



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA
NACIONAL

Nuestro barrio Tenerife II no está en venta

Comprensión de la reproducción del espacio abstracto a partir del proyecto de movilidad y transporte Ampliación Troncal Caracas en Usme, Bogotá

Ángela Katherine Díaz Ramos

Universidad Pedagógica Nacional
Facultad de Humanidades
Departamento de Ciencias Sociales
Bogotá
2021

Nuestro barrio Tenerife II no está en venta

Comprensión de la reproducción del espacio abstracto a partir del proyecto de movilidad y transporte Ampliación Troncal Caracas en Usme, Bogotá

Ángela Katherine Díaz Ramos

Trabajo de grado para optar al título de:

Licenciada en Ciencias Sociales

Tutor:

Madisson Yojan Carmona Rojas

Línea:

Investigación en Geografías Críticas y Educación

Universidad Pedagógica Nacional

Facultad de Humanidades

Licenciatura en Ciencias Sociales

Bogotá

2021

A la memoria de Carlos Torres García, líder barrial y comunal

“Así de esa manera, logramos sacar las escrituras, logramos sacar todo, y pues para la nueva generación, para los hijos que están, para ti, que está haciendo esta entrevista. Gracias por tenerme en cuenta, que vean el valor de todos nosotros, el trabajo que se hizo, y que esto quede para los futuros estudiantes, que no queden solamente las palabras escritas en un libro, sino que haiga un video como lo estoy haciendo de corazón. Contar lo que pasa, contar lo que fuimos y que ojalá hacia futuro, no solamente aquí en este barrio, sino donde haiga una persona que le tenga corazón de ser presidente de una JAC, lo hagan limpiamente. Sino [a] la comunidad ayudarle mucho, esa es la ganancia de uno, no ganar que por [unos] envueltos o un tamal, que sea limpio, honesto, que cuando uno se vaya de este mundo se vaya con orgullo” (J.C. Gonzales, comunicación personal, octubre 12, 2020).

Agradecimientos

Agradezco en primer lugar a mi familia, a mis padres por toda su comprensión y apoyo incondicional, a mis hermanas por ayudarme, guiarme y acompañarme en este camino, a mis sobrinos que con su alegría y bondad me subían el ánimo siempre.

Agradezco a mis vecinos y vecinas, que me abrieron la puerta de su casa, me contaron sus historias, me motivaron para realizar esta investigación, porque construyeron y sacaron este barrio adelante.

Agradezco a la universidad pública y a todas las bonitas experiencias vividas allí, a mis amigxs del semestre, por cada salida de campo, trabajos juntxs, risas, historias, desmadres, porque hicieron de este camino algo muy alegre y agradable.

Agradezco a los y las profes, que me brindaron su apoyo, me motivaron, creyeron en mí, me apoyaron en la distancia, a cumplir metas, a mejorar, a esos profes de los que aprendí tanto para la vida.

Agradezco a esas muchas personitas que me ayudaron, animaron y acompañaron de tantas formas, a esos muy tesos que me guiaban en el camino, a las que estuvieron hay durante todo el proceso, y que me acompañan desde hace algunos años, a los que en esa noche de desanimo me brindaron su hombro, a los y las que me ayudaron cuando me faltaba poco y pensaba que no iba a poder, a los que me acompañaron desde la distancia, a todxs muchas, muchas gracias.

Tabla de contenido

Tabla de contenido.....	6
Introducción	9
Capítulo I.....	12
1.1. La génesis del trabajo de grado	12
1.2. Antecedentes	13
1.2. Definición del problema.....	20
1.3. Metodología	25
Capítulo II.....	30
2.1. El espacio como producto y productor.....	30
2.2. El espacio abstracto.....	37
2.3. La lógica o racionalidad técnica.....	46
2.4. Financiarización	50
2.5 Agentes, tensiones e intereses	60
Capítulo III.....	67
3.1 Tenerife II, geografía histórica.....	67
3.2. Apropiación frente a dominación.....	78
3.3. Papel del Estado en la reproducción de lo abstracto	99
Capítulo IV	105
4.1. Proyecto Ampliación Troncal Caracas.....	105
4.2. La lógica o la racionalidad abstracta que subyace y reproducen este tipo de proyectos..	119
4.3. Expropiación	145
Conclusiones	148
Referencias.....	151

Tabla de gráficos

Gráfico 1 Planteamiento del problema.....	26
Gráfico 2 Proceso de reproducción social.....	35
Gráfico 3 Proceso de producción del espacio.....	38
Gráfico 4 Diferencias espacio absoluto y abstracto.....	40
Gráfico 5 Espacio producido no abstracto.....	45
Gráfico 6 Categorías marco teórico.....	66
Gráfico 7 Tensión formal – informal.....	78
Gráfico 8 Apropiación frente a dominación.....	80
Gráfico 9 Elementos de apropiación del espacio.....	85
Gráfico 10 Elementos de apropiación – Autoconstrucción de las casas.....	89
Gráfico 11 Elementos de apropiación – Autogestión de los servicios.....	95
Gráfico 12 Elementos de apropiación – Consolidación comunitaria y colectiva.....	99
Gráfico 13 Hallazgos revisión documental y prensa.....	121
Gráfico 14 Apartados respecto a los discursos en los POT y PDD.....	122
Gráfico 15 Discursos movilidad.....	129
Gráfico 16 Discursos de modelo de ciudad.....	131
Gráfico 17 Apartados respecto a lógica técnica en los POT y PDD.....	138

Tabla de Mapas

Mapa 1 Área contexto.....	70
Mapa 2 Localización Tramo 1 Proyecto Ampliación Troncal Caracas	111
Mapa 3 Localización Tramo 2 Proyecto Ampliación Troncal Caracas	112
Mapa 4 Localización Tramo 3 Proyecto Ampliación Troncal Caracas	113
Mapa 5 Afectación informada en el 2017 frente a planeación vial 2021	134
Mapa 6 Alternativa 1 planteada por el Consorcio	141
Mapa 7 Alternativa 2 planteada por el Consorcio	141
Mapa 8 Alternativa 3 planteada por el Consorcio	143

Tabla de imágenes

Imagen 1 Fotografía de la localidad de Usme desde la Avenida Caracas.....	69
Imagen 2 Fotografía de Doña Juana tomada con zoom desde el barrio Tenerife II.....	74
Imagen 3 Volante 1 entregado a la comunidad de Tenerife II.....	116
Imagen 4 Volante 2 entregado a la comunidad del barrio.....	133
Imagen 3 Nuestro barrio no está en venta.....	148

Anexos

Anexo 1.....	157
Anexo 2.....	160

Introducción

El presente trabajo surge desde la preocupación inicial de la posible demolición del barrio Tenerife II, ubicado en la localidad quinta de Usme, en Bogotá, enmarcado en el proyecto de movilidad y transporte “Ampliación troncal Caracas” del Plan Distrital de Desarrollo de Enrique Peñalosa del año 2016, el cual está pensado para el sur de la ciudad y contempla la ampliación y extensión del sistema de transporte masivo Transmilenio.

Se pretende comprender dicha problemática desde la postura teórica de la geografía crítica y la producción social del espacio, la cual permite verlo no como un contenedor, sino en una relación compleja y contradictoria en la que existen tensiones, agentes e intereses. En esta misma dirección, se desarrolla la categoría de espacio abstracto planteada por Henri Lefebvre (2013), en la cual el espacio es tomado por el predominio de lo concebido, proyectado y planeado, al tiempo que se impone sobre espacios vividos, practicados y apropiados.

Así, la pregunta central de este trabajo es *¿Cómo los programas y proyectos de movilidad y transporte reproducen la lógica abstracta que circula en el espacio?*, dicho interrogante cobra importancia en tanto permite ampliar la comprensión de las formas en las que se imponen los proyectos urbanos de infraestructura vial en los territorios y la vida de las personas.

El documento se divide en cuatro grandes capítulos: en el primero se encuentra el planteamiento de la investigación, en el segundo el marco teórico, en el tercero el análisis de como el barrio es un espacio apropiado y en el cuarto, se analiza la reproducción de lo abstracto en el proyecto Troncal Caracas.

De esta forma, el Capítulo I, está compuesto por la génesis del trabajo de grado, basada en mi historia de vida personal, los antecedentes de la investigación, los cuales giran en torno a la indagación de los proyectos de infraestructura vial, la definición del problema, de la cual se desprenden las preguntas centrales de investigación, objetivos e hipótesis y, por último, se encuentra, la metodología propuesta.

Respecto a la metodología, se elige la cualitativa interpretativa, debido a la forma en que se analiza el proceso social y por el carácter exploratorio e interpretativo que tiene el investigador. Así, de acuerdo a los diferentes momentos de la investigación, se realiza una revisión documental

en torno a los Planes de Ordenamiento Territorial (2000, 2004) y Planes Distritales de Desarrollo (2008, 2012, 2016) y, en el mismo sentido, se realiza una revisión de prensa en torno a Transmilenio. Ambas revisiones para entender cómo se reproducen y presentan los proyectos de movilidad. Igualmente, se realizan siete entrevistas a profundidad a diez habitantes del barrio Tenerife II, para indagar sobre la producción de significantes que existen respecto al espacio, los conflictos y tensiones que se dan dentro de agentes urbanos y la construcción del sentido cotidiano de lo espacial.

En el Capítulo II, se muestra el marco teórico que orienta la investigación. Allí, se desarrollan conceptos claves como, la producción social del espacio y el espacio abstracto de Henri Lefebvre (2013), la lógica o racionalidad técnica de Lefebvre (2013) y Garnier (1976), la financiarización de Raquel Rolnik (2019) y los agentes, las tensiones e intereses dentro del espacio social de Carlos Torres Tovar (2007).

En el Capítulo III, se responde a la pregunta específica ¿Cómo el barrio Tenerife II da cuenta de un espacio apropiado frente a lógicas abstractas de dominación? Aquí, se elabora una geografía histórica del barrio y un análisis desde la apropiación del espacio, tomando como base los elementos estructurantes identificados en las entrevistas a profundidad. Por último, se analiza el papel del estado en la reproducción de lo abstracto, para evidenciar que entra en tensión con lo anterior.

Finalmente, el Capítulo IV responde a la segunda pregunta específica ¿Cómo se manifiesta esta lógica de abstracción en el Proyecto Ampliación Troncal Caracas? De ahí, se realiza una caracterización del proyecto de movilidad y transporte pensado para el sur de la ciudad, se muestra cómo se reproduce la lógica abstracta por medio de discursos y lógicas técnicas, y en último lugar, se enuncia el posible proceso de expropiación.

No estará demás traer a colación que una parte de esta investigación se desarrolla en medio de una pandemia global, con el virus denominado Covid-19, el cual inicia su propagación en el mes de marzo del año 2020 y que continua activo. A la fecha (agosto, 2021), se reportan aproximadamente 210 millones de casos y 4,4 millones de muertos a nivel mundial. Lo anterior, es importante mencionarlo porque es en este contexto en el que se desarrolla la última parte del proceso investigativo, lo que implica la realización de la investigación en un escenario de encierro, aislamiento y distanciamiento social, que conlleva a cambiar las dinámicas de encuentro y relación,

modificando varias pautas de la vida cotidiana. Esto tiene una afectación en lo económico, emocional y social, que se evidencia en dificultades para la continuación del presente trabajo de grado, relacionadas con tiempo, dinero, entre otros factores, frente a las nuevas prioridades que la realidad exige.

Falta decir, que de este trabajo se espera, desde una postura crítica, la comprensión de la problemática en la que está envuelta el barrio Tenerife II, ya que, si bien no se plantea una propuesta pedagógica, se da el marco teórico y analítico para su posterior realización. Al mismo tiempo, se aspira que este trabajo sirva como sustento para una posible defensa del barrio.

Capítulo I

En este capítulo, se busca presentar el planteamiento que sustenta este trabajo de grado, para ello, se procederá a exponer la definición del tema investigativo, conformado por la génesis, el estado del arte, la definición del problema y la metodología. Con relación al primer aspecto, se pretende comentar la dimensión política y personal del caso de estudio, el barrio Tenerife II. Con respecto, al segundo aspecto, se muestra la revisión de antecedentes realizada para la construcción del problema de investigación, para esto se retoman los proyectos de infraestructura vial, como inquietud inicial. Finalmente, se expone el campo problemático con su categoría central: el espacio abstracto, su relación analítica con el proyecto de movilidad y transporte Ampliación Troncal Caracas Sur y su posible afectación a escala barrial y local, a su vez, se plantean las preguntas generales y específicas que guían el trabajo, tanto los objetivos e hipótesis, y, por último, la estrategia metodológica cualitativa-interpretativa elegida para el análisis y la comprensión del asunto.

1.1. La génesis del trabajo de grado

El origen de este trabajo de grado, está vinculado con un interés personal que soporta el problema de investigación, con respecto a la dimensión cercana y política del caso de estudio, el barrio Tenerife II, teniendo en cuenta que mi casa hace parte de este barrio y la producción e historia del mismo hacen parte del sentido de mi existencia. Con esto quiero decir, que la atención e inclinación está conectada con hechos individuales y colectivos que se involucran con el tema de análisis como nacer y crecer en este lugar, concordar el tiempo de mi propia existencia con la historia de autoconstrucción de la vivienda, estar, vivir y compartir una serie de luchas conjuntas al lado de mis padres, hermanas y vecinos –tomar la posesión del lote, lograr la personería jurídica, obtener los servicios públicos, adquirir las escrituras, conseguir la pavimentación– y, por último, con el asunto de reconocer hoy un espacio socialmente, constituido, configurado y conformado. Por todo ello, se convierte Tenerife II en parte fundamental de la familia, de vecinos y vecinas y de nuestras vidas.

De igual forma, el interés personal, en el marco y dentro del proceso de investigación, cobra vital importancia, al ser la causa de selección del tema, brindar un acercamiento vivencial y biográfico del contexto, motivar dentro del desarrollo del trabajo, y permitir mayor cercanía al

realizar la indagación de la problemática. Vale la pena mencionar, que es en el camino y gracias al desarrollo del planteamiento que puedo darle mayor grado de detalle, profundidad y análisis al proceso socio-espacial que se da y en el que está envuelto el barrio Tenerife II.

Menciono, además, con relación a la génesis del trabajo de grado, la inexistencia de algunos postulados con respecto a la definición del problema, que serán construidos a lo largo de la pesquisa analítica. Este proceso, tiene inicio, con unas preguntas preliminares relacionadas con el modelo de ciudad, la lógica espacial y los proyectos de infraestructura vial, primeras inquietudes, que se logran ampliar y desarrollar a través de la revisión de antecedentes y la lectura teórica. Lo anterior, permitirá desde la perspectiva geográfica crítica, llegar a plantear el punto de la investigación, que hace referencia a comprender la forma como se reproduce la lógica abstracta del espacio.

1.2. Antecedentes

Proyectos de infraestructura vial

La revisión de antecedentes parte de una inquietud inicial, que refiere a poder entender la lógica espacial que existe tras los Proyectos de Infraestructura Vial –en adelante PIV– que se realizan en la ciudad. Para poder solventar esta duda, se realiza una primera investigación con relación a los siguientes temas: las conexiones entre zonificación y transporte, transporte y ordenamiento, planeación urbana, y Transmilenio, el sistema de transporte masivo de Bogotá. Lo anterior, con el fin de poder entender qué tipo de correspondencia y niveles de influencia existen entre el espacio urbano y los PIV, y dar una entrada al tema de investigación desde la postura de distintos autores y autoras.

Para empezar, según Liliana Aparicio (2010), los proyectos de infraestructura urbana son un factor de cambio dentro del desarrollo de las ciudades, al generar nuevas dinámicas tanto a nivel económico como político. En el sentido que existe un aumento de la participación y gestión por parte de agentes privados, en la construcción y funcionamiento de estas grandes intervenciones, en el que se da la inserción de cierto tipo de capital en la producción del espacio urbano y la estructuración de la ciudad. Esta entrada, es la privatización, que se realiza inicialmente con los operadores de infraestructuras, y que se da, de acuerdo con Liliana Aparicio, tras la

flexibilización de las barreras que permiten el ingreso a nuevos participantes del mercado, y generan la consecuente reducción de la inversión pública.

En ese sentido, referente a la relación entre la acción pública y la iniciativa privada en el aprovisionamiento de infraestructuras, Priscilla Connolly (2015) plantea que siempre ha existido una combinación entre el capital privado y la estructura urbana, ejemplo de ello, es la producción de ferrocarriles como el sistema metro. Por lo tanto, señala que la inversión pública en infraestructura de transporte, permanece y no se ha reducido; por el contrario, que los cambios están relacionados con una serie de “arreglos” (Connolly, 1993, p.9) referidos a las formas de articulación entre ambos actores.

En ese sentido, Aparicio (2010) continua y menciona, que el crecimiento de las ciudades ha estado interrelacionado con los Proyectos de Infraestructura Vial (PIV) al considerar el transporte como configurador de su morfología, ya que es dentro de las lógicas de accesibilidad a este tipo de sistemas que se han modificado las estructuras urbanas. De esta forma, Dupuy (como se citó en Graham, 2000), formula la influencia de la infraestructura como adaptador territorial, es decir, como organizador de las urbes, que se ordenan así, en torno a este tipo de servicios (energía, comunicaciones, agua, transporte). Específicamente la infraestructura vial, ha tenido influencia en la configuración de ciudad, teniendo en cuenta que, la accesibilidad a ella, es determinante para las construcciones en vivienda, la ubicación de comercios y la construcción de equipamientos.

a. Zonificación y transporte.

Existen una serie de estudios que tienen como campo de análisis la relación entre usos de suelo y transporte, en los que se puede encontrar una correspondencia entre el aumento de bienes y servicios, con la cercanía a este tipo de sistemas. Al respecto, Liliana Aparicio (2010) señala que “la capacidad del transporte como mediador en las condiciones de accesibilidad constituía un importante factor en la tendencia de localización de los usos” (p.37). De esta forma, se plantea que la accesibilidad a estos medios ha determinado, la localización, rentabilidad, valorización y acceso al suelo, y considerar que es dentro de estas lógicas que se modifican las estructuras urbanas, dentro las dinámicas de construcción, ubicación y valorización de hogares y almacenes, con una tendencia general de zonificación, donde la mayor cantidad de estructuras urbanas se encuentran en las zonas céntricas.

