares (esta institución tiene capacidad de recibir 1280 estudiantes)”.</p> <p>- “llegue a un colegio de índole privado, pregunte por su nombre a unos transeúntes y me dijeron que era el “el Bilingüe y británico”, al querer preguntar no respondió nadie en la portería, tal vez era por la semana santa.”</p> <p>- “colegio León XIII Chiloé, el cual se veía como un colegio de estrato 3 o 4, ya que presentaba una infraestructura externa en muy buenas condiciones.</p>	<p>- “encontré la institución educativa de carácter privado <i>Colegio británico Brighton</i> (ubicado en la Cll 17 # 37 51)”</p> <p>- “Contiguo al colegio Chiloé y atravesando un parque de un tamaño prudente encontré en la institución educativa Colegio Minuto de Dios, que, a primera vista, presentaba una infraestructura de muy buena calidad. La institución está ubicada en la Diagonal 36 y tiene una capacidad de cupos escolares de 2.800 estudiantes en dos jornadas (institución de carácter privado).”</p>
----------------------------------	---	--

Entrevistas

Azul: Transporte

Verde: Infraestructura habitacional y pública

Rojo: Infraestructura educativa

Conflictos espaciales encontrados

Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)

Aspectos positivos de la ciudadela

Entrevista B-1 (Estudiante de la universidad Distrital)

1 ¿En qué conjunto de Ciudad Verde vive?

Respuesta: Amapola.

2: ¿Cuál es la naturaleza del apartamento donde reside (propio/arriendo) y como fue adquirido?

Respuesta: nuestro apartamento es propio. Mi mamá lo adquirió gracias a un subsidio de vivienda¹⁶ que le dieron en Compensar (caja de compensación). Le entregaron la cuota inicial del apartamento y se pudo endeudar con un banco. En estos momentos está pagando mensualmente al banco y afortunadamente ahorro mucho y no se endeudo mucho, porque eso si es un problema.

Una tía que vive en Ciudad Verde se separo del marido y ellos se ayudaban para pagar el apartamento. El marido pagaba la cuota del banco y ella el mercado y los servicios y bueno los gastos del hijo si los dos, pero luego de la separación a ella le ha quedado imposible pagarle al banco y esta buscando un arriendo porque decidido dejar perder el apartamento y ya llevaba tres años pagándolo.

3 ¿Cuál es su ocupación actual?

Respuesta: Estudiante universitaria de Ingeniería Ambiental.

4 ¿En qué lugar de la capital o Soacha lleva a cabo su desarrollo académico?

Respuesta: En el centro de Bogotá.

5 ¿Cuáles son las problemáticas, concernientes a Ciudad Verde, que atraviesan su cotidianidad (transporte, cupos educativos, salud, etc.)

Respuesta: principalmente el transporte, ya que, como estudiante de una universidad de Bogotá, tengo que coger un carro que me saque hasta Transmilenio y un pagar un pasaje de Transmilenio, cosa que es supremamente costosa. Además, los servicios públicos son

¹⁶ Para más información sobre los subsidios de vivienda puede visitar el siguiente enlace: <http://www.minvivienda.gov.co/viceministerios/viceministerio-de-vivienda/subsidio-de-vivienda>

supremamente altos, esto, a pesar de que se suponía iba a ser estrato 1 y 2, pues cobran servicios públicos estrato 3. Y pues mis primos han tenido que acceder a colegios en otras localidades o privados, por la falta de cupos educativos en Ciudad Verde y en Soacha en general.

6 ¿Qué impacto traen a su vida las anteriores problemáticas (en su economía, en la creación de conflictos con sus vecinos o con los representantes del Estado)?

Respuesta: principalmente económicos, puesto que la mayoría de las personas que viven en Ciudad Verde y pues mi familia, son sostenidas por madres cabeza de hogar. Mi mamá se gana un mínimo, entonces esto me obliga a mí a trabajar para poder suplir mis gastos de transporte. Además, los ingresos bajos siguen siendo los mismos en las familias, pero los servicios públicos, son estrato 3, mucho más costosos de donde vivíamos antes (Suba), pues mi mamá, tiene que empezar a reducir gastos en otras cosas, para poder pagar los servicios públicos, entonces en mercado, recreación y demás ya no se invierte.

7 ¿Alguna vez la constructora (Amarillo) o el Estado se comunicó con ustedes o realizo indagaciones para saber sus necesidades en torno a la ciudadela?

Respuesta: No, nunca y en realidad la constructora a la hora de vender los proyectos, en la maqueta que tienen, mostraban un montón de colegios, centros de salud, unas vías que todavía no se han construido y un montón de cosas que garantizaban un mínimo de bienestar para los habitantes, pero, esto hasta el momento ha estado muy, muy quedado. La gente piensa que es cuestión de tiempo para que se construyan este tipo de cosas, pero en realidad Ciudad Verde ya tiene Muchísimos habitantes como para que esos proyectos no hayan empezado a andar. La ciudadela tiene cuatro colegios, dos de ellos privados, no alcanza para la cantidad de chicos en edad escolar que hay y fuera de eso, si uno tiene un problema de salud, no tiene a donde ir, porque en Soacha solo hay dos hospitales públicos y

quedan supremamente lejos de la ciudadela y solo hay una vía de acceso de las casi tres que prometieron y pues es una vía de acceso muy pequeña para la cantidad de habitantes que hay.

8 ¿Creó usted que vivir en Ciudad Verde genera conflictos, ya sea entre ciudadanos, la administración municipal, las fuerzas policiales o la constructora?

Respuesta: con la policía no, inclusive, acá hacía falta la policía, porque durante casi nueve años, el proyecto solo tenía un CAI y hasta ahorita es que se implementó la estación de policía que está funcionando. Con la constructora claramente existen conflictos, acá la constructora tiene una agrupación que, se supone, debe velar por el bienestar de los copropietarios, pero pues esta lo que hace es hacer parquecitos o poner matas y demás y no, efectivamente, transmitir las quejas y denuncias que hace la ciudadanía, lo cual es un lío, entonces siempre ha habido un choque muy grande. Se han creado algunos grupos por la pelea de servicios públicos y las otras cosas, una veeduría de Ciudad Verde, se creó una cosa que se llama Soacha unida y esto demuestra que si se han generado bastantes disputas entre los ciudadanos y la constructora.

9 ¿Qué aspectos positivos encuentra en Ciudad Verde?

Respuesta: En realidad lo único que me gusta es que los apartamentos son accesibles para las personas que no pudieron comprar en Bogotá, pero en realidad es una ciudadela muy mal dotada, con muchísimos problemas y que en realidad no cumplen con los mínimos para que las familias vivan acá.

10 ¿Qué propuesta podría darle a la constructora o al gobierno de Soacha para mejorar la convivencia en su lugar de morada?