Ahora bien, es necesario definir y hacer una distinción entre transporte y movilidad. Andrea Gutiérrez (2012) plantea, el primero como vector con el cual se realiza el desplazamiento, y el segundo como una “práctica social de desplazamiento en el territorio” (p.23). Esta definición, será compartida por otros autores (Apaolaza et al., 2016) que de igual forma, entenderán el transporte como el medio por el cual se realiza el traslado y la movilidad como una acción socialmente construida de moverse de un lugar a otro, que implica cierto grado de recurrencia y que está inmersa dentro de un comportamiento grupal. Con respecto a ello, es importante mencionar los planteamientos de Jirón y Zunino Singh (2017) sobre la movilidad, como una práctica social que sucede en movimiento, ligada a la experiencia cotidiana, relacionada con los cuerpos, los sentidos, las escalas, y los otros, y que, en ese sentido, de ser una relación social es a su vez, política. En ese orden de ideas, se entiende no meramente como “un reflejo de las estructuras sociales, es decir, que solamente las reproduce, sino que es productora de estas diferencias” (p.1).

Algunas investigaciones hablarán del capital espacial dentro de la movilidad, desde una relación mixta entre sujeto social y territorio, en el que el sujeto presenta unas prácticas y capacidades, interrelacionadas con unos recursos y posibilidades que genera el territorio. El concepto de capital espacial (Apaolaza y Blanco, 2015), tiene dos componentes esenciales para su interpretación dentro de esta visión, un primer componente, es los recursos de movilidad, recursos materiales inherentes al sujeto, en el que se encuentran la capacidad para acceder a un pasaje, la tenencia o no de un vehículo; y recursos inmateriales con las representaciones del territorio y el conocimiento de las redes de transporte. Un segundo componente, son las condiciones territoriales, cuestiones externas al sujeto teniendo en cuenta las características del territorio y del transporte, que hacen referencia a la fragmentación, los usos del suelo, la infraestructura y la oferta existente (Apaolaza et al., 2016).

Para ejemplificar el anterior concepto, se puede usar el estudio de caso realizado por Apaolaza et al. (2016) en cuatro barrios de Buenos Aires y Santiago de Chile (dos periféricos y dos pericentrales), en los que se exponen las condiciones territoriales entre dos zonas de comparación. Las pericentrales, con procesos de industrialización y posterior abandono que han dado paso a dinámicas inmobiliarias, igualmente, con mayor oferta de transporte y accesibilidad a la centralidad; los periurbanos, con lógicas metropolitanas de vivienda pública, vivienda autoconstruida, y nuevos barrios cerrados, donde se encuentra en menor medida medios para

realizar el traslado. Lo que se plantea, con base a estos lugares, es que en las zonas pericentrales por las condiciones territoriales que presentan, es decir, altos atributos de transporte y mejores escenarios de movilidad, llegan a tener un uso del suelo distinto y una valorización mayor del mismo, debido a la existencia de ventajas traducidas en mayores escalas de proximidad, mejor posición y conexión. Por el contrario, las zonas periurbanas que presentan unas condiciones territoriales de fragmentación, una oferta y configuración deficiente del transporte público y mínima dotación de servicios, tienen, por consiguiente, menor valorización, y en ellas primarán, los recursos del sujeto social y las características individuales y del hogar.

De esta forma, el capital espacial es diferencial, lo que implica que depende tanto de las características del sujeto social, como del territorio. Es aquí, por lo tanto, que cobran importancia los PIV, al generar ventajas dentro de las condiciones espaciales, de esta forma, tienen la función de generar mejoras en la circulación, y también de forjar reposicionamientos simbólicos como materiales en determinadas zonas. Lo anterior, propiciará procesos de valorización del suelo, generación de mayores tasas de ganancia y aumento en las dinámicas inmobiliarias. En palabras de Apaolaza et al. (2016) “un proyecto de infraestructura vial, puede traer consecuencias diferenciales, ya que pueden ser desigualmente aprovechados dependiendo el actor urbano, donde se encuentran los agentes rentabilizadores del suelo, que pueden sacar ventaja o causar obstáculo en términos de residencia y desplazamiento” (p.22).

b. Transporte y ordenamiento.

En algunos estudios (Tarazona, 2008; Aparicio, 2010) se ha evidenciado que no existe siempre una relación de correspondencia entre el tipo de transporte y la estructura urbana. Como lo explica Liliana Aparicio (2010), los medios para realizar el traslado, no siempre corresponden a las estipulaciones establecidas dentro del modelo de ordenamiento, debido a que, han carecido de una organización estructurada y se han producido con relación a las exigencias de demanda que tienen las ciudades. De esta forma, están determinados y responden a las posibilidades tecnológicas, las competencias espaciales y las capacidades financieras, de un momento específico.

Como lo indica Adriana Tarazona (2008), para entender la relación entre transporte y ordenamiento, es necesario analizar los Grandes Proyectos Urbanos (GPU) y la forma como se articulan con la planeación de ciudad. Por otra parte, se hace indispensable comprender que estos

no son solo las obras emblemáticas, sino que “asumen, en muchos casos, la forma de programas de intervención a través de un conjunto de acciones urbanas de nivel intermedio que por su integración tienen un profundo impacto en el desarrollo de una ciudad” (p.13). Estos se clasificarán en tres generaciones:

- Los de primera generación se basan en priorizar y dar mayor importancia a la construcción como obra pública, ejecutada por el gobierno y planteados como solución a demandas urbanas.
- Los de segunda generación, tienen una intervención de mayor amplitud y permiten en muchos casos la entrada del sector privado.
- Los de tercera generación son aquellos realizados a escala metropolitana.

A modo de ejemplo, con el caso específico de Transmilenio, como lo afirma Tarazona (2008), este tuvo una apuesta de transformación que pretendía solventar la deficiencia en transporte a escala funcional y social, pero no a escala urbanística, planteándolo como un GPU de primera generación, que tuvo como objetivos la eficiencia, accesibilidad, equidad y competitividad, con un enfoque hacia lo social pero no un impacto hacia la estructura urbana. Así, no hubo una correspondencia con la planeación territorial, ya que el medio de transporte nunca se asumió como un componente de cambio, aun cuando sus efectos eran indudables. En ese sentido, “el diseño del sistema no tiene una articulación clara con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial ni con las políticas, planes y proyectos de desarrollo urbano de la ciudad” (Tarazona, 2008, p.16).

Con respecto a lo anterior, Liliana Aparicio (2010) plantea, frente al estudio realizado para el caso específico de Bogotá y el Sistema de Transporte Masivo -STM- Transmilenio, la existencia de tres tendencias:

1. La relación entre transporte y planeación ha sido moderada ya que el transporte responde a las necesidades de demanda, dejando de lado la planeación del mismo en torno al impacto en los cambios del uso del suelo (p.38).
2. Ausencia de articulación entre los sistemas de usos del suelo y el transporte, a pesar de las determinaciones generadas por el modelo de ordenamiento (p.42).

3. La implementación de Transmilenio se inserta dentro de un modelo de movilidad que tiende a reforzar el patrón de desarrollo concentrado, a la vez que impacta con una intensificación de los usos y actividades del suelo (p.48).

c. Planeación de ciudad.

Existieron diversos planes en torno la ordenación de la ciudad de Bogotá, en los que se pueden encontrar, el Plano Bogotá Futuro (Acuerdo 74 de 1925), que plantea un modelo de ensanche urbano, posteriormente en el año 1960 y subsiguientes, “modelos de tráfico considerados clásicos, los cuales aludían a cuatro fases básicas del transporte: a) determinación de la generación y atracción de los viajes según zonas, b) distribución de los viajes por motivos, c) distribución de los viajes según modo de transporte y d) asignación de los viajes entre zonas a la red” (Rodríguez, 2001, p.13). Y la adopción del Plan Vial Piloto en 1961, planteado por Le Corbusier que proyectaba una estructura vial anillar, que buscaba la accesibilidad del transporte, y la construcción de estos sistemas hacia los principales corredores arteriales para la satisfacción de la demanda.

Ahora bien, la planificación actual de Bogotá, se reglamenta por una serie de planes guía que actualmente son: el Plan de Desarrollo Distrital (PDD), ordenado por la Ley 159 de 1994, que especifica las políticas económicas, sociales, fiscales y territoriales durante el periodo del alcalde o alcaldesa elegida. El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) ordenado por la Ley 388 de 1997, que define los proyectos relacionados con el desarrollo físico del territorio con una duración de 12 años. Además de estos dos principales, existen otros más dentro de la proyección de ciudad, los Planes Locales, los Planes Maestros (entre ellos el de movilidad), y las Unidades de Planeamiento Zonal. La institución encargada de la elaboración es la hoy llamada Secretaría de Planeación Distrital y la aprobación de éstos pasa por Concejo Distrital.

Ahora bien, Salazar Ferro (2007), plantea que aún con la existencia de esta reglamentación, la construcción de la ciudad, más que planeada ha sido espontánea. Al afirmar, en primer lugar, que aunque el ideal es que todas las intervenciones pasen por esta planeación y aprobación distrital esto no sucede a cabalidad. En segundo lugar, existe un alto porcentaje de desarrollos informales y más de un 50% de obras que no tienen licencia de construcción. Y por último, las distintas proyecciones han tenido un conjunto de temas y problemas que abordar dentro de su elaboración, como la sostenibilidad ambiental, firmada por Colombia en la Cumbre de Río (1992), la

competitividad de las ciudades como factor esencial dentro de la economía globalizada y la equidad de los territorios, desde la cumbre de Hábitat en Vancouver (1976), sumado a las problemáticas particulares de las ciudades colombianas (el déficit en vivienda, el cubrimiento aún parcial de servicios públicos, la necesidad de mejor movilidad y el aumento de vivienda informal), que han dificultado el proceso de planeación de ciudad.

Sumado a ello, según Salazar Ferro (2007) la conformación de la planeación urbana en la ciudad con base a un esquema dual, entre la planeación “física” y la planeación “integral”, ésta última (integral) impulsada en Colombia a partir de los años 60, “bajo la influencia de la Alianza para el Progreso, la OEA y la CEPAL, a través de las Sociedades Interamericana, Colombiana de Planeación y el Centro Interamericano de Vivienda (CINVA)” (p.211), que plantean una combinación entre diferentes ámbitos para una intervención efectiva en el espacio, son otra de las causas del enredado y difuso panorama de planificación urbana.

d. Transmilenio.

Dentro de los análisis del Sistema de Transporte Masivo -STM- Transmilenio (Barrios, 2002; Hidalgo, 2003; Muñoz, 2006; Targa, 2002) se afirma, que sigue sin articularse con otros modos de transporte, y que muestra más que una integración, un desplazamiento y una monopolización de los corredores arteriales. De igual manera, que este medio mantiene la tendencia de concentración en el centro expandido, como principal punto de llegada con relación a los viajes. Al respecto, Aparicio (2010) plantea, que la única función cumplida por este STM de forma adecuada, ha sido la de conexión con el transporte regional, por medio de la interconexión con los portales.

A esto se añade, que Transmilenio está pensado como Bus de Tránsito Rápido (BRT), esta característica es de profundo análisis, ya que, la decisión de optar por este tipo sistema, en comparación, por ejemplo, de uno tranviario o metro, produce una serie de acciones y dinámicas distintas en el espacio. El BRT presenta carriles exclusivos, estaciones, varias puertas de acceso a los buses, que según Darío Hidalgo (2005) generan buenos niveles de servicio, pero que pueden llegar a generar altas emisiones de combustión, en comparación con otros modos de transporte. A su vez, existe una diferencia en cuanto a los costos iniciales, US\$5-20 millones por kilómetro para BRT, US\$30-160 millones para metros (World Bank, 2003), que hacen que el primero, sea una estructura financiable por el sector privado, que permite cortos plazos de implantación, mientras

que el segundo, requiera de un subsidio o de garantías públicas, además de construcciones a largo término.

Por último, es necesario tener en cuenta, en el caso del BRT y específicamente de Transmilenio, que es este modo de transporte aparte de requerir vías exclusivas y alta inversión en infraestructura (baja en comparación con los sistemas férreos), causa un impacto en el uso del suelo y la integración de usos mixtos, traducidos en mayores rentas y valorización en las zonas cercanas a las estaciones, que estarán relacionadas directamente con los beneficios de accesibilidad (Estupiñán, 2011).

1.2. Definición del problema

Mientras persista la cotidianidad en el espacio abstracto, con sus muy concretas coacciones; mientras sólo tengan lugar mejoras técnicas de detalle (frecuencia y rapidez de los medios de transporte, comodidad relativa); mientras la conexión entre los espacios –de trabajo, ocio, residencia– dependa de la instancia política y su control, el proyecto de cambiar la vida tan sólo quedará como un eslogan político, tan pronto abandonado como recobrado (Lefebvre, 2013, p. 117).

La construcción de infraestructura vial, la expansión de la ciudad y la producción de vivienda, son diferentes fenómenos urbanos que hacen parte de producción social y espacial, que bajo una lógica formalista (racional) pueden quedar relegados a un análisis relativo, tras un reduccionismo de la realidad. Lefebvre (1970), retoma la lógica dialéctica, para poder alcanzar un conocimiento de la totalidad de lo existente, en la que opera un movimiento e interacción permanente entre lo práctico y lo teórico, el contenido y la forma, lo subjetivo y lo objetivo. Ineludiblemente se parte del hecho particular, confusamente analizado por la percepción de lo sensible, y se separa momentáneamente para poder tener un entendimiento de la racionalidad de este, pero se vuelve al contenido histórico, práctico y social, para la comprensión del conjunto.

El análisis de la realidad planteado por Henri Lefebvre en su libro *La producción del espacio*¹ (2013) plantea así, la comprensión de este como totalidad y movimiento, en el que se toma en conjunto tanto la forma como el contenido en su interacción constante. Frente a este argumento es importante mencionar dos ideas principales, la primera relacionada con la concepción del espacio como producto y productor social del conjunto de las relaciones económicas y sociales, en

¹ Estas ideas desbordan este libro y son discutidas por el autor en otros textos precedentes: *La revolución urbana* (1972), *El derecho a la ciudad* (2017), y *Hacia una arquitectura del placer* (2018).

el que se vislumbra a partir de la lógica dialéctica a este como parte y todo, como cosa y proceso. Al respecto, Lefebvre (2013) señala, “el espacio como producto social, es el resultado de la acción social, de las prácticas, las relaciones sociales, pero a su vez es parte de ellas. Es soporte, pero también es campo de acción. No hay relaciones sociales sin espacio, de igual modo que no hay espacio sin relaciones sociales” (p.14).

La segunda idea, planteada igualmente por Henri Lefebvre (2013) y relacionada directamente con la anterior, es la cuestión del espacio abstracto, que hace referencia a la reducción de la totalidad del proceso, en que el espacio queda relegado al campo de la abstracción, es decir, ligado a la razón, la forma, lo general, y desligado de todo contenido. De esta manera, se puede evidenciar desde la producción social de espacio que la realidad socio-espacial es contradictoria, conflictiva, tensa, con agentes e intereses en juego, por el contrario que el espacio abstracto porta la negación de las diferencias, polaridades, singularidades, conflictos y en sí a la vida práctica y social (Lefebvre, 2013).

Ahora bien, es importante mencionar, que dicho espacio estará adscrito a la planificación como una de sus manifestaciones, teniendo en cuenta, la crítica lefebvreana a estos modos de organización, como formas de destrucción y degradación de la vida en la ciudad, con base, a la desaparición de la noción de valor de uso que existe en las actividades prácticas que se dan en el espacio social y que se desvanecen en el dominio del espacio como valor de cambio. Es decir, la abstracción se evidencia en la lógica o racionalidad técnica presente en la planeación urbana y el urbanismo ya que, esta se configura con base a representaciones del espacio basadas en lo concebido (mapas, proyecciones, planos), que aplastan lo vivido y que quedan desvinculadas de la práctica social.

El hecho de presentar estos problemas como "urbanos" es ya dejar en último plano sus determinantes sociales. En vez de ver en ellos el surgimiento de una nueva forma de contradicción social, se pretende hacerlos percibir como la consecuencia de una mala organización del espacio. Sucede lo mismo con la planificación urbana. Tal como es definido comúnmente, su papel tiende a acreditar la idea de que es el ambiente externo lo que determina el contenido de la existencia y que las formas espaciales determinan las relaciones sociales. Reconocemos aquí la tesis central de la ideología urbana que impregna la totalidad del discurso de los tecnócratas de la ordenación del territorio (Garnier, 1976, p.6).

Lo anterior, con miras a reducir la compleja realidad espacial y presentar al espacio como un producto acabado y aislado, de allí que el espacio abstracto y su racionalidad logre a su vez alejarnos del análisis de los procesos de producción y las relaciones de reproducción, dominación y explotación que pueden estar implicadas en la producción del espacio. Por consiguiente, la planeación urbana plantea una representación abstracta del espacio, que es movilizadora por agentes estatales, de capital, cuadros técnicos y expertos.

De esta forma, la planificación urbana, y allí las políticas de movilidad y transporte, sustentadas en dicha planeación, entran a influir en el espacio urbano, al destruir la compleja realidad de la práctica social y espacial, y ocultar tras la idea de una racionalidad, un orden social contradictorio y desigual. Esta situación deja en evidencia, primero, que el sentido de la vida (las prácticas, experiencias, lo sensorial y vivencial) es lo que el espacio abstracto obvia. Segundo, que este espacio permite y pretende la producción y reproducción de la racionalidad del capital, ya que, este se ordena dentro de los parámetros de la sociedad capitalista. Tercero, que hablamos verdaderamente de la imposición de espacios concebidos, proyectados, planeados, sobre espacios habitados, practicados y apropiados.

En este orden de ideas, entran los proyectos de infraestructura vial, que están sustentados en una determinada planeación urbana. Dichas pautas y marco regulatorio, influirán en los procesos del espacio urbano (transporte-expansión urbana, transporte-procesos de segregación, transporte-movilidad cotidiana) y en la configuración de cierto tipo de estructuras. Es en este contexto que se encuentra el Proyecto Infraestructura Vial (PIV) Ampliación Troncal Caracas, proyecto que plantea la ampliación y extensión de la Troncal del sistema de transporte masivo o Bus de Transito Rápido (BRT) de la ciudad de Bogotá –Transmilenio–. Frente a este proyecto es importante acotar dos cuestiones principales, relacionadas con la discusión planteada, con relación a la planificación urbana como manifestación del espacio abstracto, y la circulación de dicho espacio por medio de los proyectos de movilidad y transporte:

- a. Primero, que este proyecto se encuentra bajo los lineamientos, políticas y normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial, que es el que define los proyectos relacionados con el desarrollo físico del territorio y el Plan de Desarrollo que especifica las políticas económicas, sociales, fiscales y territoriales, dentro del periodo del Alcalde Enrique Peñalosa 2016-2020 en Bogotá.

- b. Segundo, la existencia con este proyecto de afectación directa en variadas escalas, la ciudad de Bogotá, la localidad quinta de Usme, la microcentralidad periférica de Santa Librada, y finalmente el barrio Tenerife II.

Referente a Usme, es una zona periférica de la ciudad donde se encuentra el suelo de expansión para Bogotá, múltiples proyectos en relación con construcción de viviendas y condiciones precarias en relación de salud, transporte, educación, equipamientos. En el que el proyecto se planea dentro de la afirmación de suplir la demanda de viajes generados y donde se realizará la demolición parcial –para la creación de un carril de Transmilenio– del sector Santa Librada, sector que corresponde a una senda comercial configurada en tanto centralidad (microcentralidad) periférica de la localidad, así como la posible afectación total del Barrio Tenerife II, área establecida para la localización de la estación intermedia Yomasa dentro de la construcción de uno de los tramos del proyecto, siendo así, dentro de esta construcción proyectada la demolición total de este barrio.

Teniendo este panorama general, la pregunta general que guía este trabajo es, ¿cómo los proyectos de movilidad y transporte reproducen la lógica abstracta que circula en el espacio? Y las preguntas específicas ¿cómo el barrio Tenerife II da cuenta de un espacio apropiado frente a lógicas abstractas de dominación? ¿Cómo se manifiesta esta lógica o dinámica de abstracción en el proyecto de Ampliación Troncal Caracas?

En ese sentido, la presente investigación tiene como objetivo: comprender cómo los programas y políticas de movilidad y transporte reproducen la lógica abstracta que circula en el espacio. Para ello, se tendrá en cuenta, la planeación urbana y la lógica técnica, y se partirá de la preocupación inicial tras la posible demolición del barrio Tenerife II con el proyecto de Ampliación Troncal Caracas.

Para poder entender este caso concreto más que, desde el análisis de elementos, sino a través del entendimiento de los procesos (Harvey, 2018), se plantea el espacio abstracto como categoría teórica, considerado como una representación del espacio (concebido) completamente desligada de los espacios de representación (vivido) que desconoce las experiencias, sentires y prácticas y que actúa como instrumento para el funcionamiento del capitalismo. A su vez, se toma como base la producción social del espacio en el que el espacio se define por ser un producto y productor de las relaciones económicas y sociales.

En último lugar, analizar la lógica del capital que se produce y reproduce, y que refiere en la actualidad a la financiarización del espacio urbano. De igual forma, pasa por plantear que esta reducción formal causa una ocultación de los agentes, las tensiones y los intereses que se encuentran en la compleja realidad social-espacial, y que estas dinámicas de distanciamiento y enajenación son producto y productoras de una alienación hacia lo urbano. Este trabajo entonces, busca comprender cómo los proyectos de movilidad y transporte reproducen la lógica abstracta que circula en el espacio, explicar el proyecto de Ampliación Troncal Caracas desde esta discusión y dar cuenta de los espacios apropiados frente a los espacios con lógicas abstractas de dominación.

De esta forma se plantea que, en la sociedad se reproducen ciertas representaciones espaciales reducidas a códigos, señales, prohibiciones y pautas de ordenación, estas representaciones se imponen a una realidad compleja y amplia llena de sentidos, experiencias, corporalidades, deseos y conflictos. Por lo tanto, se puede identificar, que en la realidad urbana existe una tensión entre las representaciones (concebidas) y el espacio vivido dentro de la práctica social. Tal es el caso, del conflicto que se da entre la cotidianidad del barrio Tenerife II, espacio habitado por los usuarios y habitantes lleno de prácticas significantes; con el Proyecto de Ampliación Troncal Caracas que se somete a la racionalidad que impone el urbanismo y la planificación.

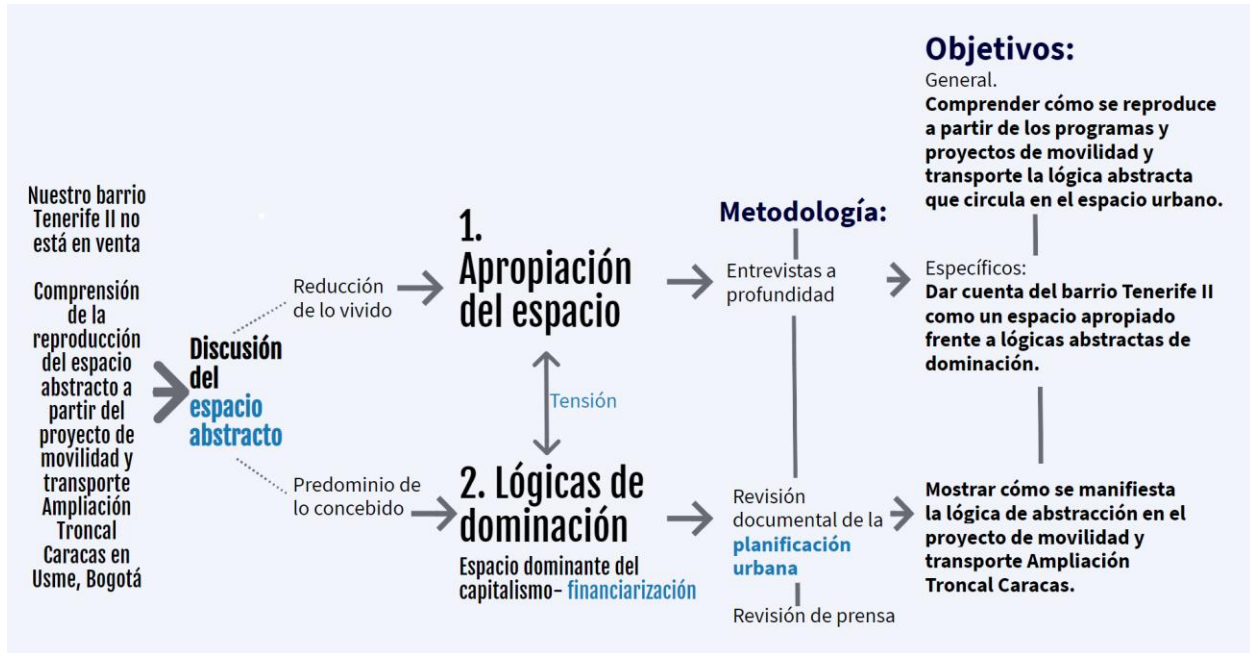
Se alude entonces al planteamiento de la hipótesis, tras la pregunta general de ¿cómo los proyectos de movilidad y transporte reproducen la lógica abstracta que circula en el espacio? Planteando, que la manera por la cual circula dicha racionalidad es a través de la planificación urbana y los grandes programas de movilidad, teniendo en cuenta que, dichos programas cumplen el papel de ser los vehículos o las formas por las cuales circula una lógica en el espacio urbano y al ser parte de una planificación ordenada en el escenario de la proyección de ciudad. Sobre la forma en como esto sucede, se parte por admitir que es por medio de discursos, tensiones y lógica técnica presente en la planeación y en la ciudad. Finalmente, que dicho orden espacial lo que permite y busca es la producción y reproducción del capital.

Asimismo, se considera, que es posible dar cuenta de los espacios apropiados con la realización de una geografía histórica del barrio Tenerife II. Lo anterior, por medio de una aproximación escalar, un dialogo entre lo teórico y la práctica social, y una de la toma de lo experiencial en términos de apropiación. A su vez, se plantea que un análisis del proyecto de

Ampliación Troncal Caracas desde la discusión de lo abstracto, permitirá comprender los aparatos ideológicos manipulados bajo la apariencia de racionalidad, las formas como se reducen las diferencias, las lógicas que animan este tipo de proyectos y el carácter alienado que tiene en últimas el proceso.

Grafica 1

Planteamiento del problema



Fuente: Elaboración propia (2021)

En ese sentido, se busca comprender cómo se reproducen a partir de los programas y proyectos de movilidad y transporte la lógica abstracta que circula en el espacio urbano. Dar cuenta del barrio Tenerife II como un espacio apropiado frente a lógicas abstractas de dominación. Finalmente mostrar cómo manifiesta la lógica de abstracción en el proyecto de movilidad y transporte Ampliación Troncal Caracas.

1.3. Metodología

Al considerar el análisis de la realidad social que se sostiene y que se ha planteado, una realidad social compleja, contradictoria y en movimiento, se propone que el método de investigación más afín con dicha perspectiva, teniendo en cuenta, dos de sus características principales, es el cualitativo-interpretativo. Estas características se refieren, primero, a la forma

como es visto el proceso social, puesto que hace parte de una serie de “prácticas y discursos sujetos a constantes reformulaciones y resignificaciones, que resultan de varios factores: la experiencia histórica, la posición en el eje de hegemonía y la situación concreta” (Guber, 2004, p.26). Segundo, al papel exploratorio e interpretativo que tiene el investigador dentro de este método, al asumir como compromiso la interpretación de los significados y las prácticas sociales, más allá de lograr una objetividad.

Por tal razón, al intentar comprender la totalidad del proceso social y espacial en el que está envuelto el barrio Tenerife II y el Proyecto de Ampliación que lo afecta, además de las formas de reproducción del espacio abstracto, se hacen necesarias estas características al querer adentrarse en las relaciones sociales que configuran la trama social, y poder dilucidar el conocimiento y los significados que los agentes tienen de las situaciones y de la realidad espacial. Según Bonilla Castro y Rodríguez Sehk (2005) “los investigadores cualitativos usan el método cualitativo para captar el conocimiento y las interpretaciones que comparten los individuos sobre la realidad social que se estudia y es definida como un producto histórico, es decir, validada y transformada por los mismos sujetos” (p.87).

En el marco de dicha metodología, se presentan cada una de las distintas técnicas e instrumentos de recolección de información usados durante la investigación (revisión documental, revisión de prensa, entrevistas a profundidad), de los cuales es importante mencionar, que operan más como momentos dentro del proceso exploratorio, al articularse cada una de estas búsquedas o indagaciones metodológicamente con el sentido del trabajo. De esta forma, la revisión documental con sus silencios y palabras, permite un primer acercamiento a la discusión del espacio abstracto, sus agentes, sus discursos, sus conflictos. La revisión de prensa, concede una perspectiva de análisis de la reproducción del espacio abstracto como discurso. Finalmente, las entrevistas a profundidad, indagan sobre la producción de significantes que existen sobre el espacio, los conflictos y tensiones que se dan dentro de agentes urbanos y la construcción del sentido cotidiano de lo espacial.

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera necesario exponer cada uno de estos momentos a mayor amplitud. En primer lugar, con relación a la revisión documental, para poder resolver la pregunta general del trabajo de investigación, se hace necesario analizar la planeación urbana que interviene en el desarrollo de la ciudad, teniendo en cuenta que, dentro de esta planeación se

encontrarán las bases generales de los programas y proyectos de movilidad y transporte que se planean para la capital. En ese sentido, se realiza la revisión documental de los Planes de Ordenamiento Territorial (2000, 2004) y Planes de Desarrollo de la ciudad de Bogotá como caso de estudio (2008, 2012, 2016). Esta revisión con el fin de comprender como se configuran a partir de estos proyectos de gobierno tensiones, lógicas técnicas y espaciales como estrategias de abstracción y cuales han sido estas estrategias específicamente, además, entender la manera en la cual el espacio urbano circula dentro de esta lógica y racionalidad, al descifrar el sentido oculto que subyace a un discurso aparentemente transparente. Para esta revisión se tienen las siguientes especificaciones:

- Se toma desde el año 2000 teniendo en cuenta que, nuestro estudio se centra en el caso específico de la Ampliación de la Troncal Caracas de Transmilenio, de esta forma se toman los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y Planes de Desarrollo Distrital (PDD) a partir de la creación de Transmilenio (TM) en Bogotá, con el inicio de siglo XXI.
- Se tienen cuenta que los POT y PDD presentan una lógica particular en el tiempo y pueden llegar considerarse como manifestación del juego político local.
- Se identifican los agentes dentro de cada uno de los planes, las tensiones que tienen, los discursos que presentan, la lógica técnica que existe, la lógica espacial que instaura y el papel del Estado.
- Los POT tienen una vigencia de doce años, siendo analizados los del año 2000 y 2004, aún vigentes. Los PDD tienen vigencia de cuatro años acorde con el mandato del alcalde local, siendo analizados respectivamente 2008-2012, 2012-2016, 2016-2020.

En segundo lugar, la apuesta metodológica sobre la revisión de prensa, tiene como fundamento poder analizar la prensa como un escenario discursivo en donde circula el sentido de lo abstracto. Para ello, se toman como base las noticias referentes al sistema de transporte Transmilenio y se pregunta cómo se vende la idea en los medios de comunicación de este sistema, desde el año de su creación (2000) hasta hoy. Se indaga así, sobre las formas en las cuales se reproduce el discurso y se muestra el proyecto, el sentido urbano que se comunica y la manera en

cómo se financian estos programas y proyectos. Siendo importante mencionar las siguientes especificaciones:

- El análisis de las noticias, de igual forma que la revisión documental parte desde el año 2000.
- Se analizan periodos de cinco años para poder relacionar con la alcaldía del momento, y un año más que el anterior para determinar si existió alguna variación.
- Se indaga en cada noticia sobre las formas de reproducción del discurso (como se vendió la idea), sentido urbano que presentan (idea de orden urbano), estructura económica (proceso de financiación).

En tercer lugar, desde la noción de producción social del espacio, se atribuye a una realidad social la capacidad producir y crear, y se remite a la existencia de una población o un grupo urbano agente o actuante dentro de un conjunto espacial. Tal es el caso, del barrio Tenerife II donde se dio un proceso de autoconstrucción de vivienda² por parte de las familias, en el que ellas mismas desarrollan el proceso de producción de sus casas al contar con solamente su fuerza de trabajo, es decir, son vecinos y vecinas los que han modelado este espacio, esto es, una comunidad o colectividad con capacidad de creación. De esta manera, dentro del método de investigación planteado (cualitativo-interpretativo) es importante, analizar la totalidad del proceso y allí la colectividad que es la que realmente concibe, percibe y vive el espacio, esto con el fin de, evidenciar que la comunidad desde sus propias formas de relación y en algunos casos de oposición, configura o genera mayores grados de tensión o contradicción dentro de la producción espacial, asimismo que, identificar si la población, se reconoce como un agente urbano dentro de la producción de ciudad y la forma como se gestionan y se manifiestan los conflictos entre agentes (comunidad, Estado, instituciones financieras) en distintas escalas.

² Los procesos de urbanización en periferias de América Latina han tenido que ser procesos de producción de espacio informal, siendo esta urbanización informal la suma de dos elementos 1. una forma de producción pre mercantil -la autoconstrucción- (pre mercantil al no tener división de trabajo, al hacer la construcción del bien sin recurrir al mercado) y 2. una forma de ocupación del suelo de manera ilegal, siendo estos dos ingredientes trascendentales al ser procesos que las personas de bajos ingresos pueden realizar y que se convierten en la única forma de poder acceder a una vivienda (Jaramillo, 2008).

Para ello, se opta por la realización de entrevistas a profundidad, entendidas según Guber (2004) como:

La relación social a través de la cual se obtienen enunciados y verbalizaciones, además de instancias de observación (...) La mayoría de los temas abordados por las entrevistas en investigación social son cuestiones que los informantes quizá manejen cotidianamente, no reflexiva sino prácticamente, en el transcurso de su vida, en sus contextos específicos (p.35).

Se toman, desde un ejercicio de observación e interpretación, donde el investigador “suspende el juicio momentáneamente” (Guber, 2004) como apertura al sentido común, amplía la mirada y los sentidos. Lo anterior, para articular aspectos que no se hayan contemplado en la investigación, y tener en cuenta lo que la gente hace, lo que dice que hace y lo que se supone debe hacer.

En ese sentido, “el trabajo de campo no es sólo un medio de obtención de información, sino el momento mismo de producción de datos y elaboración de conocimientos” (Guber, 2004, p.23) y la entrevista es una herramienta que busca descubrir más que ratificar, para poder comprender así, el proceso de producción de sentido en torno al espacio abstracto (lógica espacial, las tensiones y conflictos, dominio de lo técnico sobre lo político) y captar el sentido de lo dialéctico de la producción social del espacio, que en últimas es un proceso contradictorio y en movimiento.

Así, se elabora una guía de entrevista (Anexo 1); que plantea una serie de puntos que pueden abordarse en distintos encuentros, diferente orden y con posibilidad de agrupación (Guber, 2004). De esta forma, se realiza una articulación entre las categorías prácticas y metodológicas del problema de investigación (lógica espacial, las tensiones y conflictos, dominio de lo técnico sobre lo político) con los momentos específicos que la entrevista plantea (momento de apertura, momento de focalizar y profundizar) y las preguntas guía.

Es así como, la metodología planteada permite un acercamiento y posterior análisis de la problemática, para dar respuesta a las preguntas generales y específicas del trabajo de grado, en la que es fundamental la realización de una revisión documental de la planeación urbana y la prensa dentro de la comprensión de la reproducción del espacio abstracto, así como, de entrevistas a profundidad a las personas que habitan, viven, apropian el territorio de estudio.

Capítulo II

En este capítulo, se pretende mostrar el sustento teórico que orienta la presente investigación. En ese sentido, se explicarán los conceptos clave utilizados para el análisis de la problemática planteada. En primer lugar, se desarrolla la conceptualización de la producción social del espacio (Lefebvre, 2013), así como el contexto en el que surge dicho planteamiento, los distintos tipos de relaciones sociales que lo fundamentan, el carácter del espacio como producto y productor, y los tres momentos del espacio social, elementos que permitirán puntualizar la concepción que se tendrá sobre el espacio. En segundo lugar, referente al “espacio abstracto” (Lefebvre, 2013) categoría guía, se expone su consolidación, definición, y papel dentro del capitalismo, de la mano, de un tercer momento, relacionado con la lógica o racionalidad técnica, en el que se encuentra la “planificación urbana” (Garnier, 1976, p.6) como manifestación de la lógica abstracta. Un cuarto lugar, en el que se entra a analizar, la forma actual de producción y reproducción del capital, con la existencia de rasgos de financiarización en la ciudad y la vida misma (Rolnik, 2019), el cual entra a cumplir un papel en la proyección y construcción de estructuras de movilidad. Finalmente, en el marco de esta concepción teórica, la indagación por los agentes, las tensiones e intereses (Tovar, 2007), dentro del espacio social, específicamente la ciudad de Bogotá. Se iniciará entonces con el primer aspecto.