Respuesta: Que, así como construyen conjuntos, pues empiecen a construir la Avenida Ciudad de Cali, empiecen a construir los colegios y dejen de construir centros comerciales,

pequeños por toda la ciudadela, que construyan el centro de salud y eso empezaría a mejorar las cosas. Además, frente a la estratificación, que es algo que le compete más al municipio, pues que se aclaren los conjuntos que estrato son y con la empresa de aseo porque suben tanto el precio del servicio de aseo todos los meses.

Cuadro de análisis

Herramienta Categoría	Entrevista semiestructurada
	Estudiante universitaria
Problemáticas (transporte)	- “como estudiante de una universidad de Bogotá, tengo que coger un carro que me saque hasta Transmilenio y un pagar un pasaje de Transmilenio, cosa que es supremamente costosa”
Problemáticas (infraestructura pública y de vivienda)	<p>- “Mi mamá se gana un mínimo, entonces esto me obliga a mí a trabajar para poder suplir mis gastos de transporte. Además, los ingresos bajos siguen siendo los mismos en las familias, pero los servicios públicos, son estrato 3, mucho más costosos de donde vivíamos antes (Suba), pues mi mamá, tiene que empezar a reducir gastos en otras cosas, para poder pagar los servicios públicos, entonces en mercado, recreación y demás ya no se invierte”</p> <p>- “en la maqueta que tienen, mostraban un montón de colegios, centros de salud, eh..., unas vías que todavía no se han construido y un montón de cosas que garantizaban un mínimo de bienestar para los habitantes, pero, esto hasta el momento ha estado muy, muy quedado”</p> <p>- “en realidad, es una ciudadela muy mal dotada, con muchísimos problemas y que en realidad no cumplen con los mínimos para que las familias vivan acá.”</p> <p>- “si uno tiene un problema de salud, no tiene a donde ir, porque en Soacha solo hay dos hospitales públicos y quedan supremamente lejos de la ciudadela y solo hay una vía de acceso de las casi tres que prometieron y pues es una vía de acceso muy pequeña para la cantidad de habitantes que hay.”</p>
Problemáticas (infraestructura educativa)	<p>- “mis primos han tenido que acceder a colegios en otras localidades o privados, por la falta de cupos educativos en Ciudad Verde y en Soacha en general”</p> <p>- “La ciudadela tiene cuatro colegios, dos de ellos privados, no alcanza para la cantidad de chicos en edad escolar que hay”</p>
Conflictos espaciales	- “Con la constructora claramente existen conflictos, acá la constructora tiene una agrupación que, se supone, debe velar por el bienestar de los copropietarios, pero pues esta lo que hace es hacer parquecitos o poner matas y demás y no, efectivamente, transmitir las quejas y denuncias que hace la ciudadanía, lo cual es un lio, entonces siempre ha habido un choque muy grande”

	- “Se han creado algunos grupos por la pelea de servicios públicos y las otras cosas, una veeduría de Ciudad Verde, se creó una cosa que se llama Soacha unida y esto demuestra que si se han generado bastantes disputas entre los ciudadanos y la constructora”
Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)	- “Que, así como construyen conjuntos, pues empiecen a construir la Avenida Ciudad de Cali, empiecen a construir los colegios y dejen de construir centros comerciales, pequeños por toda la ciudadela, que construyan el centro de salud y eso empezaría a mejorar las cosas” - “Además, frente a la estratificación, que es algo que le compete más al municipio, pues que se aclaren los conjuntos que estrato son y con la empresa de aseo porque suben mucho el precio del servicio de aseo todos los meses”
Aspectos positivos de la ciudadela	- “En realidad, lo único que me gusta es que los apartamentos son accesibles para las personas que no pudieron comprar en Bogotá,”

Entrevista B-2 (trabajador de fábrica ubicada en Puente Aranda, Bogotá)

1 ¿En qué conjunto de Ciudad Verde vive?

Respuesta: Azalea II

2: ¿su apartamento es propio o arrendado? Y ¿Cómo accedió a él si es propio?

Respuesta: el apartamento es propio, lo adquirí con un subsidio de vivienda que me otorgo Colsubsidio, la caja de compensación de mi trabajo. Me postulé, hice un ahorro programando de \$ 120.000 y después de seis años me aprobaron el subsidio. Me dieron los 23 millones los de la caja de compensación, luego tuve que ir a un banco a que prestaran para el resto del apartamento. Me hicieron un estudio de capacidad de endeudamiento y como ganaba más de 1 millón me prestaron 30 millones y así pude sacar mi apartamento. Yo ya tenía pensado comprar en Ciudad Verde, fui a la sala de ventas, empecé el papeleo y me pude hacer con mi casita, por fin hermano. Y ahora estoy pagando las cuotas del banco, pero me toca duro porque tengo que pagar una cuota mensual de \$ 400.000 por 130 meses y si uno no paga, mijo le quitan el apartamentico.

3 ¿Cuál es su ocupación actual?

Respuesta: Empleado

4 ¿En qué lugar de la capital o Soacha lleva a cabo su desarrollo académico?

Respuesta: Puente Aranda (Bogotá)

5 ¿Cuáles son las problemáticas, concernientes a Ciudad Verde, que atraviesan su cotidianidad (transporte, cupos educativos, salud, etc.)

Respuesta: En cuanto a transporte, se me dificulta conseguir transporte directo a Puente Aranda, mi lugar de trabajo, entonces que hay que hacer, hay que coger dos transportes. Bien sea uno, que coge la Avenida 68, bajarse en la 68 y coger otro por las Américas o bien sea, hay otra opción, que es coger un carrito hasta Terreros y en Terreros coger Transmilenio. Cualquiera de las dos opciones le genera a uno gastos de 6.000 a 6.500 pesos diarios en solo pasajes. A demás que para llegar a puente Aranda, donde yo trabajo, me tocaría salir con dos horas y media de anticipación de acá de la casa, por trancones y por los dos transportes que hay que coger se demora uno mucho.

Otra problemática se encuentra en los cupos educativos, ya que tenemos únicamente el colegio de la Despensa (Ciudad Verde), el Chiloe, que son como los distritales asequibles de aquí, que son para las personas que no ganamos mucho, pero son muy limitados los cupos, porque ya hay mucha gente en Ciudad Verde. Esta el colegio del minuto de Dios, pero es particular y es un poco costos y entonces también para la educación de los niños si estamos un poco atareados con eso, porque hay que enviarlos bien sea a Bosa o a Soacha y eso también genera uno o dos transportes de ida y vuelta, entonces ya son otros 6.000 pesos de solo transportes y eso sí que es un problema grave aquí en Ciudad Verde.

Otra problemática que nos está dañando mucho es la inseguridad, especialmente en la frontera con Bosa y sus habitantes. La creación de pandillas, el microtráfico, la falta de

seguridad, digamos, en donde está la salida de los buses de SITP, en la frontera con Bosa, que son una alternativa de transporte, no se pueden usar, porque esta zona es muy peligrosa para salir a horas de la madrugada, cuando toca salir a trabajar. Si da mucho de miedo.