2.1. El espacio como producto y productor

Antes de producir efectos en lo material (útiles y objetos), antes de producirse (nutriéndose de la materia) y antes de reproducirse (mediante la generación de otro cuerpo), cada cuerpo vivo es un espacio y tiene su espacio: se produce en el espacio y al mismo tiempo produce ese espacio (Lefebvre, 2013, p.218).

El espacio, el espacio geográfico, el espacio arquitectónico, el espacio rural, el espacio urbano y un sinnúmero de propuestas más que acompañaran esta palabra, muestran una preocupación latente por realizar un análisis del espacio donde se ha buscado las formas de definirlo, determinarlo, y de dar, a lo largo del tiempo, una caracterización sobre éste. Dentro de esta preocupación latente la mayoría de determinaciones dadas, concluyen, en dejarlo relegado a ser simplemente un rasgo más de la sociedad, de esta forma, es solo hasta hace algunas décadas que el espacio ha cobrado mayor importancia y se ha empezado a comprender que los procesos sociales son de naturaleza eminentemente espacial. Así, el análisis del espacio como una característica más

se ha convertido en insuficiente para entender la realidad social y se ha vuelto entonces necesario una investigación más amplia propia de perspectivas nacientes.

Estas perspectivas, según Edward Soja (2008), inician a partir de la década de los 60, tras la crisis de las grandes metrópolis capitalistas, donde ahora suceden los levantamientos y las revueltas populares por aquellos menos beneficiados del auge económico de los países industriales. El anterior proceso, que inicia en dicho periodo, siguiendo al autor será llamado de *reestructuración del capitalismo generado por una crisis*. Al respecto, Soja señala que dicha reestructuración tendrá consecuencias que, “serían percibidas en todas las escalas de la vida humana, desde la global hasta la local, marcando otro punto de inflexión en la geohistoria del capitalismo industrial-urbano” (p.150) y que conllevarán un momento de cambio acelerado y a una reconfiguración material e ideológica intensa. De esta forma, es en este incipiente proceso de cambio, que se demandan nuevas formas de comprender y analizar el espacio social del momento.

En ese sentido, la crisis destaparía la debilidad que tienen las teorías urbanas del momento para dar explicación a lo que sucede en el espacio y en las calles de las grandes ciudades modernas, dinámicas de confusión y agitación que estas teorías pretendían regular y ordenar. Surgen así, los nuevos enfoques, para analizar la influencia de la lógica del capital en el espacio. Estos enfoques, retoman los postulados de Marx y Engels, en los que se puede rastrear más que una preocupación por la cuestión espacial, la existencia de unos abordajes frente a las rupturas económicas y sociales que conllevaban a revueltas sociales y crisis económicas, usados como base para el análisis espacial. De esta forma, nace un nuevo enfoque de análisis neo-marxista del espacio urbano, que se basará en poder comprender “no solo la crisis urbana, sino la verdadera naturaleza del proceso de urbanización y de la producción social del espacio urbano” (Soja, 2008, p.154).

En esa medida, se da entrada a una corriente crítica con diversas perspectivas, pero en particular basadas en el marxismo. Esta corriente, tiene entonces su preocupación en explicar la ciudad capitalista y el capitalismo, con su característica inherente de producir y reproducir pobreza y desigualdad (Soja, 2008). De esta forma, como lo afirma Soja (2008) el enfoque neomarxista naciente busca, por un lado, la comprensión de las crisis que se estaban dando en las urbes, y, por otro lado, vincular el análisis del espacio a la sociedad, en el marco de las relaciones y procesos sociales que se caracterizan por el predominio de los intereses de clase.

En suma, el espacio ha sido entendido como espacio físico o contenedor de las relaciones sociales que en él se dan, sin embargo, esta postura deja de lado que el espacio también está impregnado por las características y la estructura social de poder y dominación. Así, se pueden evidenciar, por medio de las organizaciones del transporte, la movilidad en la vida cotidiana, los tipos de edificaciones que se construyen, que existe en la forma como se desarrollan estas manifestaciones, una producción que no está desligada del modo de producción dominante. Sin embargo, los análisis de algunas posturas teóricas (positivistas y deterministas) se mantienen, sin tener en cuenta, que el espacio es producto y productor de relaciones (culturales, sociales, biológicas, cotidianas), o aun cuando las tienen en cuenta, lo que pretenden realizar con ellas es un encubrimiento de las realidades sociales de despojo y explotación.

Bajo estos postulados, se hace importante una lectura desde un sentido crítico de transformación y de reconocimiento de la realidad, para no caer en una lectura parcializada y útil para las estructuras de dominación, en el que el modo de producción actual capitalista, se puede reproducir en el espacio, a través de una aparente organización que se muestra de forma estática y sin tensiones (Lefebvre, 2013). Con estos planteamientos, se da la inserción del análisis marxista al análisis espacial, que teóricos como Henri Lefebvre aportan a los estudios urbanos, que vuelcan al análisis de las relaciones sociales de clase y de poder que hay detrás del modo de producción, y su reestructuración con el estudio del espacio urbano.

Podemos afirmar que el espacio es una relación social, pero inherente a las relaciones de propiedad (la propiedad-del suelo, de la tierra en particular), y que por otro lado está ligado a las fuerzas productivas (que conforman esa tierra, ese suelo); vemos, pues, que el espacio social manifiesta su polivalencia, su «realidad» a la vez formal y material. Producto que se utiliza, que se consume, es también medio de producción: redes de cambio, flujos de materias primas y de energías que configuran el espacio y que son determinados por él. En consecuencia, ese medio de producción, producido como tal, no puede ser separado de las fuerzas productivas, incluyendo la técnica y el conocimiento, ni separado de la división social del trabajo, que lo modela, ni de la naturaleza, ni del Estado y las superestructuras de la sociedad (Lefebvre, 2013, p.141).

Desde esta postura crítica, Lefebvre (2013) plantea, que es necesario poder comprender el espacio como producción social, es decir como producto de un conjunto de relaciones económicas y sociales existentes, a su vez que, como productor mismo. Esta noción de producción del espacio le permitirá considerar a Lefebvre, “la forma en que cada sociedad genera y modela el espacio que

ocupa, y la forma en que el neocapitalismo³ modifica las relaciones de producción para perpetuarse” (p.43). Así, afirmar que el espacio es resultado del conjunto de relaciones económicas sociales y a su vez parte de ellas, es entender como intervienen las estructuras de dominación.

Para poder comprender mejor este planteamiento dialéctico, espacio producto-productor, es importante entender las relaciones sociales existentes. Estas relaciones son en su conjunto y en un flujo continuo, tanto económicas como sociales: “económicas, en las cuales se encuentran las relaciones de producción con la división y organización del trabajo, con manifestación en las funciones jerarquizadas; sociales, con las relaciones de reproducción que contiene las relaciones bio-fisiológicas entre sexos y edades, manifestada en la organización familiar” (Lefebvre, 2013, p.91). Adviértase que, este conjunto de relaciones de producción y reproducción no se pueden separar, ya que, se sostienen e interfieren la una a la otra.

Precisamente como lo explica Lefebvre (2013), es con el capitalismo moderno que se amplían a tres tipos de relaciones existentes en la reproducción de la sociedad y el espacio: *a.* las relaciones de reproducción biológica, entendidas como relaciones sexo-afectivas; *b.* la relaciones de producción de la fuerza de trabajo que de acuerdo al modo de producción capitalista estarán basadas generación de excedente y una clase explotada; y *c.* la reproducción de las relaciones sociales de producción en las que se encuentran dinámicas de explotación, desposesión y segregación. Estas últimas serán de gran importancia al ser constitutivas tras la reestructuración del capitalismo generada por una crisis:

En el centro, señalado aquí y allá, se halla la reproducción de las relaciones de producción, proceso que se desarrolla a la vista de todo el mundo, que se realiza en toda actividad social, incluidas las más indiferentes en apariencia (los ocios, la vida cotidiana, el hecho de vivir y el hábitat, la utilización del espacio) y que aún no ha sido objeto de un estudio global. Dicho proceso era inherente a la práctica social y no era considerado como tal (Lefebvre, 1976, p.54).

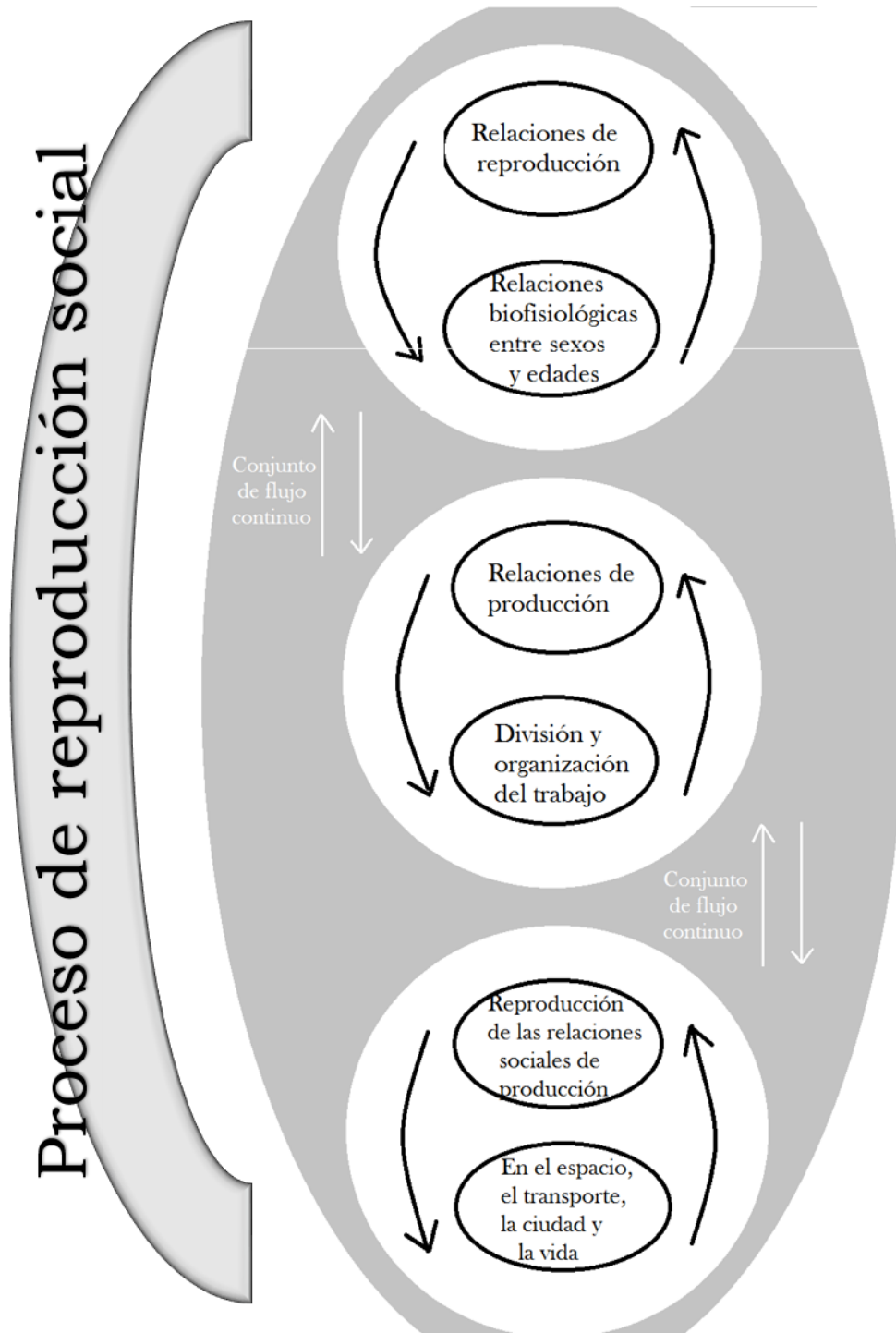
Esta producción social, se puede notar, por ejemplo, en el proceso de autoconstrucción de vivienda realizado por los habitantes del barrio Tenerife II. En el que, entre parejas conformaron familias, con la división del trabajo en el mundo capitalista la mayoría de hombres son trabajadores

³ El neocapitalismo vendría a imponerse como «sociedad burocrática de consumo dirigido» en la que todos los planos de existencia quedan atrapados en un espejismo de bienestar (Beloud, 1981).

asalariados con un sueldo mínimo, es decir mano de obra, y, existe una doble explotación evidenciada en el hecho de tener que trabajar para construir sus propias casas en su tiempo de “ocio”, que implica una doble jornada de trabajo. De igual forma, una desposesión y precariedad en torno a un techo, y finalmente, la utilización del espacio segregado en torno a la ciudad misma y lo cotidiano (incluidos los trayectos). Así, teniendo en cuenta este conjunto de relaciones económicas y sociales, se construyen las casas propias y se produce espacio.

Gráfico 2

Proceso de reproducción social



Fuente: Elaboración propia (2021)

Para entender la complejidad del espacio, teniendo en cuenta, que es producto y productor de un conjunto de relaciones. De acuerdo con Lefebvre (2013), se señala, que estas prácticas estarán en su estado de coexistencia y cohesión dentro del espacio social, por medio de ciertas representaciones simbólicas. Lo anterior, hace referencia a la intervención de diversos agentes sociales, económicos y políticos en la forma como perciben (práctica espacial), conciben (representaciones del espacio) y viven (espacios de representación), en el espacio, que se analiza, no desde una relación directa y transparente, sino, de desde desfases y contradicciones. Las representaciones simbólicas son descritas de la siguiente manera:

(a) *La práctica espacial*, que engloba producción y reproducción, lugares específicos y conjuntos espaciales propios de cada formación social; práctica que asegura la continuidad en el seno de una relativa cohesión. Por lo que concierne al espacio social y a la relación con el espacio de cada miembro de una sociedad determinada, esta cohesión implica a la vez un nivel de *competencia* y un grado específico de *performance*.

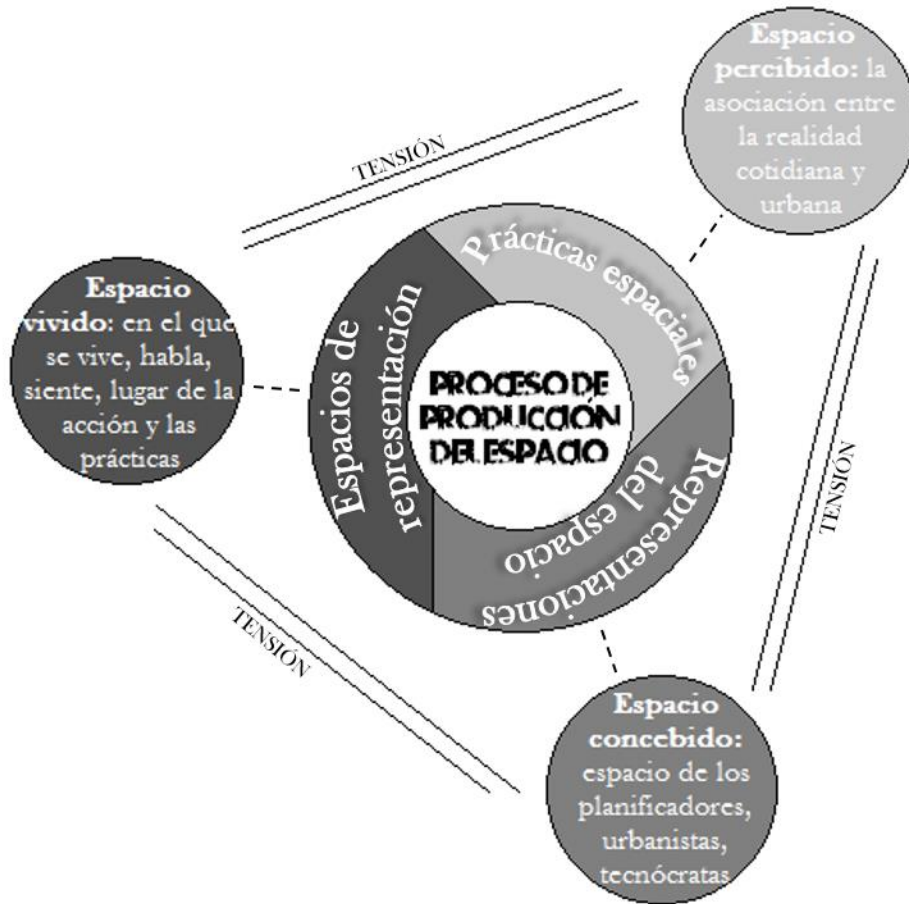
(b) *Las representaciones del espacio*, que se vinculan a las relaciones de producción, al «orden» que imponen y, de ese modo, a los conocimientos, signos, códigos y relaciones «frontales».

(c) *Los espacios de representación*, que expresan (con o sin codificación) simbolismos complejos ligados al lado clandestino y subterráneo de la vida social, pero también al arte (que eventualmente podría definirse no como código del espacio, sino como código de los espacios de representación) (Lefebvre, 2013, p.92).

Así, a cada una de estas dimensiones le corresponde un tipo de espacio como se puede evidenciar en el gráfico 2, en primer lugar, la práctica espacial se relaciona con el espacio percibido: lo que se encuentra y está presente en el espacio. En segundo lugar, las representaciones del espacio les conciernen el espacio concebido: pensado, planeado, diseñado y orientado desde la planificación. Y por último los espacios de representación que son la experiencia del espacio vivido: en el que se vive, crea y siente, donde se encuentra la pasión y la emoción. Lo anterior en su conjunto permitirá la comprensión de la realidad social como totalidad al reunirse lo percibido, concebido y vivido en el proceso de producción del espacio (Lefebvre, 2013).

Gráfico 3

Proceso de producción del espacio



Fuente: (Lefebvre, 2013). Elaboración propia (2021)

En conclusión, la forma del espacio social es así, reunión y coexistencia de todo lo que hay. A su vez, la conexión de lo físico, mental y social. Es la vida misma, pensamiento, y sociedad. Son tres momentos del espacio interconectados, resultado de múltiples aspectos y movimientos. El espacio, es de esta forma la conjunción de relaciones sociales, es la unión, intercambio, interacción y relación dialéctica. Es producto-productor, la noción de producción social del espacio.

2.2. El espacio abstracto

“El espacio de un orden se oculta en el orden del espacio” (Lefebvre , 2013, p.332).

Lo primero que hay que señalar frente al espacio abstracto, dentro de su conformación, es la existencia de un espacio antecesor –espacio absoluto–, esta idea, con base al planteamiento de Henri Lefebvre (2013), que afirma, “si hay producción y proceso productivo del espacio, hay en consecuencia historia” (p.105) teniendo en cuenta que la producción de espacio es característica de cada sociedad y no está desligada de las fuerzas productivas, ni de las relaciones de producción.

En este orden de ideas, la sociedad capitalista ha producido un espacio, la urbanización de la sociedad –donde se desarrolla el espacio abstracto–, y que tiene como antecesor la gran protagonista de los últimos siglos, la ciudad –donde se desenvuelve el espacio absoluto–. Es así, como dentro de la historia de producción de espacio de cada sociedad, se puede identificar las diferencias del espacio antecesor con su espacio siguiente, y entender el proceso de creación o configuración de cada uno de ellos.

Para empezar, el espacio absoluto tiene como característica ser un espacio de representación (vivido) más que una representación del espacio (concebido), en el que prima la sensación y la emoción, que no se racionaliza sino se experimenta y que tiene coherencia e hilo con la práctica espacial, esto se refiere a que, en el espacio absoluto por el contrario del espacio abstracto existe una relación de correspondencia entre lo que se percibe, concibe y vive, relación evidenciable además, entre el diseño interno y externo de la estructura y su composición.

Este espacio absoluto se evidencia en espacios religiosos y políticos, como: lugares de culto y ceremoniales, lugares privilegiados que se perciben como totalidad, es decir, no como simples objetos, sino, dotados de sentido, donde las dimensiones (izquierda, derecha, principalmente arriba y abajo) y las formas, toman valores simbólicos, la altura ligada al saber, al poder y al deber; la horizontalidad que simboliza sumisión; y el espacio subterráneo, la muerte. Tales asignaciones conciernen entonces a una correspondiente demanda de sentido. En la actualidad, este ha sido uno de los mayores cuestionamientos, ya que, la forma urbana no asume, ni contiene un correspondiente significativo, de igual forma, no responde a una necesidad material, jurídica o política en el uso social. En ese sentido, si hay una forma (construcción) debería haber un contenido (social, político y religioso) que asuma y corresponde a dicha forma (Lefebvre,2013).

Por un lado, el espacio absoluto no tiene sino una existencia mental, así pues, «ficticia»; pero: por otro lado, también tiene una existencia social, una «realidad» específica y poderosa. Lo «mental»

se «realiza» en una concatenación de actividades «sociales» porque la ficción se torna en realidad en el Templo, en la Ciudad, en los monumentos y en los palacios (Lefebvre, 2013, p. 291).

Gráfico 4

Diferencias espacio absoluto y abstracto

ESPACIO ABSOLUTO	ESPACIO ABSTRACTO
<ul style="list-style-type: none">-La sociedad capitalista ha destruido la gran protagonista de los últimos siglos, la ciudad-donde se desenvuelve el espacio absoluto-Ser un espacio de representación (vivido) más que una representación del espacio (concebido)-Se identifica inmediatamente la relación entre lo mental y lo social, el simbolismo superior y la realidad inmediata, el espacio del pensamiento y el de la acción-Se compone de lugares sagrados o malditos	<ul style="list-style-type: none">-La sociedad capitalista, ha producido un espacio que no ha culminado: la urbanización de la sociedad –donde se desarrolla el espacio abstracto-El espacio de la experiencia material (percibido), el espacio de la racionalidad (concebido) y el espacio de la potencialidad (vivido), se reducen para el funcionamiento del capitalismo a la primacía del espacio concebido-En el espacio abstracto se imponen las representaciones del espacio (concebidas) y se niega la totalidad de la producción social, logrando desvincular la práctica social-El racionalismo burocratizado de la composición del territorio y la planificación

Fuente: (Lefebvre, 2013). Elaboración propia (2021)

Ahora, si bien en la ciudad existe una correspondencia entre el espacio social y mental, el saber y el poder, la teoría y la práctica social, es en la organización moderna del espacio –urbano– que se encuentran las fragmentaciones y abstracciones. Estas abstracciones se refieren a la noción de ley, de ordenación, a la dominación sobre el suelo, que dan sustento a la abstracción, impuesta con base en lo mental, que busca desligar al cuerpo y a la vida misma, acompañada además por la imposición de esta ley del pensamiento. Asimismo, a la abstracción de la propiedad privada, basada en principios abstractos que determinan los límites y estatutos de los propietarios sobre el

suelo. Así, estas abstracciones, dan paso a la disociación de lo simbólico y lo práctico, en el espacio absoluto. Harvey (1977):

El monopolio del espacio absoluto es una condición de existencia y no algo experimentado como una desviación del mundo de la competencia perfecta fuera del espacio, En las sociedades capitalistas esta característica del espacio absoluto está institucionalizada por la relación de propiedad privada, de modo que los «propietarios» poseen privilegios monopolistas sobre «trozos» de espacio (p.175).

De esta manera, la ciudad empieza a desaparecer y le da paso un nuevo espacio de acumulación dentro de la sociedad capitalista; un espacio que tiene como principio unificador pero abstracto: la propiedad privada del suelo. En la ciudad según Lefebvre (2013), se da así una separación entre la forma, la estructura y la función, con el definitivo predominio legal de lo privado, con una práctica social codificada, legalizada y simplificada a la primicia de la propiedad. Señala “la incorporación en el espacio de ese principio, imposible en sí mismo de vivir, incluso para su propietario, dada su naturaleza jurídica, exterior y supuestamente superior a la «experiencia vivida»” (Lefebvre, 2013, p.292).

Este espacio, en el que según Lefebvre (2013), se acumulan técnicas, riquezas y conocimientos, en el proceso de crecimiento de las fuerzas productivas, inicialmente para el comercio y luego para la circulación del capital, actúa como mediador entre el espacio medieval y el espacio del capitalismo, y se materializa con la consolidación de las urbes. Allí, se establece completamente la separación de la forma de su contenido, menciona Lefebvre (2013): “la abstracción y los signos como tales se erigen en verdad primigenia y esencial” (p.261). De esta forma, es con la llegada del espacio de acumulación y la propiedad privada que se consolida entonces la abstracción.

En este caso, la muerte del espacio es provocada por la representación abstracta que de él produce el capitalismo. El mundo de la producción y del intercambio de mercancías, la lógica y las estrategias de comunicación, el régimen opresivo del Estado, la expansión de las redes de transporte y comunicación, todo ello ha producido un espacio abstracto que, simultáneamente, se desconecta de los paisajes de la vida cotidiana y aplasta las diferencias existentes (Smith, 2020, p.225).

En este punto se hace pertinente acotar una serie de observaciones, en primer lugar, que el espacio medieval no es aún un espacio abstracto ya que, en él se mantiene (aunque cada vez en

menor proporción) la relación entre las representaciones ligadas a lo críptico y los espacios de representación donde se vive terror o gozo, y donde existe correspondencia entre lo mítico y lo práctico. En segundo lugar, que el espacio absoluto no desaparece, sino que persiste en un movimiento dialéctico que lo anima como lo empuja a su fin, y que es en sus ruinas donde se instaura el espacio de acumulación de riquezas y recursos. Y, en tercer lugar, que este espacio de acumulación y aumento de riquezas, está acompañado de un aspecto que contribuye a las fuerzas productivas y al perfeccionamiento de las técnicas llegando a ser un factor fundamental: la guerra.

En relación al último aspecto, se refiere al papel que entra a desempeñar la violencia dentro del capitalismo, que se fortalece y penetra progresivamente, teniendo en cuenta el rol de las guerras en torno a la acumulación de riquezas y técnicas en medio de la destrucción, donde las ciudades violentamente se saqueaban convirtiéndose en lugares de fortuna y sujetos de la acumulación, y se vuelve la violencia en sí productora de un espacio político y económico propicio para ser cuna del capital. Smith (2020) afirma:

Esta dominación tiene un doble sentido porque el espacio es productor y reproductor primario de las relaciones sociales y, a la vez, fuente de una violencia opresora: una faceta de «la producción del espacio abstracto» es «la metaforización general que, al ser aplicada a las esferas histórica y acumulativa, las transfiere a ese espacio donde la violencia está investida de racionalidad y donde una racionalidad de la unificación es usada para justificar la violencia (p. 226).

De esta manera, el proceso de la acumulación capitalista se da, a causa del papel de la violencia. Al respecto, Gonzales (2012) señala, la violencia como forma de regulación social instrumentalizada por el capitalismo, que, convierte lo económico en la esfera dominante (lo que define a este sistema), y produce así, un espacio político-económico propicio para el capital. Lo anterior, con base a la simplificación de la práctica social–espacio de acumulación– que deviene en espacio abstracto (Lefebvre, 2013). En consecuencia, “el espacio abstracto será producto de la violencia y de la guerra, a su vez, político e instituido por un Estado, de ahí pues que sea institucional” (p.322). Teniendo en cuenta, que el Estado⁴ se encuentra ligado al espacio de la acumulación del capital, y marca característica –la violencia–, de esta forma, consolida su base

⁴ Se profundizará más frente al Estado en apartados siguientes.

totalitaria, que unifica alrededor de su existencia política, por encima de las características sociales o culturales de la práctica.

Llegados a este punto, y por lo sostenido en párrafos anteriores, se puede identificar y entender las características del espacio absoluto en contraste con el espacio abstracto, el primero en oposición al segundo, en el que convergen las representaciones del espacio con los espacios de representación, lo vivido y lo concebido, entonces cívico y religioso, en oposición, a su sucesor. A su vez, se comprende la forma por la cual se conforma y surge el espacio abstracto, con la llegada del espacio de acumulación y la propiedad privada que dan inicio a la abstracción, y, la influencia de la violencia, la guerra y el Estado para su posterior consolidación. En ese sentido, es importante poder finalmente definir este espacio y mostrar la forma como será el espacio dominante del capitalismo.

Definición espacio abstracto.

Como se ha mencionado, a partir de la noción amplia de producción social del espacio, el espacio es socialmente construido, producto y productor de un conjunto de relaciones económicas y sociales, y, en el que se encuentran en contradicción los tres momentos del espacio social (percibido, concebido, vivido). En ese sentido, lo primero que se debe señalar con relación al espacio abstracto, es que existirá una imposición por parte de lo concebido hacia el espacio social, lo anterior, teniendo en cuenta, que existe una búsqueda por parte del capital, de imponer su lógica y racionalidad, en la sociedad capitalista. Es decir, la complejidad de la realidad social y espacial, donde convergen y divergen en tensión permanente el espacio de la experiencia material (percibido), el espacio de la racionalidad (concebido), y el espacio de la potencialidad (vivido), se reducen para el funcionamiento del capitalismo a la primacía del espacio concebido.

Así, el espacio abstracto impone las representaciones concebidas y niega la totalidad de la producción social. Estas representaciones, ligadas al poder (estatal político), como al saber (conocimiento e ideología) del modo de producción dominante, logran distorsionar la práctica social, por medio de la lógica racional y burocrática que fundamenta la planificación urbana, desplazamientos e interferencias que no dejan ver la realidad sensitiva experimentada por medio de los cuerpos y los sentidos. Es decir, es una separación entre el espacio concebido y vivido que busca desconocer las diferencias, elementos y momentos de la vida social y predominar el racionalismo de urbanistas y planificadores. Al respecto, Lefebvre (2013) señala, “quizás sea

preciso ir más allá y admitir que los productores del espacio han actuado siempre de acuerdo a una representación, mientras que los usuarios han experimentado pasivamente lo que les ha sido impuesto, más o menos insertado o justificado en su espacio de representación” (p.102).

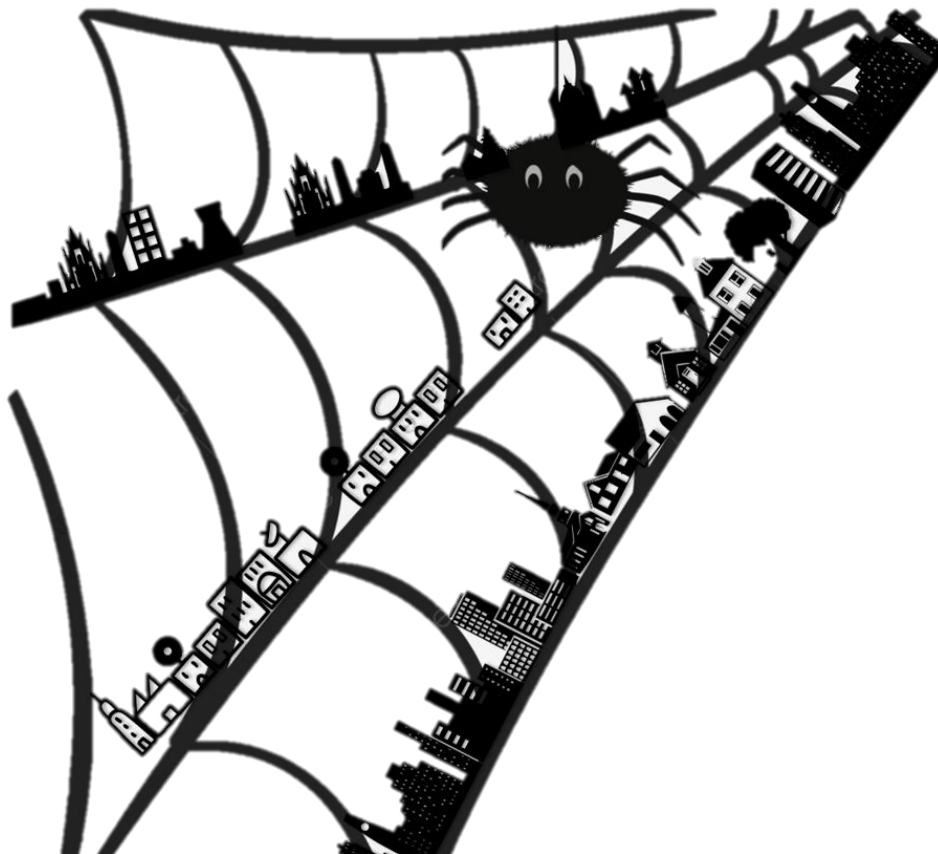
De esta manera, se puede entender el espacio abstracto como una representación del espacio concebido completamente desligado de los espacios de representación vivido, en el que los planos y otros tipos de formas gráficas de transporte y ordenación urbana, desconocen espacios apropiados, prácticas espaciales, experiencia urbana, y actúan así como instrumento y sujeto para la reproducción de la racionalidad del capital, al permitir y tener como sustento, la generación de ganancia, la valorización del capital y la creación de escenarios especulativos. Esta lógica circula en el espacio, a través de lógicas técnicas y urbanísticas, por medio de la validez solo de lo dicho y escrito con la planeación urbana, con la reducción de la realidad espacial a planos y mapas, es decir, su representación bidimensional, lo visual como única forma de percibir el espacio, y finalmente la verticalidad como orientación espacial, evidenciada en los desarrollos inmobiliarios.

Para poder entender mejor dicho espacio se puede hacer uso de dos ejemplos: los mapas que se elaboran y se presentan a las comunidades, cuando se plantean proyectos para estos lugares. En ellos, se puede evidenciar el espacio concebido con base al que se planea, ya que, estas cartografías no corresponden con el espacio producido, al muchas veces no aparecer los barrios, ni las construcciones adelantadas por los habitantes, o no existe una correspondencia con el tamaño de las mismas, tampoco se encuentran las propuestas comunitarias elaboradas para estos espacios. Sin embargo, es con base a esta reducción tridimensional en dos dimensiones que se realizan las proyecciones, se llegan a los territorios y se destruye o edifica. El segundo ejemplo, la planificación urbana, que se encuentra reducida a cuestiones del intelecto analítico y del discurso, y que obvia de manera intencional, las relaciones y movimientos y en últimas, la producción social del espacio que se da en las urbes. En ese sentido, el predominio del espacio abstracto que prima lo concebido e impone las representaciones, reduce lo vivido y domina en lo percibido.

Gráfico 5

Espacio producido no abstracto

ESPACIO PRODUCIDO NO ABSTRACTO



Fuente: Elaboración propia (2021)

Ahora bien, el espacio abstracto será el espacio dominante del capitalismo, ya que, reduce las diferencias y se distancia de la compleja la realidad social, por medio de las representaciones del espacio, de un espacio concebido uniforme para el capital, generalizado, un espacio que es visto como valor de cambio y como forma de ganancia. De esta manera, se entiende así el espacio abstracto con una tendencia a la homogenización, esta tendencia se refiere a la imposición de la homogeneidad con el fin ocultar una realidad plural donde se reproducen diferencias de clase, pero

que se homogeniza en apariencia y simplifica las oposiciones. En consecuencia, el espacio abstracto con su homogeneidad es instrumental y útil para reproducir la racionalidad del capital.

Frente a ello, hay que entender que en el espacio de la modernidad están confluyendo tres caracteres espaciales: la homogeneidad, la fragmentación y la jerarquización, la homogeneidad se presenta al reunir y equivaler el espacio en piezas homogéneas y funcionales de cara al mercado (Lefebvre, 2013), manifestada, por ejemplo, en los mismos elementos y materiales de fabricación, en similares planeaciones urbanas, análogos métodos de gestión e intervención. Fragmentación, ya que, retomando a Martínez (2013) “el espacio es colonizado por formas parceladas, medibles, cuantificables y vendibles” (p.15), de esta forma dividido, lo anterior evidenciable en los “conjuntos” en realidad aislados, la división en lotes y parcelas. Y la jerarquización de los espacios, en los entran a cobrar mayor importancia unos espacios que otros, encontrándose así, los espacios de disfrute, comercio, vivienda y segregación (Lefebvre, 2013).