6 ¿Qué impacto traen a su vida las anteriores problemáticas (en su economía, en la creación de conflictos con sus vecinos o con los representantes del Estado)?

Respuesta: en la parte económica, la cuestión de transportes ha hecho un hueco profundo. A demás que Ciudad Verde es un estrato 3, entonces los servicios están llegando súper carísimos, eso más la administración, doble transporte para ir al trabajo, doble transporte para mi hijo ir al estudio, entonces sí, economía me he visto afectada muchísimo.

En cuanto a la problemática de seguridad, nos afecta porque si no estamos dentro de los conjuntos no nos sentimos seguros, por las pandillas de Soacha y Bosa y no poder llegar a horas de la madrugada a coger transporte, al paradero de los SITP, nos quita la posibilidad de usar este transporte.

7 ¿Alguna vez la constructora (Amarilo) o el Estado se comunicó con ustedes o realizo indagaciones para saber sus necesidades en torno a la ciudadela?

Respuesta: la constructora, el estado o el municipio no, en ningún momento, digamos, se reúnen con nosotros. Ha habido unos voceros de Ciudad Verde que se estuvieron reuniendo con la alcaldía de Soacha, para hablar del tema de la inseguridad en el sector, porque contábamos con un CAI, donde había dos policías o tres y se quedaba uno ahí en el CAI y había dos que estaban haciendo recorrido, pero Ciudad Verde es demasiado grande para cubrirla con dos policías. Hicieron una estación de policías, pero también son muy pocos los policías que hay allí, para cubrir tanta gente que ya hay dentro de Ciudad Verde, como le decía ya se manejan pandillas y microtráfico y eso ya se sabe, pero está pasando como por debajo de cuerda para los policías.

8 ¿Creé usted que vivir en Ciudad Verde genera conflictos, ya sea entre ciudadanos, la administración municipal, las fuerzas policiales o la constructora?

Respuesta: el principal conflicto que nos está afectando, es la inseguridad. La inseguridad si nos está afectando muchísimo y no genera un conflicto con las personas que estamos viviendo en Ciudad Verde, pero si un temor, por los habitantes de los barrios aledaños de Bosa. Temor de no poder salir, ya hay mucha pandilla, que está al asecho por ahí para robarlo a uno o a los niños, que les roban las bicicletas o el celular, entonces nos estamos sintiendo un poco temerosos por ese lado.

9 ¿Qué aspectos positivos encuentra en Ciudad Verde?

Respuesta: pues, es un sector bonito, en medio de la problemática que se vive es un sector muy bonito, donde se ve muy aseado, son solo conjuntos donde estamos con la seguridad de portería y de entrada y salida. Entonces es como vivir en un nuevo sitio, porque por lo general la gente que llega a Ciudad Verde, para la gran mayoría, es la primera vez viviendo en propiedad horizontal, entonces, pues a mí me parece bonito, pero si fuera bueno tener más apoyo de la alcaldía y de las fuerzas públicas.

10 ¿Qué propuesta podría darle a la constructora o a la administración de Soacha para mejorar la convivencia en su lugar de morada?

Respuesta: propuesta para la constructora, pues no sé porque ellos como que construyen, venden y hasta luego, más como para la alcaldía, ya que se quedaron cortos en fuerza pública, porque está llegando gente de todas partes, entonces están aprovechando que llega mucha juventud a la cual le pueden llegar con la venta de droga y el microtráfico, entonces pues, más que para la constructora es para las alcaldías, que les echen un ojito a este sector y nos colaboren con una fuerte presencia de fuerza pública.

Cuadro de análisis

<p>Herramienta</p> <p>Categoría</p>	<p>Entrevista semiestructurada</p>
	<p>Trabajador de fábrica ubicada en Puente Aranda (Bogotá)</p>
<p>Problemáticas (transporte)</p>	<p>- “se me dificulta conseguir transporte directo a Puente Aranda, mi lugar de trabajo, entonces que hay que hacer, hay que coger dos transportes. Bien sea uno, que coge la Avenida 68, bajarse en la 68 y coger otro por las Américas o bien sea, hay otra opción, que es coger un carrito hasta Terreros y en Terreros coger Transmilenio. Cualquiera de las dos opciones le genera a uno gastos de 6.000 a 6.500 pesos diarios en solo pasajes”</p> <p>- “en la parte económica, la cuestión de transportes ha hecho un hueco profundo”</p> <p>- “doble transporte para ir al trabajo, doble transporte para mi hijo ir al estudio, entonces sí, economía me he visto afectada muchísimo”</p>
<p>Problemáticas (infraestructura pública y de vivienda)</p>	<p>- “A demás que Ciudad Verde es un estrato 3, entonces los servicios están llegando súper carísimos, eso más la administración”</p> <p>- “contábamos con un CAI, donde había dos policías o tres y se quedaba uno ahí en el CAI y había dos que estaban haciendo recorrido, pero Ciudad Verde es demasiado grande para cubrirla con dos policías”</p> <p>- “Hicieron una estación de policías, pero también son muy pocos los policías que hay allí, para cubrir tanta gente que ya hay dentro de Ciudad Verde, como le decía ya se manejan pandillas y microtráfico y eso ya se sabe, pero está pasando como por debajo de cuerda para los policías.”</p>
<p>Problemáticas (infraestructura educativa)</p>	<p>- “Otra problemática se encuentra en los cupos educativos, ya que tenemos únicamente el colegio de la Despensa (Ciudad Verde), el Chiloe, que son como los distritales asequibles de aquí”</p> <p>- “son muy limitados los cupos, porque ya hay mucha gente en Ciudad Verde. Esta el colegio del minuto de Dios, pero es particular y es un poco costos y entonces también para la educación de los niños si estamos un poco atareados con eso, porque hay que enviarlos bien sea a Bosa o a Soacha y eso también genera uno o dos transportes de ida y vuelta, entonces ya son otros 6.000 pesos de solo transportes y eso sí que es un problema grave aquí en Ciudad Verde”</p>
<p>Conflictos espaciales</p>	<p>- “Otra problemática que nos está dañando mucho es la inseguridad, especialmente en la frontera con Bosa y sus habitantes. La creación de pandillas, el microtráfico, la falta de seguridad, digamos, en donde está la salida de los buses de SITP, en la frontera con Bosa, que son una alternativa de transporte, no se pueden usar, porque esta zona es muy peligrosa para salir a horas de la madrugada, cuando toca salir a trabajar”</p> <p>- “En cuanto a la problemática de seguridad, nos afecta porque si no estamos dentro de los conjuntos no nos sentimos seguros, por las pandillas de Soacha y Bosa y no poder llegar a horas de la madrugada a coger transporte, al paradero de los SITP, nos quita la posibilidad de usar este transporte.”</p> <p>- “La inseguridad si nos está afectando muchísimo y no genera un conflicto con las</p>

	personas que estamos viviendo en Ciudad Verde, pero si un temor, por los habitantes de los barrios aledaños de Bosa. Temor de no poder salir, ya hay mucha pandilla, que está al asecho por ahí para robarlo a uno o a los niños, que les roban las bicicletas o el celular, entonces nos estamos sintiendo un poco temerosos por ese lado”
Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)	- “propuesta para la constructora, pues no sé porque ellos como que construyen, venden y hasta luego” - “más como para la alcaldía, ya que se quedaron cortos en fuerza pública, porque está llegando gente de todas partes, entonces están aprovechando que llega mucha juventud a la cual le pueden llegar con la venta de droga y el microtráfico”
Aspectos positivos de la ciudadela	- “es un sector bonito, en medio de la problemática que se vive es un sector muy bonito, donde se ve muy aseado, son solo conjuntos donde estamos con la seguridad de portería y de entrada y salida”

Entrevista B-3 (ex-habitante de la Ciudadela de la tercera edad)

1: ¿En qué conjunto residencial de Ciudad Verde vivió?