Sin embargo, esta dominación será al mismo tiempo contradicción, teniendo en cuenta que, en el modo de producción capitalista, la homogeneidad, la fragmentación y la jerarquización coexisten y se combinan. Esta lógica de homogenización-fragmentación del espacio, será en sí misma una tensión dentro del capitalismo, ya que, el modo de producción capitalista, a la vez que homogeniza, fragmenta y jerarquiza, estas tres acciones se enlazan y conviven. En ese sentido, al momento que homogeniza, invisibiliza las relaciones que dentro del espacio se dan, las tensiones, los agentes e intereses que intervienen en la producción del espacio, y presenta al espacio de forma plana, llana, igual; pero a su vez y en la realidad para poder seguir generando ganancia sobre el espacio, lo que hace el capital es atomizarlo. Tiene la tendencia hacia lo homogéneo, por medio de las representaciones del espacio (concebido), pero a su vez para generar la verdadera ganancia necesita fragmentar y jerarquizar, la ciudad está así realmente dividida, separada, privatizada. Aquí es importante acotar, que Lefebvre (2002), señala, que el capital tiene a la homogeneización como horizonte de acción (virtualidad) que siempre está a medio camino. De allí, que se presente como una tendencia y nunca como algo acabado, y por ello la contradicción con la fragmentación y la jerarquización.

Tiende hacia lo homogéneo por diversas razones: la fabricación de elementos y materiales, análogas exigencias de los intervinientes, los métodos de gestión, de control, de vigilancia y de comunicación. Homogeneidad, pero no de plan ni de proyectos. Falsos «conjuntos», en realidad

aislados. Pues paradójicamente (otra vez) este espacio homogéneo se fragmenta en lotes, en parcelas, se desmigaja. Lo cual termina produciendo guetos, clausuras, grupos unifamiliares y pseudo-conjuntos mal vinculados con los alrededores y centros urbanos. Con una jerarquización estricta: espacios residenciales, espacios comerciales, espacios de ocio, espacios para marginales, etc. Gobierna una curiosa lógica de este espacio que la anuda ilusoriamente a la informatización. Y que oculta bajo su homogeneidad las relaciones «reales» y los conflictos (Lefebvre, 2012, p.58).

De esta forma, el capitalismo manifiesta la dominación que hace sobre el espacio social a partir de una doble acción: fragmentar-homogenizar. Es decir, mientras divide el espacio, por medio loteos, divisiones con la vivienda horizontal y, espacios residenciales, a través, de la descomposición de la realidad social urbana en el marco de las mercancías y los productos; a su vez, homogeniza y totaliza, con el fin de reducir las diferencias, las relaciones y los procesos del espacio. En ese sentido, siguiendo a Lefebvre (2013) el control sobre el espacio, se consolida con la ratificación de la fragmentación que divide el espacio y en ese sentido las relaciones sociales que lo producen. Así, la tendencia a la homogenización es fundamental para la reproducción del espacio abstracto.

2.3. La lógica o racionalidad técnica

¡Qué decir de aquello que oficialmente se denomina “urbanismo” sino que se trata teóricamente, de una ideología y, prácticamente, de las reglas destinadas a paralizar la construcción de las ciudades donde menos racionalidad hay, bajo la apariencia de una racionalización técnica! (Lefebvre, 1972, p.19)

En las ciudades modernas tras los procesos de urbanización, surgen unos modos de proyección y organización planteados como respuesta a una serie de fenómenos urbanos “caóticos”, fenómenos relacionados con el aumento de las aglomeraciones, el consumo de masas, la progresiva segregación, y el crecimiento de la población, las edificaciones, el comercio y el transporte. Estos modos de proyección son el urbanismo y la planificación urbana, que hacen uso de la ciencia como lógica o racionalidad de “orden” en el espacio para contrarrestar el supuesto caos en la urbanización, y, que empiezan a usar la lógica técnica para la organización del espacio. Frente a esta utilización de la ciencia o concepción moderna de ordenación, existe una crítica desde autores como Henri Lefebvre (2013) y Jean Pierre Garnier (1976) al urbanismo tecnocrático y la planificación urbana, que radica, en el uso de la razón instrumental adaptada a los requerimientos

de un orden social establecido, donde el urbanismo o el envoltorio técnico legitiman el orden donde operan. Es desde esta crítica, que se vuelve importante analizar el papel de la planificación urbana.

En ese sentido, lo primero que hay que mencionar dentro del análisis del urbanismo y la planeación urbana con relación al espacio abstracto, es la crítica lefebvrea a estos modos de organización. Crítica que se basa en afirmar la planificación espacial y el urbanismo como destructores de la vida social que se da en la ciudad, con base a la desaparición de la noción de valor de uso que existe en las actividades prácticas que se dan en el espacio social, y que se desvanecen en el dominio del espacio como valor de cambio. Lo anterior, tras buscar imponer una racionalidad burocratizada, ligada a la cuestión del hábitat (mas no del habitar), a espacios apropiados, con potencialidades humanas que luchan por recuperar el sentido pleno de la experiencia espacial.

De esta forma, son el urbanismo y la planificación, modelos que tienden a homogenizar. Lo anterior, bajo una organización racional que liquida la complejidad de la vida urbana, por medio de lógicas técnicas que “ordenan” el espacio con ánimo regulador y clasificatorio. Así, se alejan del análisis de una producción social del espacio amplia con agentes e intereses en juego. Es decir, esta ordenación del espacio, logra ocultar profundas contradicciones y desigualdades, por medio de parámetros del urbanismo basados, como señala Gutiérrez (2013) en “módulos repetitivos, estricta jerarquización del espacio, descomposición de la vida social, expulsión de la transfuncional en la ciudad, anomía y desorientación” (p.43), que reducen la vida, el deseo, lo lúdico y lo simbólico. En ese sentido, tendrán la característica de ser una manifestación del espacio abstracto, ya que, la tendencia a la homogenización, el predominio de lo concebido, la reducción de lo vivido son las formas en la que opera este espacio.

En conclusión, el urbanismo (tecnocrático) y la planificación urbana, de acuerdo con Lefebvre (2013) como lógica o racionalidad técnica, buscan ignorar toda la complejidad de la producción social del espacio, la práctica espacial, los intereses y las tensiones que actúan en la forma urbana, y ocultar así la propia realidad con sus problemáticas y prácticas, reemplazadas por una serie de representaciones urbanísticas que tienen un carácter institucional y ayudan a reproducir la lógica del espacio abstracto.

La reducción puede ir muy lejos. Puede <<descender>> en la práctica, por ejemplo. La gente, los diversos grupos y clases, sufren desigualmente los efectos de las múltiples reducciones sobre sus

capacidades, ideas y «valores», y, a fin de cuentas, sobre sus posibilidades, sus espacios y su cuerpo. Los modelos reducidos, contruidos por tal o cual especialista, no son siempre abstraídos desde una abstracción vana. Contruidos en virtud de una práctica reductora, con un poco de suerte llegan a imponer un orden y a componer los elementos de dicho orden. El urbanismo y la arquitectura proporcionan buenos ejemplos de esto (Lefebvre, 2013, p.161).

Ahora bien, Jean Pierre Garnier (1976) plantea, que la planificación urbana se trata en sí, de una manifestación "espacial" en el marco o en función del sistema capitalista. Lo anterior, al encontrarse la planeación sobre las bases fundamentales de una determinada sociedad, con relaciones de producción específicas y estructura social clara. En ese sentido, la organización del espacio no puede explicarse como un fenómeno "neutral", ya que, tiene lugar en un modo de producción específico, así, el urbanista pretende "llenar" el espacio con una serie de envoltorios técnicos y racionales, olvida la compleja realidad espacial, y ejecuta en últimas los mandatos de un orden social, que no es ajeno al marco general y económico en el que opera: el capitalista. De esta forma, la supuesta canalización y orientación del crecimiento urbano, señala Garnier, "está sometido a unas leyes que nada tienen que ver con las de la naturaleza, tales como la lógica del beneficio, las reglas del mercado y de la competencia, la tendencia a acumular la plusvalía, generada por el trabajo explotado" (p.4).

En ese sentido, la urbanización más allá de un carácter difuso y disperso como lo plantea la planificación urbana, responde a las leyes y objetivos específicos del modo de producción capitalista, y tiene coherencia con los intereses de clase. Al respecto, Garnier (1976) señala que "el crecimiento urbano no ha impedido nunca a las clases dominantes el apropiarse del espacio y utilizarlo para sus propios fines, modelarlo y ordenarlo en función de sus necesidades" (p.3). Por lo tanto, la organización del espacio no está hecha por casualidad, sino que, por el contrario, el propósito de la planificación es racionalizar la acción del capital en el espacio, y asegurar la reproducción de las relaciones socio-económicas (producción) y en la misma medida, la reproducción de las relaciones sociales de producción (todos los aspectos de la vida cotidiana). Así, el desarrollo capitalista necesita una cierta estructuración del territorio.

De este modo, la idea de un orden urbano (planeación urbana), no es más sino un desorden establecido, una forma de "regular las contradicciones conforme a los intereses globales y a largo plazo de la clase dirigente" (Garnier, 1976, p.26) para asegurar la reproducción del sistema capitalista y garantizar los intereses de la fracción dominante. Con base en ello, es importante

mencionar: *a.* el espacio y las fuerzas sociales cambian, las modificaciones contradictorias y conflictivas entran a regular la planificación urbana; *b.* en el marco del capitalismo existen distintas fracciones al interior de la clase dominante, aunque siempre el objetivo de cualquier parte será acelerar la circulación del capital sin que esta se llegue a frenar; y *c.* que la clase dominante está compuesta de múltiples agentes económicos (Garnier, 1976).

Así, la planeación al atribuir las contradicciones socio-espaciales existentes a una mala organización del espacio, lo único que hace es relegar la causa de las contradicciones a factores externos, más no a las relaciones sociales que las producen. De esta forma, pretende manejar en términos de crisis los “problemas urbanos” para que sea la racionalidad técnica la que responda y haga frente, es decir, busca desdibujar las verdaderas causas de las contradicciones, que hacen referencia a la existencia de conflictos de clases específicos en el espacio.

En lo que se refiere al urbanismo y la planificación urbana, y lo que ocasiona el entendimiento del espacio urbano, se debe hablar que estos modos de organización generan una ceguera u ocultamiento de la forma, los movimientos y las tensiones inmanentes a lo urbano. Así, en tanto manifestaciones del espacio abstracto, las prácticas de planeación y la lógica técnica que las constituyen, representan las profundas contradicciones y desigualdades de la sociedad capitalista. Lo anterior, se orienta por una racionalidad que produce formas alienadas de lo urbano y, por lo tanto, se presenta como una realidad velada, en la cual no se reconoce la presencia de lo homogéneo, fragmentado y jerarquizado (Lefebvre, 2002).

El urbanismo normal opera como ideología manipuladora, disimulando bajo una disposición racional la alienante realidad de un espacio homogéneo, fragmentado y jerarquizado. Para ese urbanismo normalizado y normativo, la significación de la vida del hombre y de la ciudad, toda la existencia se reduce a mera función, al rigor inhabitable. Y, sin embargo, ¿dónde queda el deseo, lo transfuncional, lo lúdico y lo simbólico? (Gutiérrez, 2013, p.44).

La ceguera radica, en que no se ven los conflictos, las luchas y contradicciones que se producen en el espacio urbano, en la misma medida, que los acuerdos, los agentes, las alianzas y las escalas que repercuten y se articulan dentro de la complejidad del espacio social, sino que, por el contrario, lo que se observa son formas geométricas, líneas o planos, incapaces de concebir espacios complejos. De acuerdo con Lefebvre (2002) “la ceguera consiste en que no se ve ni la forma de lo urbano, ni los vectores y tensiones inherentes al campo, su lógica y su movimiento dialéctico, ni la exigencia inmanente; únicamente se ven cosas, operaciones, objetos (funcionales

y/o significantes de algo plenamente realizado)” (p.32). Dicha ocultación, lo urbano que aparece velado, se realizará a través del urbanismo y la planificación urbana.

En ese sentido, lo técnico que se presenta como transparente y despolitizado, realmente lo que realiza, es una construcción de modelos que introducen lo más mínimo posible lo vivido, y ocultan las formas conflictivas y contradictorias de la producción urbana. Lo anterior, vendrá a establecer una forma alienada que no deja ver lo urbano en el sentido pleno, a causa de no tener intervención y una participación mecánica y escasa, en la producción y en los productos que son parte de lo urbano. Todo ello, en el marco de una producción capitalista del espacio, en la cual, de acuerdo con Martínez (2013) “los ciudadanos no controlan los procesos ni los medios ni el producto final” (p.20).

Por lo tanto, se genera una colonización del espacio vivido y una programación de la vida cotidiana, en tensión, con una apropiación del espacio en la que existe una práctica y construcción creativa. Un urbanismo tecnocrático, en oposición, a una auténtica práctica de creación del espacio. La propuesta de análisis remite entonces, a recuperar la vivencia en y de la ciudad, esto es, la experiencia vivida del habitante que desborda la racionalidad técnica del urbanismo y la planeación, desenmascarar el carácter alienado del espacio (Lefebvre, 2013).

2.4. Financiarización

La financiarización se refiere al creciente dominio de los actores financieros, los mercados, las prácticas, las mediciones y las narrativas a diversas escalas, lo que resulta en una transformación estructural de las economías, las empresas (incluidas las instituciones financieras), los Estados y los hogares (Aalbers, 2016, p.23).

Existe un rasgo característico de la actual realidad contemporánea, relacionado con la expansión y dominio de las finanzas, sus actores y mercados, en variadas escalas, niveles y formas. Niveles como el empresarial, estatal y residencial; escalas como la local, nacional e internacional; y múltiples formas con la inserción del capital financiero en la producción urbana, la creación de mercados de financiación de la vivienda, el aumento de inversiones en infraestructura, y la introducción de sistemas de finanzas en la vida cotidiana con el aumento de los programas de crédito. Todo esto en conjunto ha ocasionado un proceso de financiarización de la economía y de

la sociedad, de tal modo, que entender esta dinámica es vital para comprender la lógica en la que está involucrado el capital, el territorio y la vida actualmente.

De igual forma, la lógica financiarizada ha realizado una inserción en la producción del espacio urbano, evidenciada principalmente en las lógicas actuales del mercado inmobiliario, pero al mismo tiempo presente en los proyectos que se plantean para la ciudad, donde pueden encontrarse los proyectos de infraestructura vial, los sistemas de transporte, las autopistas, los megaproyectos, y de donde se puede afirmar que la ciudad ha empezado a construirse sobre rasgos de financiarización. Por lo anterior, se vuelve crucial analizar en la actualidad la financiarización como lógica de reproducción del capital, y su entrada a lo urbano dentro del análisis de la reproducción del espacio abstracto y el caso de estudio, para ello, se inicia con entender la génesis del proceso, posteriormente su relación con el espacio urbano y por último la conexión financiarización-proyectos de infraestructura urbana.

Génesis.

Para empezar, se comentará la génesis del proceso de financiarización, a partir de la crisis con la inmobiliaria de Estados Unidos durante los años 2007-2009, como una de sus manifestaciones. Esta burbuja se genera por los activos financieros asociados al mercado de vivienda, que entran a perder liquidez y a causar la crisis de las finanzas mundiales y la recesión del sistema financiero, tras un colapso generalizado de los préstamos hipotecarios. Este proceso se trata de la burbuja de vivienda que se da durante los años 2001 a 2007 en Estados Unidos (así como en otros países del Norte global) basada en créditos internos baratos y bajas tasas de interés, estos créditos entran a alimentar la burbuja por medio del endeudamiento de personas asalariadas o de bajos ingresos y su bancarización con préstamos que serán insertados en la compraventa de valores de los mercados financieros abiertos. De hecho, la lógica de la burbuja radica en los créditos hipotecarios de las/los trabajadoras, que aún con poca capacidad de pago son titulizados⁵ por parte de los bancos, es decir, “la dividieron en porciones comercializables y la vendieron, obteniendo ganancias provenientes antes bien de comisiones y pagos por servicios comerciales que de los intereses sobre las hipotecas” (Lapavitsas, 2011, p.15).

⁵ La titulación significa el empaquetamiento de las hipotecas en pequeñas cantidades que luego se integran en conjuntos o lotes mayores que se venden como nuevos activos financieros (Lapavitsas, 2011, pág. 38).

Lo anterior, da inicio a un negocio financiero que basa sus ganancias, en las comisiones y servicios bancarios con la circulación de los préstamos hipotecarios. Como comenta Lapavitsas (2011) los bancos solicitan préstamos a instituciones financieras mayores, que convierten en créditos hipotecarios agrupados en títulos, y en el que se busca financiar los títulos de deuda, las hipotecas y la administración del riesgo.

Esta burbuja estalla en el momento que no existe solvencia económica por parte de los trabajadores que sostienen la burbuja cuyos ingresos se vuelven insuficientes, mientras el interés empieza a elevarse. De esta forma, a medida que se dejan de pagar los créditos la presión aumenta, “los créditos hipotecarios malos regresaron rápidamente a los libros de los bancos, las pérdidas aumentaron y los bancos comenzaron a tener problemas para pedir prestado en el mercado monetario” (Lapavitsas, 2011, p.17), lo cual, origina una crisis de liquidez y con esta el derrumbe del sistema de préstamos, tanto del mercado como de los bancos.

Como resultado del estallido de la burbuja inmobiliaria y de la crisis, afirma Lapavitsas (2011) existen problemas para pagar los sueldos a los trabajadores, a su vez, reducciones en la producción, despido de personal, caída del consumo para limitar el endeudamiento, e igualmente un efecto no solo en la producción sino también en la exportación, con la expansión de la crisis a escala mundial que ocasiona una recesión global tras la explosión de esta burbuja especulativa. Cabe mencionar que la burbuja estadounidense desde sus inicios fue internacional ya que, la titulización dio entrada al resto del mundo en la compraventa de hipotecas o deudas.

Ahora bien, se habla del estallido de la burbuja inmobiliaria como una crisis de la financiarización, ya que, el proceso que se da con los activos financieros de la vivienda en particular con las hipotecas, las ganancias de la titulización de las mismas en el mundo de las finanzas, los procesos especulativos por parte de los bancos privados, los mercados financieros, las sociedades anónimas de financiamiento, y el fortalecimiento del sector financiero, son muestra del funcionamiento del proceso financiarizado. Así, la crisis de 2007-2009 tiene un aspecto completamente financiero “la causa principal fue el cambio de la relación entre las finanzas y la acumulación real en los últimos años” (Lapavitsas, 2011, p.20). En ese sentido, pone relevancia al papel de las finanzas, ya que, lo que se da es un aumento en su producción, un aspecto financiero dominante dentro del proceso de acumulación y especulación de la deuda.