Respuesta: Azalea II

2: el apartamento en el que vivía ¿era arrendado o propio? Y si era propio ¿Cómo la adquirió?

Respuesta: yo vivía con mi hijo y el pagaba arriendo.

3: ¿Por qué abandono su residencia en Ciudad Verde?

Respuesta: me vine para Bosa por el transporte, porque cuando me enfermé me tocaba viajar arto, entonces eso era muy malo el transporte para ir al médico. Entonces por eso me vine de allá, pues tocaba coger tres buses y yo toda enferma, uno para salir de Ciudad Verde, otro para una estación de Transmilenio y el Transmilenio.

4: ¿el motivo de su abandono trajo consecuencias a su vida (malas o buenas)?

Respuesta: Pues para mi salud fue todo el trajín los trasportes, si me afectaba coger dos o tres buses y yo toda enferma. Por eso busque para donde irme.

5: ¿alguna vez la constructora o la gobernación de Soacha mando un vocero para que le indagara sobre sus problemáticas o dificultades, en cuanto a su residencia en la ciudadela?

Respuesta: No papi, por ahí en dos años y medio que viví allá, por ahí nadie pregunto ni nada, ahí nadie se preocupó por preguntarme esas cosas.

6: ¿Cuáles cree que son las problemáticas más importantes en Ciudad Verde?

Respuesta: se suponía que eso era un conjunto y eso ya se volvió mucho comercio de vendedor ambulante. Eso ya no es Ciudad Verde sino eso parece una plaza de mercado, mucho negocio en la calla. Ha habido muchos problemas y han llamado y han dado quejas que es mucho vendedor ambulante, esas calles ya son inundadas de vendedores.

Otra problemática son los colegios, que son muy escasos, no se conseguía cupo. Bregaba uno mucho, porque mucha gente y no colegios, muchos niños y no hay colegios para todos esos niños que había. Por ejemplo, allá estuvimos buscando que, para Kevin, Nicole, Tatiana (nietas) y no, no se conseguían. Hubo un privado con cupos, pero eso era muy caro. Los colegios si estaban poquitos y mejor dicho no había, para tanto niño y para lo grande que esta eso no hay colegios.

Y, lo último sería la cuestión del transporte que era muy complicado porque le tocaba a uno que no puede caminar por mucho tiempo pagar un transporte solo para salir de Ciudad Verde y eso uno como viejo es muy duro que un bus que otro, afortunadamente mis hijos me ayudaban con los transportes, pero ¿a los abuelos que no? Uy no me quiero ni imaginar eso.

7: ¿creé que las problemáticas generan conflictos entre la ciudadanía, las fuerzas públicas (policía) o los políticos? ¿Cuáles serían?

Respuesta: pues se quejaba mucho la gente por los vendedores ambulantes, entonces sería la gente con los vendedores, pero de salir a pelearse con ellos no, eran más de quejas

con la policía. Por ejemplo, las zonas verdes ya las cogían para sacar puestos de líchigos y todo eso.

Otro conflicto era con el transporte, se quejaba uno mucho con las autoridades para decir que necesitamos buses y cuando un carro particular lo cogía la policía le pedía plata o si no le mandaba el carro para los patios.

8: ¿Qué propuesta podría darle a la constructora o a la administración de Soacha para mejorar la convivencia en su lugar de morada?

Respuesta: Uy que pongan hospitales, no hay ni uno cerca y a los que puede uno ir como adulto mayor, están bien lejos en Bogotá, si hubiera hospitales yo si me hubiera quedado.

9: ¿qué aspectos positivos encontró en el macroproyecto su estancia en él?

Respuesta: pues que ha mejorado mucho el transporte, gracias a las rutas de carros particulares, que lo traen del centro comercial (C.C. Mercurio) hasta el conjunto que uno vaya (en Ciudad Verde), que están construyendo más apartamentos y hay más vivienda y que es muy bonito los conjuntos y dentro de ellos es muy sano, porque a veces es peligroso cerca a Bosa.

Cuadro de análisis

Herramienta	Entrevista semiestructurada
Categoría	Ex habitante de la tercera edad de la ciudadela
Problemáticas (transporte)	- “me vine para Bosa por el transporte, porque cuando me enfermé me tocaba viajar arto, entonces eso era muy malo el transporte para ir al médico. Entonces por eso me vine de allá, pues tocaba coger tres buses y yo toda enferma, uno para salir de Ciudad Verde, otro para una estación de Transmilenio y el Transmilenio”

	<p>- “Pues para mi salud fue todo el trajín los trasportes, si me afectaba coger dos o tres buses y yo toda enferma. Por eso busque para donde irme”</p> <p>- “la cuestión del transporte que era muy complicado porque le tocaba a uno que no puede caminar por mucho tiempo pagar un transporte solo para salir de Ciudad Verde y eso uno como viejo es muy duro que un bus que otro, afortunadamente mis hijos me ayudaban con los transportes, pero ¿a los abuelos que no? Uy no me quiero ni imaginar eso”</p>
Problemáticas (infraestructura pública y de vivienda)	<ul style="list-style-type: none"> - Relacionadas con la infraestructura vial. - Falta de hospitales
Problemáticas (infraestructura educativa)	<p>- “Otra problemática son los colegios, que son muy escasos, no se conseguía cupo. Bregaba uno mucho, porque mucha gente y no colegios, muchos niños y no hay colegios para todos esos niños que había”</p> <p>- “Por ejemplo, allá estuvimos buscando que, para Kevin, Nicole, Tatiana (nietas) y no, no se conseguían. Hubo un privado con cupos, pero eso era muy caro. Los colegios si estaban poquitos y mejor dicho no había, para tanto niño y para lo grande que esta eso no hay colegios”</p>
Conflictos espaciales	<p>- “se suponía que eso era un conjunto y eso ya se volvió mucho comercio de vendedor ambulante. Eso ya no es Ciudad Verde sino eso parece una plaza de mercado, mucho negocio en la calle. Ha habido muchos problemas y han llamado y han dado quejas que es mucho vendedor ambulante”</p> <p>- “pues se quejaba mucho la gente por los vendedores ambulantes, entonces sería la gente con los vendedores, pero de salir a pelearse con ellos no, eran más de quejas con la policía. Por ejemplo, las zonas verdes ya las cogían para sacar puestos de líchigos y todo eso”</p> <p>- “Otro conflicto era con el transporte, se quejaba uno mucho con las autoridades para decir que necesitamos buses y cuando un carro particular lo cogía la policía le pedía plata o si no le mandaba el carro para los patios”</p>
Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)	<p>- “Uy que pongan hospitales, no hay ni uno cerca y a los que puede uno ir como adulto mayor, están bien lejos en Bogotá, si hubiera hospitales yo si me hubiera quedado”</p>
Aspectos positivos de la ciudadela	<p>“ha mejorado mucho el transporte, gracias a las rutas de carros particulares, que lo traen del centro comercial (C.C. Mercurio) hasta el conjunto que uno vaya (en Ciudad Verde), que están construyendo más apartamentos y hay más vivienda y que es muy bonito los conjuntos y dentro de ellos es muy sano, porque a veces es peligroso cerca a bosa.”</p>