Esta crisis del capitalismo financiarizado, que se origina por las hipotecas inmobiliarias de los trabajadores más pobres en Estados Unidos, es por tanto, como afirma Costas Lapavitsas (2011) “el resultado de la financiarización de la renta personal, sobre todo del gasto en vivienda” (p.33) ingreso personal que anudado con la transformación de los bancos en banca de inversión (distanciándose del capital comercial e industrial) resulta en un proceso de extracción de ganancias financieras con base a los ingresos de las personas asalariadas, considerado como una “expropiación financiera del ingreso personal” (p.34).

Para comprender mejor el aspecto anterior, se deben entender los ingresos personales como fuente de rentabilidad financiera, teniendo en cuenta, que la forma por la cual el mercado financiero extrae ganancias es por medio de los créditos bancarios, créditos que empiezan a solicitar trabajadores para acceder a bienes básicos como la vivienda, educación o salud, es entonces, por medio de estos, que se realiza la extracción del ingreso personal. Esta extracción aunque se da en la esfera de la circulación es posible al presentar un aspecto de explotación, ya que, no se realiza una transferencia de valor desde una premisa de intercambio de equivalentes, al tener las instituciones financieras información, control, motivación, para favorecerse en cada transacción, lo que existe entonces, es una participación desigual entre las instituciones financieras y la persona que recurre a ella, lo que hace posible que la renta personal sea objeto de expropiación financiera y, se fortalezca el aspecto usurero de las instituciones beneficiadas no solo del interés sino de las comisiones (Lapavitsas, 2011).

En lo que se refiere, a la banca de inversión, su avance tiene relación con el crecimiento de los mercados financieros y la entrada de nuevas formas de obtención de ganancias, con mecanismos como las acciones, las obligaciones o derivados, donde “los precios de las acciones y las obligaciones resultan del descuento de pagos futuros basado en el tipo de interés (ajustado para el riesgo) como punto de referencia” (Lapavitsas, 2011, p.61) que permitirán a los bancos apostar o especular con la inversión. Pero, si bien el papel de la banca nunca deja de ser operante, la cuestión radica en la intermediación de los mercados financieros abiertos, que son los que realizan la movilización de activos financieros y permiten la especulación con las ganancias futuras, de esta forma, si bien existe una nueva orientación bancaria (de inversión), la financiarización no está ligada al predominio de los bancos, sino a la entrada de la inversión y los inversores de finanzas en distintos aspectos de la vida, en los que predomina la explotación del ingreso personal.

Desde finales de los años setenta, la acumulación real ha tenido un aumento mediocre y precario, pero el sector financiero ha crecido de manera extraordinaria en lo que respecta a empleo, utilidades y tamaño de las instituciones y los mercados; ha habido desregulación, cambio tecnológico e institucional, innovación y expansión mundial. El sector financiero está ahora presente en todos los aspectos de la sociedad de los países desarrollados, aunque también se ha expandido ampliamente en el mundo en desarrollo. Aun cuando la acumulación real ha tenido resultados que no son ni buenos ni malos, la clase capitalista ha encontrado nuevas fuentes de ganancias en los mecanismos financieros modernizados; pero quizás el cambio más significativo a ese respecto haya sido el aumento de la expropiación financiera de los trabajadores y otras capas de la población (Lapavistas, 2011, p.51).

Financiarización y espacio urbano.

La emisión de fondos por parte del mercado financiero para dar viabilidad a proyectos inmobiliarios, el inicio de una serie de subastas a causa de la incapacidad de pago por préstamos hipotecarios, el aumento de los créditos para fortalecer la alianza entre promotores de vivienda y el sistema financiero, la participación de compañías de seguros en las dinámicas de construcción, alquiler, venta y administración de viviendas, la intermediación financiera en las transacciones urbanas y, los nuevos lanzamientos residenciales por parte de empresas. Son algunos ejemplos, de los procesos de inserción del mercado financiero en el espacio urbano, que se dan durante las “primeras décadas de los años 2000, con la imbricación de agentes e instrumentos de finanzas en las políticas urbanas, los programas de vivienda y la producción de infraestructuras” (Shimbo y Rufino, 2019, p.8). Intermediaciones que están relacionadas con el aumento de la inversión y de los inversores del sector financiero en los proyectos y la promoción inmobiliaria, a su vez, que con la conversión de los bienes inmuebles y de infraestructura en activos negociables, que da como resultado la existencia de rasgos de financiarización en la producción del espacio.

Para poder profundizar sobre la relación de la financiarización con la producción urbana, David Harvey (2015) señala, la tendencia de conversión de los bienes inmuebles y del suelo en activos financieros, que entran en el circuito de revalorización del capital. Por su parte, Raquel Rolnik (2019) comenta con relación a la vivienda, una apropiación del sector habitacional por parte de las finanzas. En ese sentido, Harvey (1985) con relación al mercado financiero y el desarrollo urbano, hablará de los “arreglos espaciales” como lugares donde se puede fijar el capital excedente

disponible. Lo anterior, se centra en el mercado del suelo urbano y el entorno construido, donde la inversión existente tras un excedente de capital en el sector primario, puede fluir de un sector a otro, y donde, el entorno construido, se convierte en un activo en el que se puede invertir y desinvertir dinero, que posibilita un flujo de capital entre distintos circuitos: el primario (producción, manufactura e industria), secundario el entorno construido para la producción o consumo (infraestructura o vivienda), y terciario (ciencia, tecnología, salud, educación). Este cambio de capital entre circuitos se evidenciará así, tanto en la economía como en lo urbano, entre lugares, espacios y escalas.

El entorno construido se configura para satisfacer los requisitos de la acumulación de capital. En consecuencia, las instituciones financieras desempeñan un papel importante en la reestructuración de los barrios urbanos, en la diferenciación residencial y en la (re)creación de submercados de la vivienda (Harvey, 1985, p. 180).

Igualmente, estas intermediaciones del sistema financiero en las transacciones urbanas, se pueden evidenciar en la toma del sector inmobiliario por las finanzas dentro del cambio estructural del capitalismo contemporáneo, o lo que Rolnik (2019) denominará la “financiarización global de la vivienda” (p.20), proceso por el cual la vivienda como bien social se convierte completamente en un activo financiero. Frente a este postulado es importante acotar que la vivienda entra a cumplir un papel fundamental en la circulación de finanzas por el suelo urbanizado, en primer lugar, al convertirse en el campo de inversión de excedentes mundiales en el nuevo flujo del capital financiero y, en segundo lugar, al permitir la conexión entre mercados nacionales y mundiales por medio del mercado hipotecario, clave para la atracción y el movimiento del capital internacional. Ambas dinámicas permitirán la creación de burbujas inmobiliarias y la instauración de conexiones entre mecanismos de financiación (fondos de pensiones, entidades de crédito e instituciones públicas).

Es significativo, a su vez, el proceso de la vivienda y el mercado inmobiliario, ya que, trae aparejado una configuración y producción urbana guiada por parámetros financieros “la nueva economía política de la vivienda también supuso una nueva economía política de la urbanización, reestructurando las ciudades” (Rolnik, 2019, p.22), que se manifestará en un primer momento tras la crisis hipotecaria en: ciudades desoladas, huelgas callejeras, casas sin gente, gente sin casas. Así mismo, como lo explica Harvey (2018) "el capital construye ciudades para que las personas e

instituciones inviertan en ellas, no ciudades para que viva la gente corriente” (p.187), lo que impulsa la producción de viviendas para el mercado y los procesos de renovación territorial.

El siguiente punto trata de la relación entre el espacio urbano y la financiarización a través del análisis de los proyectos de intervención urbana (autopistas, proyectos de infraestructura vial y de transporte) y los megaproyectos (torres corporativas, museos, sitios culturales y deportivos, hoteles de lujo y centros comerciales). Grandes proyectos urbanos que se pueden analizar como formas de reproducción del capital en la producción del entorno construido, construcciones donde entra a circular la racionalidad del capital financiarizado dentro de una producción urbana particular, producción urbana que parte del rediseño de la infraestructura en un activo financiero o de la conversión de un activo físico en un activo de inversión, fundamental para generar viabilidad financiera (O’Neill, 2019).

En ese sentido, como ya se indicó, existe una reestructuración productiva del capital ligada al predominio de las finanzas, esta reestructuración con dimensiones político-económicas implica también una reestructuración en el ordenamiento y los procesos espaciales, lo anterior es evidenciable en las nuevas estructuras urbanas ancladas al mercado de las finanzas, donde los proyectos de intervención urbana y los megaproyectos se vuelven formas de producción del espacio que responden y sirven a las nuevas demandas del capital financiero, teniendo en cuenta que, este capital entra a necesitar activos de infraestructura donde circule la inversión, así los proyectos urbanos tienen el fin de consolidar nuevos modelos de negocios, urbanos, legales y financiados.

En ese orden de ideas, existe una reestructuración productiva en el marco de las finanzas enlazada con una reestructuración urbana, que busca, en primer lugar, generar ingresos por adelantado, y ganancias por el control del riesgo de los negocios urbanos, en segundo lugar, aumentar la eficiencia de los mercados del suelo y, en tercer lugar, con base a la idea de modernización de las metrópolis y la revitalización urbana, justificar la intervención en las ciudades y lograr el desarrollo de los sectores productivos conectados con procesos de valorización. En el que entran, por consiguiente, a demandar desde esta perspectiva de modernización, proyectos de intervención pública y urbanísticos que afirmen el “vínculo entre el proyecto, la reestructuración productiva del capital y la demanda de grandes intervenciones urbanas” (Silva, 2019, p.76). Además, esta reestructuración urbana busca, mitigar las crisis de acumulación de capital por medio de intervenciones urbanísticas a gran escala (Harvey, 2011).

Ahora bien, estos proyectos urbanos y megaproyectos y su reajuste económico-político, son formas en que las elites modifican el espacio en búsqueda de ganancias, principalmente por medio de megaproyectos que generan crecimiento futuro y atraen capital de inversión (Rolnik, 2019) y que entrarán a tener conexión directa con los procesos de expropiación, desposesión y de reurbanización, como procedimientos que, de acuerdo con Rolnik (2019) “son intrínsecos a la <capitalización> de estos territorios, entendida como la captura de su lógica económica, política y social, por la lógica de los mercados y las finanzas” (p.172). La expropiación para adquirir tierras públicas que está basada en el derecho soberano del Estado de tomar una propiedad privada para uso común a través de leyes y estatutos, así sustentada en formas (violentas y legales) y razones (bien público) como elementos centrales para poder operar. La desposesión de los asentamientos informales como forma de adquisición de tierras a bajo costo para proyectos de desarrollo inmobiliario a través de APP (Alianzas Público Privadas), y los proyectos de reurbanización, para eliminar signos de pobreza, subdesarrollo, reemplazados por productos empresariales identificables como inmuebles inmobiliarios.

En ese sentido, no es solo el proyecto urbano lo que atrae la inversión sino, el “urbanismo especulativo” (Michael Goldman, 2011) que se desbloquea con la transformación en la zona, esto revela el papel de suelo urbano dentro de la producción del espacio con rasgos de financiarización que se está dando en las ciudades, la agencia del suelo, combinada con inversión privada tanto de infraestructura como de inmuebles. En ese sentido “la base del éxito del urbanismo especulativo es la diferencia entre el precio pagado por los ocupantes para <liberar> sus tierras y el rendimiento futuro esperado de las mismas” (Rolnik, 2019, p.170). Aquí, cobra importancia la expropiación, desposesión y reurbanización como estrategias para multiplicar el valor, donde primero, no se trata de desplazar a los pobres sino incorporarlos al sistema hipotecario, y segundo, no se trata de construir con base a lo que se necesita sino con base a lo que se financia.

Cuando las zonas designadas para los proyectos estén habitadas, sus residentes pueden enfrentarse a desplazamientos masivos, desalojos forzosos y la demolición de sus viviendas. Estos proyectos también suelen afectar a los residentes de los barrios cercanos a los hoteles y estadios, que también pueden recibir "embellecimiento" y mejoras de seguridad de seguridad: son la escenografía que adorna los escenarios de los proyectos. También constituyen un cinturón de protección, una transición entre el proyecto y el caos y la y la confusión del resto de la ciudad. Los asentamientos informales y los proyectos de se encuentran entre los espacios considerados estéticamente

negativos. Por ello, si no se eliminados, pueden ser disimulados. Durante los Juegos Olímpicos de Atenas, por ejemplo, un proyecto de viviendas que se resistió a la demolición fue cubierto por una gigantesca valla publicitaria que lo ocultaba de la carretera que conducía al Estadio Olímpico (Rolnik, 2019, p.167).

De esta forma, Raquel Rolnik (2019) analiza una serie de megaproyectos y megaeventos deportivos, en los que se relacionan los procesos de expropiación y despojo con las dinámicas del capital financiero, a su vez, procesos respaldados por la intervención y aprobación del Estado, y en los que se pueden identificar las siguientes características, en relación con los procesos de desposesión:

- Finalidad de los eventos es movilizar y atraer capitales.
- Implican una demanda de espacio para las instalaciones deportivas, alojamientos y carreteras.
- Tienen un proyecto estructurado a través de un modelo empresarial.
- Realizan desplazamientos masivos, desalojos forzosos y demolición de viviendas.
- Los propietarios, inquilinos u ocupantes son presionados por autoridades públicas o privadas.
- En muchas ocasiones, los desalojos se llevan a cabo en un clima de acoso y violencia contra los habitantes.
- Se llevan a cabo procesos de gentrificación.
- Se realiza la construcción de infraestructuras de movilidad, instalaciones deportivas, complejos residenciales y hoteleros (Rolnik, 2019)

Hay que mencionar, además, que los proyectos de infraestructura urbana y los megaproyectos permiten la entrada del sector privado, a través de relaciones o diálogos directos entre los poderes públicos, con el mercado del suelo, la industria de la construcción, el negocio inmobiliario y las grandes consultoras de urbanismo. Una entrada de instituciones privadas a las construcciones que tienen un carácter público, por medio de mecanismos como las licitaciones y las Alianzas Publico Privadas (APP) en la formulación de intervenciones urbanas a gran escala, que dan oportunidad de participar en los parámetros, la ejecución y gestión de los proyectos urbanísticos a terceros, y que le dan así, una libertad al capital privado para intervenir en proyectos

urbanos. Al respecto, Silva (2019) menciona que “incluso con la apertura de un proceso de consulta pública, el poder público reforzó aún más sus vínculos con representantes del sector privado organizados por empresas y consorcios (...)” (p.154).

Considerando así el asunto, el interés privado se entra a gestionar con un instrumento legal denominado colaboración público-privada, con decretos o licitaciones como marco normativo que permiten acercar al sector privado a las operaciones urbanas públicas. En ese entendido, entra la normativa a intervenir en la producción de ciudad y en las condiciones de planificación urbana, como conectora de formas de negocios inmobiliarios, actores de interés y futuros mercados. La normativa así “adquiere un carácter de instrumento, cuya creación sirve para garantizar la reproducibilidad de un determinado modelo de inversión” (Silva, 2019, p.155). Tal es el caso presentado por la autora, en el macro proyecto titulado el Arco de Tiete (Arco do Futuro) dentro de una nueva orientación urbanística para la ciudad de São Paulo, que abrió proceso de licitación que dio entrada a la empresa privada, desde una Alianza Público Privada que entra a dar competencias al sector privado dentro de la planificación pública.

De esta forma, dentro de la financiación y producción de las infraestructuras y desarrollo inmobiliario, existe un panorama de privatización, donde entran las APP para la gestión y promoción del desarrollo urbano y para el impulso de proyectos de modernización de infraestructuras, directamente relacionados con la competitividad de los sistemas urbanos. Cabe mencionar, que esta inserción del capital privado es justificada por parte del Estado, al afirmar, por un lado, escasez de recursos, y por otro lado, falta de conocimientos técnicos, lo anterior permite la intervención privada en el desarrollo de proyectos de infraestructura (Rolnik, 2019).

En suma, las APP como uno de los instrumentos de intervención del sector privado en la formulación y gestión de política urbana, y en ese sentido dentro de este marco normativo los Proyectos de Intervención Urbana como instrumentos de mediación urbanística, para dar salida a las estrategias de privatización, donde se conforma así un “canal entre la administración pública y los principales actores del circuito de acumulación de capital a través de la producción del espacio urbano” (Silva, 2019, p.157) donde entrará la remuneración del capital financiero y el control de riesgos de los negocios urbanos.

2.5 Agentes, tensiones e intereses

Samuel Jaramillo (2008) plantea la existencia de un conjunto amplio de agentes urbanos y de una serie de múltiples conflictos y tensiones entre ellos, dentro de estos agentes se encuentra el sujeto denominado proletario especializado, que actúa en doble vía como proletario y mercantil simple, es decir, recibe un salario con el que no logra restituir su capacidad de trabajo, siendo a su vez necesario la labor en actividades mercantiles simples fuera de la acumulación capitalista. Este sujeto subsiste con una clase media que cuenta con mejores niveles de vida, y a su vez con una estrecha minoría que tiene la apropiación de las ganancias con ingresos elevados, todos ellos presentes y envueltos en el espacio urbano.

Por lo que concierne a la lucha de clases, su papel en la producción del espacio es fundamental, pues clases, fracciones y grupos de clases conforman los agentes de la producción espacial. La lucha de clases puede leerse en el espacio actualmente más que nunca. A decir verdad, solo ella impide la extensión planetaria del espacio abstracto disimulando todas las diferencias. Solo la lucha de clases tiene capacidad diferencial, capacidad para establecer y generar diferencias no intrínsecas al crecimiento económico considerado como estrategia, «lógica» o «sistema» (es decir, diferencias inducidas o toleradas). Las formas de esta lucha son mucho más variadas que antiguamente. Desde luego, las acciones políticas de las minorías forman parte de esta lucha (Lefebvre, 2013, p.113).

También está la existencia de una articulación con el Estado como agente, que ha sido variada y se afirma que depende de los intereses y las coyunturas políticas (Clichevsky, 2007). Para Jaramillo (2008) el aparato estatal ha sido débil en el suministro de bienes y servicios, y actúa más desde una capacidad reguladora y coercitiva, teniendo un rol fundamental en el aseguramiento del riesgo para los inversionistas dentro de los procesos de construcción de vivienda, con la creación de subsidios y la promoción estatal, al existir e intensificarse en el marco del capitalismo la insuficiencia en vivienda, en la que se hace necesaria la intervención estatal. Sin embargo, este análisis queda limitado ya que, el Estado cumple variadas funciones y tiene un papel fundamental ya que se encuentra de manera activa o nula en los procesos de producción de espacio. El Estado puede llegar a ser un productor de hábitat por medio de políticas habitacionales (Di Virgilio, Arqueros Mejica, & Guevara, 2012) a su vez, interventor en el mejoramiento de barrios a través de obras y

equipamientos, encargado de suplir la función de la legalización y elaboración de la planeación urbana y las políticas públicas, y sujeto de políticas de represión o de prevención dentro de la producción urbana (Castillo & Forray, 2014).