Entrevista B-3 (ama de casa habitante de Ciudadela)

1: ¿en qué conjunto de Ciudad Verde vive?

Respuesta: Sauco.

2: ¿el apartamento donde reside es arrendado o propio? Y ¿Cómo lo adquirió?

Respuesta: mi apartamento es propio, lo estoy pagando todavía y menos mal me aprobaron el subsidio de vivienda hace ya cuatro años, porque eso ahora están carísimo estos apartamentos. Lo adquirí con el Subsidio de vivienda, me postulé en Cafam y me lo dieron, me toco ahorrar y pedir a un banco un préstamo, pero bueno ay vamos pagando.

3: ¿Cuál es su ocupación actual?

Respuesta: Empleada y me desenvuelvo como impulsadora.

4: ¿en dónde se desempeña laboralmente?

Respuesta: Bogotá.

5: ¿existen problemáticas o dificultades al vivir en Ciudad Verde? Y si existen ¿Cuáles serían?

Respuesta: pues el problema que si es muy terrible es el transporte, porque menos mal mi hijo ya está trabajando y no sufrió con los cupos del colegio. El se graduó en Bosa cuando vivíamos allá. Pero si el transporte es muy complicado.

6: ¿qué impacto traen a su vida estas problemáticas?

Respuesta: lo del transporte, es que le quita a uno mucho tiempo. Yo soy impulsadora y me toca rotar y cuando me toca en el sur bien pero cuando me toca en el norte son dos horas de anticipación para llegar, a veces hasta dos horas y media y eso me genera muchísimo estrés.

7: ¿alguna vez la constructora o algún representante del gobierno se comunicó con usted o realizó indagaciones para saber sus necesidades?

Respuesta: No nunca.

8: ¿cree que vivir en Ciudad Verde genera conflictos o peleas entre ciudadanos o en contra del gobierno o la policía?

Respuesta: **no, pues hay los mismos problemas que en Bogotá: el transporte, los robos, la inseguridad.**

9: ¿Qué propuesta podría darle a la constructora para mejorar el nivel de vida en Ciudad Verde?

Respuesta: **que antes de construir más conjuntos, tengan en cuenta el transporte. En realidad, es un tema muy grave.**

10: ¿Qué aspectos positivos encuentra en Ciudad Verde?

Respuesta: **que es muy tranquilo dentro de los conjuntos y las zonas verdes.**

Cuadro de análisis

Herramienta	Entrevista semiestructurada
Categoría	Ama de casa habitante de Ciudadela
Problemáticas (transporte)	-” el problema que si es muy terrible es el transporte” - “Yo soy impulsadora y me toca rotar y cuando me toca en el sur bien pero cuando me toca en el norte son dos horas de anticipación para llegar, a veces hasta dos horas y media y eso me genera muchísimo estrés.”
Problemáticas (infraestructura pública y de vivienda)	-No asevera.
Problemáticas (infraestructura educativa)	“menos mal mi hijo ya está trabajando y no sufrió con los cupos del colegio. Él se graduó en Bosa cuando vivíamos allá.”
Conflictos espaciales	- “no, pues hay los mismos problemas que en Bogotá: el transporte, los robos, la inseguridad.”
Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)	- “que antes de construir más conjuntos, tengan en cuenta el transporte. En realidad, es un tema muy grave.”
Aspectos positivos de la	- “que es muy tranquilo dentro de los conjuntos y las zonas verdes.”

ciudadela	
-----------	--

Entrevistas enfocadas

Azul: Transporte

Verde: Infraestructura habitacional y pública

Rojo: Infraestructura educativa

Conflictos espaciales encontrados

Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)

Aspectos positivos de la ciudadela

Entrevista C-1 (Abogado representante de entidad financiera)

1: ¿Qué función cumple la empresa en la que trabaja? Y ¿qué labor desempeña usted en la misma?

Respuesta: Bueno, yo soy abogado, especialista en derecho administrativo, y trabajo para una entidad que otorga subsidios de carácter nacional, para compra de vivienda nueva de interés social. En su gran mayoría, tan vez hasta un 70% la aplicación de los subsidios es en Ciudad Verde. Mi función es hacer una supervisión legal, un control de todos los procesos administrativos: todos los asuntos legales, en cuanto a familia, contratos, escrituración, fiducias, encargos fiduciarios, todo lo que concierne al aspecto legal en cuanto a la adquisición de vivienda, comprometiendo recursos de la nación.

2: ¿Cuáles con las quejas más frecuentes expuestas por los habitantes de Ciudad Verde luego de adquirir su vivienda?

Respuesta: una de las cosas que más se puede percibir es que su ubicación es muy alejada y la entrada a Bogotá no es que sea muy fácil. Otro factor importante es la

inseguridad. Básicamente movilidad y seguridad son los criterios que más se pueden percibir. Lo digo con conocimiento propio, porque dentro de los asuntos que yo llevo, puedo autorizar la venta o el arriendo de estos inmuebles y a los que le he llevado el proceso y han adquirido vivienda me han comunicado su descontento por estos factores.

3: ¿Qué respuestas o soluciones legales da la empresa para solucionar estas problemáticas?

Respuesta: en cuanto a los aspectos de movilidad y seguridad, **realmente la entidad otorgante de los subsidios no tiene un competencia legal o funcional que permita dar una solución de fondo. De igual manera la adquisición de la vivienda es un consentimiento libre, espontaneo, voluntario, que tiene el comprador o el beneficiario del subsidio. Realmente como entidad que entrega subsidios, no podemos dar esas soluciones, ya que no se ajustan a las causales que, pues, establece la legislación civil; se permite que puedan vender o arrendar y cuando no está de acuerdo se les sugiere que devuelvan los recursos para poder vender, pero solución no podemos dar.**

4: ¿Estas soluciones crean conflictos de los beneficiarios de los subsidios la empresa o los aminoran?

Respuesta: **Cuando el comprador entiende que la entidad no puede dar solución a sus problemáticas, no busca generar conflictos, es más, las respuestas que entregamos son bien aceptadas por los compradores, se crean conflictos directamente con la alcaldía de Soacha.**

5: Desde su punto de vistas ¿Qué normas o medidas legales podrían implementarse para evitar las problemáticas encontradas?

Respuesta: **desde mi punto de vista, se debe fortalecer la política pública de seguridad social. Se debe establecer un musculo financiero bastante grueso, en el orden territorial en**

cuanto a Soacha y a Bogotá, para hacer una ampliación de la Autopista Sur, en cuanto a movilidad. En cuanto a el bienestar social, se debe invertir para generar infraestructura escolar y de salud. El estado, más desde la perspectiva nacional, como gobierno nacional, tiene que ponerle un poco más de cuidado al macroproyecto de Ciudad Verde. Yo considero que Ciudad Verde es una BOMBA DE TIEMPO. Si no hay una intervención legal, normativa y de acto de gobierno, yo creo que se puede presentar un fuerte inconveniente a futuro.

6: ¿Qué aspectos positivos encuentra en la ciudadela?

Respuesta: Realmente lo más significativo que encuentro como factor bueno de las viviendas que se entregan en la ciudadela, es la posibilidad de acceso a vivienda a familias vulnerables o de escasos recursos.

Cuadro de análisis

Herramienta	Entrevista semiestructurada
Categoría	Abogado representante
Problemáticas (transporte)	- “una de las cosas que más se puede percibir es que su ubicación es muy alejada y la entrada a Bogotá no es que sea muy fácil”
Problemáticas (infraestructura pública y de vivienda)	-Relacionadas a la maya vial.
Problemáticas (infraestructura educativa)	-No asevera en estas problemáticas
Conflictos espaciales	- “Otro factor importante es la inseguridad”
Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)	- “realmente la entidad otorgante de los subsidios no tiene un competencia legal o funcional que permita dar una solución de fondo. - “De igual manera la adquisición de la vivienda es un consentimiento libre,

	<p>espontaneo, voluntario, que tiene el comprador o el beneficiario del subsidio.</p> <p>- “Realmente como entidad que entrega subsidios, no podemos dar esas soluciones, ya que no se ajustan a las causales que, pues, establece la legislación civil; se permite que puedan vender o arrendar y cuando no está de acuerdo se les sugiere que devuelvan los recursos para poder vender, pero solución no podemos dar.</p> <p>- “desde mi punto de vista, se debe fortalecer la política pública de seguridad social.”</p> <p>- “Se debe establecer un musculo financiero bastante grueso, en el orden territorial en cuanto a Soacha y a Bogotá, para hacer una ampliación de la Autopista Sur, en cuanto a movilidad.”</p> <p>- “En cuanto a el bienestar social, se debe invertir para generar infraestructura escolar y de salud. El estado, más desde la perspectiva nacional, como gobierno nacional, tiene que ponerle un poco más de cuidado al macroproyecto de Ciudad Verde. Yo considero que Ciudad Verde es una BOMBA DE TIEMPO. Si no hay una intervención legal, normativa y de acto de gobierno, yo creo que se puede presentar un fuerte inconveniente a futuro.”</p>
Aspectos positivos de la ciudadela	- “es la posibilidad de acceso a vivienda a familias vulnerables o de escasos recursos.”

Entrevista C-2 (habitante de Ciudad Verde, exestudiante de secundaria de la IED colegio Fernando Mazuera Villegas)

1: ¿en qué conjunto residencial de Ciudad Verde reside?

Respuesta: Azalea II

2: ¿La casa donde reside es arrendada o propia?

Respuesta: es propia, mi papá a está pagando las cuotas al banco, pero es propia.

3: ¿En qué institución educativa estudió mientras reside en Ciudad Verde?

Respuesta: Pues buscamos cupos en el colegio Chiloe, pero no se pudo y seguí estudiando en el Villegas (IED Fernando Mazuera Villegas), el colegio donde estudiaba cuando vivíamos en Bosa.

4: ¿Fue fácil estudiar en la Ciudadela?

Respuesta: no, pues **no había ni un cupo en ningún colegio de acá.**

5: ¿Cómo es la ruta de su lugar de vivienda a su lugar de estudio?

Respuesta: no, pues **era un poco peligroso cuando cogía el colectivo cerca a Bosa, pero de ahí para allá era normal si no había trancón. Me demoraba como 15 minutos en llegar.**

6: ¿Por qué abandono sus estudios?

Respuesta: pues **porque los recibos llegaban re caros y le aprobaron un préstamo a mi papá para mejorar el apartamento. Pues con las cuotas del apartamento, los recibos y lo del préstamo ya me tocaba irme a pie hasta Piamonte (Barrio donde Bosa donde se ubica el colegio), porque no le alcanzaba a mi cucho para el carrito y las onces. Yo intente buscar un trabajo porque ese viaje a pie si era re peligroso y largo, sobre todo en San José y la Alameda (barrios de Bosa cercanos a Ciudad Verde) era peligroso, eso hay mucho ñero. Me salió trabajo en lo de cocheros (hamburguesas) para los fines de semana. Me ganaba 50 Lukas y ya me daba pereza pegarme ese viaje hasta el Mazuera (colegio en Bosa) y me puse a validar con lo que me ganaba en un instituto en la alameda y ya después me empezó a ir mal, y trabajando ya me daba pereza el estudio y me salí de estudiar.**

7: ¿Cuáles son las problemáticas, concernientes a Ciudad Verde, que atraviesan su cotidianidad (transporte, cupos educativos, salud, etc.)?

Respuesta: No, pues nada, **ahorita lo más problemático es que hay mucho ñero y están robando re arto y hay mucho güiro y todo. Y que no hay cupos en los colegios y eso le toca a uno re lejos para todo.**

8: ¿estas problemáticas generan conflictos con otras personas?

Respuesta: **con los ñeros, que vienen a robar y la policía con los ñeros. De por sí la policía siempre se pelea con los ñeros, digamos cualquier problema ya están entrando a lo**

malo, a los tiestazos y cuando hay problemas suaves que uno necesita a la policía nunca llegan, así estén en la esquina, se pueden dar cuenta que hay peleas y no hacen nada.

9: ¿Qué aspectos positivos encuentra en Ciudad Verde?

Respuesta: como que ahorita le están invirtiendo arta plata a toda la zona común, entonces pues todo se ve como más bonito y si roban todavía pero ya no tanto. Otra parte buena digamos apoyan lo que le gusta a uno, hacen batallas de rap y así cosas como para jóvenes los de Soacha.

10: ¿Qué propuesta podría aportar para que la ciudadela mejore?

Respuesta: Pues algo bueno sería que mejoren la policía. Que los policías estén más pendientes ahí.

Cuadro de análisis

Entrevista semiestructurada	
Herramienta	Exestudiante
Categoría	
Problemáticas (transporte)	<p>-“Yo intente buscar un trabajo porque ese viaje a pie si era re peligroso y largo, sobre todo en San José y la Alameda (barrios de Bosa cercanos a Ciudad Verde) era peligroso, eso hay mucho ñero”</p> <p>- “era un poco peligroso cuando cogía el colectivo cerca a Bosa, pero de ahí para allá era normal si no había trancón. Me demoraba como 15 minutos en llegar.”</p> <p>- “ya me daba pereza pegarme ese viaje hasta el Mazuera (colegio en Bosa) y me puse a validar con lo que me ganaba en un instituto en la alameda y ya después me empezó a ir mal, y trabajando ya me daba pereza el estudio y me salí de estudiar”</p>
Problemáticas (infraestructura pública y de vivienda)	- “los recibos llegaban re caros y le aprobaron un préstamo a mi papá para mejorar el apartamento. Pues con las cuotas del apartamento, los recibos y lo del préstamo ya me tocaba irme a pie hasta Piamonte (Barrio donde Bosa donde se ubica el colegio), porque no le alcanzaba a mi cucho para el carrito y las onces.
Problemáticas (infraestructura educativa)	- “Pues buscamos cupos en el colegio Chiloe, pero no se pudo y seguí estudiando en el Villegas (IED Fernando Mazuera Villegas), el colegio donde estudiaba cuando vivíamos en Bosa.”

	- “no había ni un cupo en ningún colegio de acá”
Conflictos espaciales	- “ahorita lo más problemático es que hay mucho ñero y están robando re arto y hay mucho güiro y todo” - “con los ñeros, que vienen a robar y la policía con los ñeros. De por sí la policía siempre se pelea con los ñeros, digamos cualquier problema ya están entrando a lo malo, a los tiestazos”
Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)	- “Pues algo bueno sería que mejoren la policía. Que los policías estén más pendientes ahí.”
Aspectos positivos de la ciudadela	- “como que ahorita le están invirtiendo arto plata a toda la zona común, entonces pues todo se ve como más bonito y si roban todavía pero ya no tanto. Otra parte buena digamos apoyan lo que le gusta a uno, hacen batallas de rap y así cosas como para jóvenes los de Soacha.”

Entrevista C-3 (habitante de la ciudadela estudiante de secundaria del colegio El Japón)

1: ¿en qué conjunto de Ciudad Verde vive?

Respuesta: yo vivo en el conjunto manzanilla.

2: ¿el apartamento en el que vive es arrendado o propio? Y si es propio ¿cómo la adquirió?

Respuesta: el apartamento es arrendado.

3: ¿Estudia en Ciudad Verde?

Respuesta: no, pues actualmente yo estoy estudiando es en el colegio Japón, eso queda más o menos por el barrio Kennedy central.

4: ¿es cerca el colegio donde estudia a su lugar de residencia?

Respuesta: No, pues por lo general en hora pico me demoro cuarenta minutos en llegar, entonces cuando tengo que llegar al colegio a las 9 de la mañana, estoy saliendo de mi casa a las 7:30 de la mañana.

5: ¿es seguro o peligroso su recorrido al colegio donde estudia?

Respuesta: Si, pues, me parece seguro, ya que estudiantes y trabajadores cogen la misma ruta que cojo para ir al colegio, entonces no me siento tan sola en esos recorridos de mi casa al colegio.

6: ¿tiene fácil acceso al transporte para llegar a su colegio?

Respuesta: sí, tengo fácil acceso, porque tengo el paradero de bus cerca a mi casa.

7: ¿vivir en Ciudad Verde ayuda o dificulta a su desarrollo académico?

Respuesta: Pues no me trae ningún inconveniente ni me ayuda, mi vida académica transcurre con normalidad.

8: ¿Cuál cree que es la problemática más grande de Ciudad Verde?

Respuesta: la primera sería la inseguridad, porque los barrios de Bosa son bien peligrosos. Otra son los mosquitos, porque en frente de los conjuntos donde yo vivo no han construido y hay un potrero y eso llama mucho mosquito y eso ha sido un problema para las personas del conjunto. Y otro problema son los trancones que se forman por la Autopista Sur para salir y entrar a Bogotá.

9: ¿Cómo cree que puede mejorar la ciudadela?

Respuesta: yo pienso que la ciudadela podría mejorar con la construcción de más colegios cercanos y centros médicos, porque para ir al médico toca en Bogotá y también impidiendo que las calles sean invadidas por vendedores ambulante.

10: ¿Qué es lo que más le gusta de Ciudad Verde?

Respuesta: pues lo que más me gusta de Ciudad Verde es la tranquilidad que transmiten las zonas verdes y pues ese ambiente familiar.

Cuadro de análisis

Entrevista semiestructurada	
Herramienta	Estudiante de secundaria
Categoría	
Problemáticas (transporte)	- “Pues por lo general en hora pico me demoro cuarenta minutos en llegar, entonces cuando tengo que llegar al colegio a las 9 de la mañana, estoy saliendo de mi casa a las 7:30 de la mañana.” - “Y otro problema son los trancones que se forman por la Autopista Sur para salir y entrar a Bogotá.”
Problemáticas (infraestructura pública y de vivienda)	- “Otra son los mosquitos, porque en frente de los conjuntos donde yo vivo no han construido y hay un potrero y eso llama mucho mosquito y eso ha sido un problema para las personas del conjunto”
Problemáticas (infraestructura educativa)	No asevera en este aspecto.
Conflictos espaciales	- “la primera seria la inseguridad, porque los barrios de Bosa son bien peligrosos.”
Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)	- “yo pienso que la ciudadela podría mejorar con la construcción de más colegios cercanos y centros médicos, porque para ir al médico toca en Bogotá y también impidiendo que las calles sean invadidas por vendedores ambulante.”
Aspectos positivos de la ciudadela	- “lo que más me gusta de Ciudad Verde es la tranquilidad que transmiten las zonas verdes y pues ese ambiente familiar.”

Entrevista C-4 (Coordinador de ruta informal que comunica Ciudad Verde con la Autopista Sur)

1: ¿en qué conjunto de Ciudad Verde vive?

Respuesta: Yo vivo en Calicanto.

2: ¿su apartamento es propio o arrendado? Y si es propio ¿cómo accedió a él?

Respuesta: Yo vivo en arriendo y me vine a Ciudad Verde porque son bonitos y los arriendos son más económicos.

3: ¿Cuál es su ocupación actual?

Respuesta: en estos momentos soy coordinador de rutas piratas que llevan a las personas de Ciudad Verde a la Autopista Sur.

4: ¿Cuál es su función en las rutas de transporte informal que llevan gente de Ciudad Verde a la Autopista Sur?

Respuesta: Pues yo estoy pendiente de los carros que llegan y no los dejo parquear en la cuadra (para recoger gente) si no tienen los papeles en orden, si no tienen la revisión técnico-mecánica y los papeles a nombre del que este conduciendo. Que tengan su pase y sus seguros.

5: ¿Cómo es el funcionamiento de las rutas informales?

Respuesta: Pues los carros sales de Ciudad Verde en el Olímpica, ahí recogen gente para acá (Autopista Sur). Acá es diferente (Autopista Sur, al lado del Centro Comercial Mercurio). Aquí hay tres cuadras donde se paran los carros que van a recoger gente, la del Puente, la de la Bomba y la de Mercurio. En cada cuadra hay un encargado que coordina y está pendiente de quien llega y verifica los papeles y que sea de fiar. Por lo general es gente conocida de Ciudad Verde o gente que venía con su carro desde hace mucho a acá la que hace la Ruta. Cada encargado tiene un radio con el que se comunica con las tres cuadras y cuando los de transito están por la ruta los conductores le informan al encargado, lo llama o le deja mensaje y el avisa a los otros para que cambien de ruta.

6: ¿Qué aspectos positivos o negativos tiene la ruta para ustedes (trabajadores de la ruta) y para los habitantes de Ciudad Verde?

Respuesta: pues lo primero es el trabajo. Acá muchos jóvenes sin trabajo vienen con su carrito, así sea viejo y hacen la ruta y tienen un ingreso y vienen padres cabezas de familia sin trabajo y hasta señores que por la edad no les dan trabajo; entonces les entra un ingreso para ayudarse y a las familias también. A bueno y a mí me ayuda con mi trabajo de coordinador. Acá somos dos, uno por la mañana y otro por la tarde, de 5 a.m. a 11 a.m. y de 6 pm a 12 pm, luego de los turnos nos reconocen algo los que vienen a parquear en las cuadras y con eso nos pagan el día.

Lo otro pues es el transporte que se presta a la gente. Eso un taxi cobra mínimo \$ 5.000 por llevar a la gente de acá a Ciudad Verde y nosotros 1.000 \$ por persona y el carro la deja en el conjunto que necesite. Igual que el taxi, pero mas barato y esos buses que salen de allá les cobran \$ 1.500 y van todos llenos. Eso este transporte es mucho mejor.

7: ¿Qué conflictos han tenido las rutas informales por prestar el servicio?

Respuestas: La gente si agradece mucho este servicio. Con los taxistas se peleaba, pero ya ellos vienen en las horas valle y nosotros estamos en las horas pico, entonces ya no hay problema. Con tránsito (policía de tránsito y transporte) si es difícil hermano porque vienen acá a sacarnos o ponen retenes en las rutas para quitarnos los carros o plata y eso toca coger otras rutas que hacen muy demorada la llegada. Por los de transito es que tenemos los radios; si van llegando nos avisamos y todo mundo se va y si están en una ruta se avisa también. El problema con eso es que ya no entra la plata a los que trabajamos en las rutas y los que necesitan el transporte pues les toca taxi o esperar el bus. Eso es otra cosa, que esperar el carro acá es muy seguro, nosotros estamos pendientes de la seguridad, que no haya robos ni droga, ni nada de eso, en cambio esperar en la Autopista Sur si es más

peligroso y en Ciudad Verde también roban, pero nosotros no dejamos que roben ni nada, donde parqueamos.

8: ¿alguna vez la constructora o la gobernación se acercó a ustedes para saber que necesidades o que problemáticas tenían?

Respuesta: nunca hermano, eso solo vienen a sacarlo a uno de acá y a ver como lo friegan a uno.

9: ¿Cuál sería su propuesta para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos que viven en Ciudad Verde?

Respuesta: pues hermano, yo creo que nos dejen trabajar. Cuando nos llega la policía y nos toca irnos, a la gente le toca esperar un poco de tiempo o pagar taxi y la gente que vive allá no somos ricos. Si nos dejan sin poder trabajar, la agente se queda sin transporte y nosotros sin trabajo y ahí si cómo vamos a pagar un taxi. La solución es que nos dejen trabajar.

Y otra cosa importante es que pongan colegios, porque trasportamos muchos estudiantes y eso es un gasto muy bravo para la gente, en vez de tenerlos estudiando cerca a sus hijos.

9: ¿Qué aspectos positivos encuentra en Ciudad Verde?

Respuesta: lo bonito que son los conjuntos y los apartamentos por dentro, y lo tranquilo dentro de los conjuntos. Las zonas verdes. Es bonito.

Cuadro de análisis

Herramienta	Entrevista semiestructurada
	Coordinador Ruta informal (Ciudad Verde – Autopista Sur)

Categoría	
Problemáticas (transporte)	- “Eso un taxi cobra mínimo \$ 5.000 por llevar a la gente de acá a Ciudad Verde y nosotros 1.000 \$ por persona y el carro la deja en el conjunto que necesite. Igual que el taxi, pero mas barato y esos buses que salen de allá les cobran \$ 1.500 y van todos llenos. Eso este transporte es mucho mejor.”
Problemáticas (infraestructura pública y de vivienda)	No asevera en este aspecto
Problemáticas (infraestructura educativa)	- “otra cosa importante es que pongan colegios, porque trasportamos muchos estudiantes y eso es un gasto muy bravo para la gente, en vez de tenerlos estudiando cerca a sus hijos.”
Conflictos espaciales	<p>- “Con los taxistas se peleaba, pero ya ellos vienen en las horas valle y nosotros estamos en las horas pico, entonces ya no hay problema.”</p> <p>- “Con tránsito (policía de tránsito y transporte) si es difcil hermano porque vienen acá a sacarnos o ponen retenes en las rutas para quitarnos los carros o plata y eso toca coger otras rutas que hacen muy demorada la llegada.”</p> <p>- “Por los de transito es que tenemos los radios; si van llegando nos avisamos y todo mundo se va y si están en una ruta se avisa también. El problema con eso es que ya no entra la plata a los que trabajamos en las rutas y los que necesitan el transporte pues les toca taxi o esperar el bus.</p> <p>- “esperar el carro acá es muy seguro, nosotros estamos pendientes de la seguridad, que no haya robos ni droga, ni nada de eso, en cambio esperar en la Autopista Sur si es más peligroso y en Ciudad Verde también roban, pero nosotros no dejamos que roben ni nada, donde parqueamos.”</p> <p>- “eso solo vienen a sacarlo a uno de acá y a ver como lo friegan a uno.”</p>
Propuestas de los habitantes (posibles mejoras)	- “pues hermano, yo creo que nos dejen trabajar. Cuando nos llega la policía y nos toca irnos, a la gente le toca esperar un poco de tiempo o pagar taxi y la gente que vive allá no somos ricos.”
Aspectos positivos de la ciudadela	- “lo bonito que son los conjuntos y los apartamentos por dentro, y lo tranquilo dentro de los conjuntos. Las zonas verdes. Es bonito.”