Por tanto, el Estado como agente entra a influir en la reproducción de un modelo social y espacial desigual, y por tal razón, es necesario profundizar en el análisis del papel estatal específicamente el rol en la producción y reproducción de las dinámicas del capital en las ciudades, ya que, su participación activa o nula tiene una causa y cumple unos intereses. De igual forma, cuáles son las demandas tanto a nivel global como local por parte de las comunidades y cuál ha sido la respuesta estatal a las mismas. Aunque es importante mencionar que tanto Clichevsky (2007) como Jaramillo (2008) coinciden en la idea, que la incorporación de uno u otro agente en la dinámica urbana principalmente en relación al mercado del suelo y la vivienda, definirá el tipo de renta que se genera y los múltiples actores que se puedan beneficiar de ella.

De manera semejante Carlos Alberto Torres (2007) plantea la existencia de tres agentes sociales prioritarios dentro de los procesos de urbanización, que han jugado un papel fundamental en la producción y consumo del suelo urbano, y que son por lo tanto los que han consolidado formas específicas de vivienda-barrio y hábitat urbano. Estos agentes sociales han sido respectivamente la comunidad, el Estado y la iniciativa privada. La comunidad como agente social ha actuado de manera colectiva y ha buscado mayor participación política en demandas por mejoras en la calidad de vida, “este agente social se caracteriza por encontrarse durante todo el proceso de formación, transformación y consolidación de los barrios, su actuación en el territorio es permanente y continua (p.62). El Estado actúa al momento de construir equipamientos, crear mecanismos de subsidios para el acceso a vivienda, y elaborar políticas públicas. Y la iniciativa privada que puede ser de carácter institucional como las empresas, y extrainstitucional financierizada (como se explicó en el apartado anterior).

La comunidad como agente urbano prioritario, tendrá características socio-económicas comunes, se organiza en torno a luchas colectivas para poder satisfacer necesidades básicas, y en muchos casos que llega a forjar y tener incidencia política. La comunidad emplea diversos mecanismos tanto individuales como colectivos que la convierten en el principal impulsor de la construcción de ciudad, forma y consolida así barrios en pro de mejoras colectivas. Esta organización ha jugado a un papel histórico para el desarrollo físico, social y económico de la ciudad (Torres Tovar, 2007).

Ahora bien, Jaramillo (2008) plantea una cuestión fundamental, que radica en que no existe un funcionamiento extraño de los mercados del suelo, sino unos elementos estructurales detrás de él, al afirmar que el problema con el mercado en las ciudades de América Latina, se debe a la existencia de una estructura social que presentan modalidades de acumulación y división del trabajo en el sistema global distintas, reflejadas y traducidas en el espacio con el suelo. Así, asegura que las causas de un mercado desigual es la reproducción de la lógica del mercado mismo, a su vez, que el mercado del suelo está envuelto evidentemente en lógica del capital con sus diferentes cruces en los que se encuentran: el régimen de salarios bajos, el nivel elevado de desempleo, las actividades del sector informal, sumado a un crecimiento demográfico y una debilidad estatal, que generan un sector empobrecido. Este sector empobrecido es el resultado de una estrategia de acumulación capitalista que persiste en la existencia de “una mano de obra con una remuneración baja como ventaja comparativa” (p.15), y por lo tanto de su exclusión para la obtención de bienes que son producidos de manera capitalista como la vivienda. En donde es necesario entonces, que la población encuentre un ingreso remunerado por medio de actividades mercantiles simples o trabajo informal, para obtención de bienes básicos.

Por otro lado, la lectura de los intereses hay que remitirse a intereses globales donde América Latina juega un papel de subordinación evidente a lo largo del tiempo en unas dinámicas esenciales y recurrentes que han influido en todos los países de sur continente de forma importante. Algunas de estas dinámicas han sido, primero, el hecho de aceptar una serie de acuerdos internacionales en torno a la visión de “ciudades del nuevo mundo”, que han implicado la adhesión a un modelo específico de ciudad que no corresponde con las relaciones propias económicas, políticas y sociales de los países de América Latina. Segundo, la injerencia de organismos mundiales de capital financiero que entran a jugar en la lógica de extracción de ganancias en el uso del suelo, imposición de medidas comerciales para la entrada de mayor capital privado y políticas de competencia donde se busque aumentar los precios; y tercero, la entrada de la visión del Estado-nación neoliberal que deja la idea de Estado protector y permite la entrada del capital en todos los ámbitos desligándose de la satisfacción de las demandas mínimas necesarias de la población.

Lo anterior, de acuerdo con Clichevsky (2007) se puede especificar con la existencia de cuatro interés e influencias 1. Directrices de Conferencia de HABITAT–UN 1996, en cuanto a la tenencia segura como objetivos de los gobiernos a nivel mundial, 2. Papel de los organismos

internacionales como BID en la apropiación de las rentas del suelo por medio de los mecanismos de financiación, 3. La idea de la que la tierra ilegal es un capital que se debe movilizar, por medio de la legalización que permite pago de impuestos y ser el bien en sí mismo objeto de crédito, 4. El papel que juegan los gobiernos para que la vivienda entre al sistema financiero.

Haciendo uso del lenguaje de los sociólogos marxistas, Manuel Castells vincula el espacio a la sociedad en un proceso histórico de producción social que expresa y lleva a cabo los intereses de la clase dominante, y que es implementado por el poder del Estado que incluye específicamente la dominación de género y la configuración de la vida familiar. Al mismo tiempo, las formas espaciales que surgen de estos procesos sociales, se convierten en aspectos centrales de la resistencia de las clases explotadas, los individuos oprimidos y las mujeres dominadas. Finalmente, de tiempo en tiempo, estas comunidades de resistencia cristalizan en poderosos movimientos sociales que desafían el significado de la estructura espacial e intentan reorganizar el espacio urbano para apoyar nuevas funciones, formas, intereses, proyectos, protestas y sueños. De este modo, se da una constante tensión incrustada en el espacio urbano, que gira en torno a las diferencias de poder entre clases sociales, entre hombres y mujeres, entre Estado y sociedad civil; una tensión que se manifiesta y se lleva a cabo en y alrededor de la especificidad espacial del urbanismo en constante desarrollo (Soja, 2008, p.154).

Ahora bien, los conflictos e intereses se medían de distintas formas en las diferentes escalas, aquí se debe mencionar que en el caso colombiano se plantea transversal al papel de comunidad con la existencia de barrios populares en el marco de la consolidación de las ciudades, en este punto entra el análisis de Alfonso Torres (1999), a partir de sus planteamientos sobre los barrios populares como constructores de identidades colectivas, que generan una producción de nuevos sujetos sociales urbanos y por consiguiente de un potencial emancipador generado a partir de las identidades barriales. Estas identidades forjadas por la vivencia de unas mismas dificultades, traducidas por tanto en luchas comunes que conllevan a unas representaciones territoriales de apropiación y unas construcciones de espacio simbólico propio, se vuelven un factor a analizar.

Torres (1999), plantea entonces una relación barrio-identidad fundamental en el marco del agente social comunidad, está vista desde la suma de dos procesos, uno material y otro subjetivo que se complementan, entiendo lo material como la existencia de una serie de dinámicas colectivas que se dan cuando los procesos de ocupación y construcción de los barrios, y subjetiva en la

creación de unos referentes simbólicos en torno a la visión de un “nuevo nosotros” alrededor del barrio, con las historias compartidas, vivencias, prácticas, creencias que se dan en torno a él, que generan así una identidad forjada desde la colectividad. En ese sentido, “los barrios populares como una síntesis de la forma específica como sus habitantes al construir su hábitat, se apropian, decantan, recrean y contribuyen a construir estructuras, culturas y políticas urbanas” (Torres Carrillo, 1999, p.32).

En este escenario de los barrios populares también es necesario nombrar y tener presente lo que Torres (1999) llamara la “tendencia comunalista” (p.35). Esta tendencia es la asociación debido a la existencia de problemas comunes, sumado a unas construcciones simbólicas solidarias, debido a las relaciones campesinas que traen los miembros de estos nuevos lugares de apropiación, esta tendencia busca poder tener un mecanismo de centralización de lo comunitario, pero también y principalmente una conexión con las instituciones estatales.

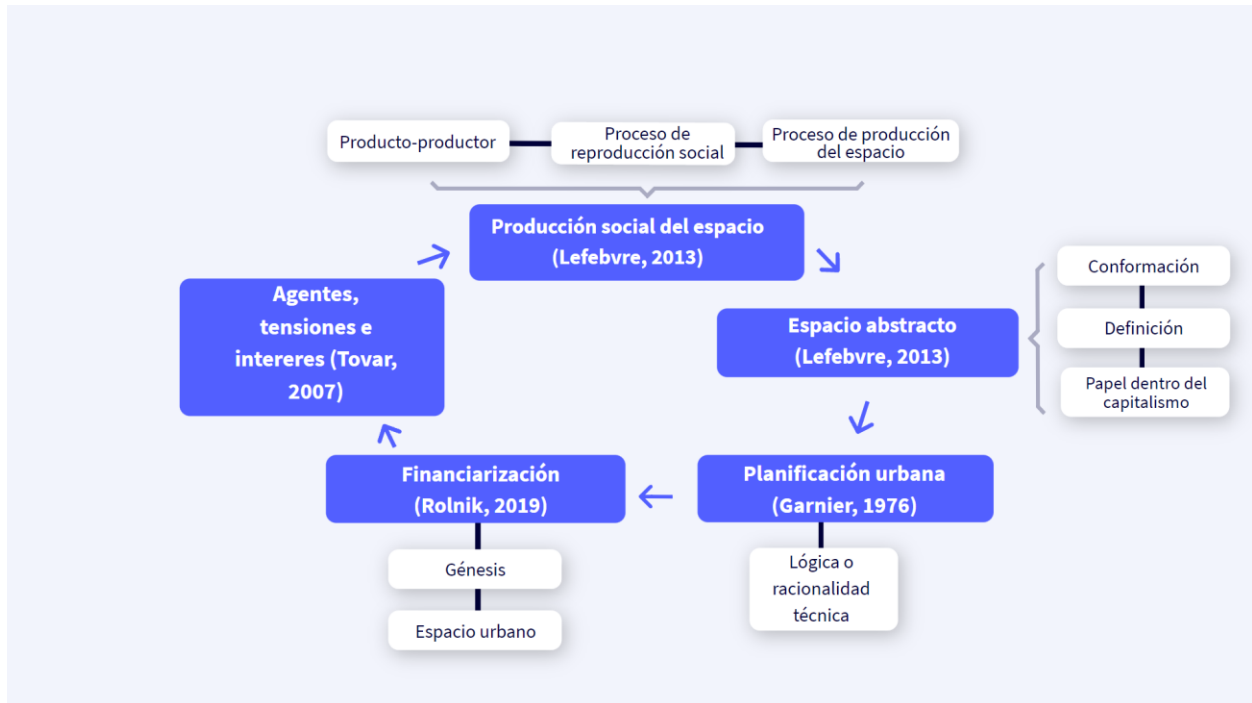
Es allí donde se dan las Juntas de Mejoras, los Comités de Barrio y en 1958 en búsqueda de controlar estas formas organizativas por parte del gobierno la creación de las Juntas de Acción Comunal (JAC), estas fueron trascendentales en las dos décadas siguientes al haberse convertido en la única forma de conexión de las problemáticas del orden barrial con lo estatal, existiendo así para “la década de los ochenta más de mil JAC con más de medio millón de asociados, siendo un agente importante en los primeros tiempos de consolidación de los barrios populares” (Torres, 1999, p. 37). Aunque como lo afirma Torres (2006) se fueron tergiversando sus funciones al empezar a existir relaciones clientelares y actores pragmáticos, existiendo una tensión complicada dentro de la JAC entre la autonomía y la dependencia estatal.

En resumen, existe un papel amplio e importante de la comunidad como agente social, viéndolo de la mano de la consolidación de los barrios populares. Como segundo agente social urbano estará el Estado que tendrá similitudes con el caso latinoamericano, pero que aquí como lo explica Tovar (2007) tendrá un papel de responsabilidad de las exigencias urbanas y de redistribuidor de riqueza, también jugará un papel importante en la producción de espacio construido, en la construcción de equipamiento, en la creación de instituciones de adquisición de vivienda, programas, planes, proyectos, y políticas urbanas. Y por último la iniciativa privada que como lo afirma Torres Tovar tendrá múltiples manifestaciones, y que recogerá las acciones que no estarán enmarcadas ni el papel estatal, ni en las prácticas de la comunidad, estando las dos opciones una actuación de carácter institucional, como agentes capitalistas o actores dentro de la dinámica

económica de la ciudad y las actuaciones extra institucionales (política o militar) que se encuentran en confrontación por el acceso al poder (2007).

Gráfico 6

Categorías marco teórico



Elaboración propia (2021)

Entonces, para dar cierre al capítulo se entenderá el espacio como producto y productor de un conjunto de relaciones, en el que confluyen agentes, intereses y tensiones. Es decir, no como un simple contenedor sino, desde la concepción de la producción social del espacio. Para abordarlo, se propone el análisis desde la categoría de espacio abstracto desarrollada por Henri Lefebvre (2013), la cual permite aproximar una definición de este, comprender la manera en que se crea y como se constituye en el espacio dominante del capital.

Así, de acuerdo con Lefebvre (2013) y Garnier (1976), se plantea que el espacio abstracto se manifiesta con la racionalidad técnica, presente en el urbanismo y la planificación urbana. En este caso, abordada con los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) y Planes Distritales de Desarrollo (PDD). El espacio abstracto se define como concebido, proyectado, planteado y útil para la producción y reproducción del capital. De allí, que sea el espacio dominante del

capitalismo, a la vez que, oculta desigualdades y reproduce la exclusión. En ese sentido, se analiza el capital y su lógica financiarizada en la actualidad.

La forma como se instaura el capital financiarizado en el espacio urbano es por medio de la vivienda y los proyectos de infraestructura urbana. En ellos se evidencia nuevamente los agentes, tensiones e intereses de la producción social del espacio. La revisión final de la vivienda es importante para dar paso al siguiente capítulo, el análisis de los procesos de autoconstrucción como formas de apropiación, en tensión con la lógica abstracta de espacios dominados.

Capítulo III

Una sociedad es un espacio y una arquitectura de conceptos, formas y leyes, cuya verdad <abstracta> se impone a la realidad de los sentidos, del cuerpo, de las voluntades y los deseos (Lefebvre, 2013, p.190).

Con ciertas claridades referentes al planteamiento de la investigación (capítulo I), y una mayor comprensión de las categorías de análisis y su articulación con la pregunta problema (capítulo II). En este tercer capítulo, se pretende dar cuenta de Tenerife II como un espacio apropiado frente a lógicas abstractas de dominación. Para ello, se elaborará una geografía histórica del barrio con las siguientes características: *a.* una aproximación escalar que buscará descentrar el asunto, ya que, no es sólo el barrio, sino la ciudad y la vida lo que es afectado por la lógica del capital; *b.* la observación e identificación de un conflicto, relacionado con la reducción del espacio vivido y la reproducción de la lógica abstracta; y *c.* la toma de lo experiencial en términos de apropiación, teniendo en cuenta, que las comunidades reivindican unas lógicas propias de producción de ciudad de manera histórica. Por lo tanto, la existencia de un espacio vivido y apropiado por la gente, en tensión con un discurso y planeación abstractos de dominación.

En ese orden de ideas, se tienen en cuenta los elementos estructurantes identificados en las entrevistas, así como algunos elementos conceptuales y analíticos. A su vez, se hace uso de un método inductivo, la observación de lo particular hacia conceptos más generales dentro del proceso como totalidad, y finalmente, se pretende revelar que el sentido de la vida es lo que el espacio abstracto ignora. En palabras de Lefebvre (2013) “el espacio fue producido antes que ser leído y fue producido para ser vivido por agentes con cuerpos y vidas en su propio contexto urbano” (p. 194).

3.1 Tenerife II, geografía histórica

Son innumerables las formas en las que mi barrio ha estado involucrado en mi vida y la de mi familia⁶, desde que empezamos a vivir en él, y cómo hemos visto y hecho parte del proceso de creación, conformación y consolidación. Los cariños y odios que nos ha generado y los muchos recuerdos que nos evoca. “Yo quiero a mi barrio como Tito quiere a Jaimito” es una parte de la

⁶ Voz de la autora: Hablo en primera persona puesto que mi trayectoria personal y familiar hacen parte de las experiencias de apropiación y consolidación del barrio

canción del artista Calle 13 dedicada a un barrio popular de Puerto Rico, y que yo le dedico ahora a mi barrio.

Tenerife II (Ver mapa 1) está ubicado en la localidad quinta de Usme al sur de Bogotá, y Usme a su vez, hace parte de las zonas periféricas de la ciudad, consolidadas a razón del crecimiento general hacia el borde sur (Camargo Sierra y Hurtado Tarazona, 2013). Dicha expansión es potenciada por los procesos de desplazamiento interno a causa del conflicto armado en Colombia; así como a la búsqueda por parte de los sectores más vulnerados de la población de mejores ofertas en servicios y de calidad de vida. Procesos que en consecuencia, generan una concentración en los centros regionales como Bogotá, y una población en búsqueda de vivienda de acuerdo a las posibilidades de acceso al suelo, solventada en espacios periféricos o de borde como la localidad de Usme (Torres Tovar, 2007).

Imagen 1

Fotografía de la localidad de Usme desde la Avenida Caracas



Fuente: Autor desconocido

A esto se añade, que es uno de los muchos barrios de la localidad y de la ciudad, donde llegarán las familias en búsqueda de un lote⁷ con la idea de empezar a construir allí su casa propia. De esta manera, dentro de las entrevistas realizadas se comenta que la necesidad de vivienda se suple con la compra de un lote a precio económico, que suele encontrarse en las periferias, teniendo en cuenta, que la parte céntrica de la ciudad ya está construida y, por tanto, allí se encuentran pocas opciones de lotes o a mayores precios

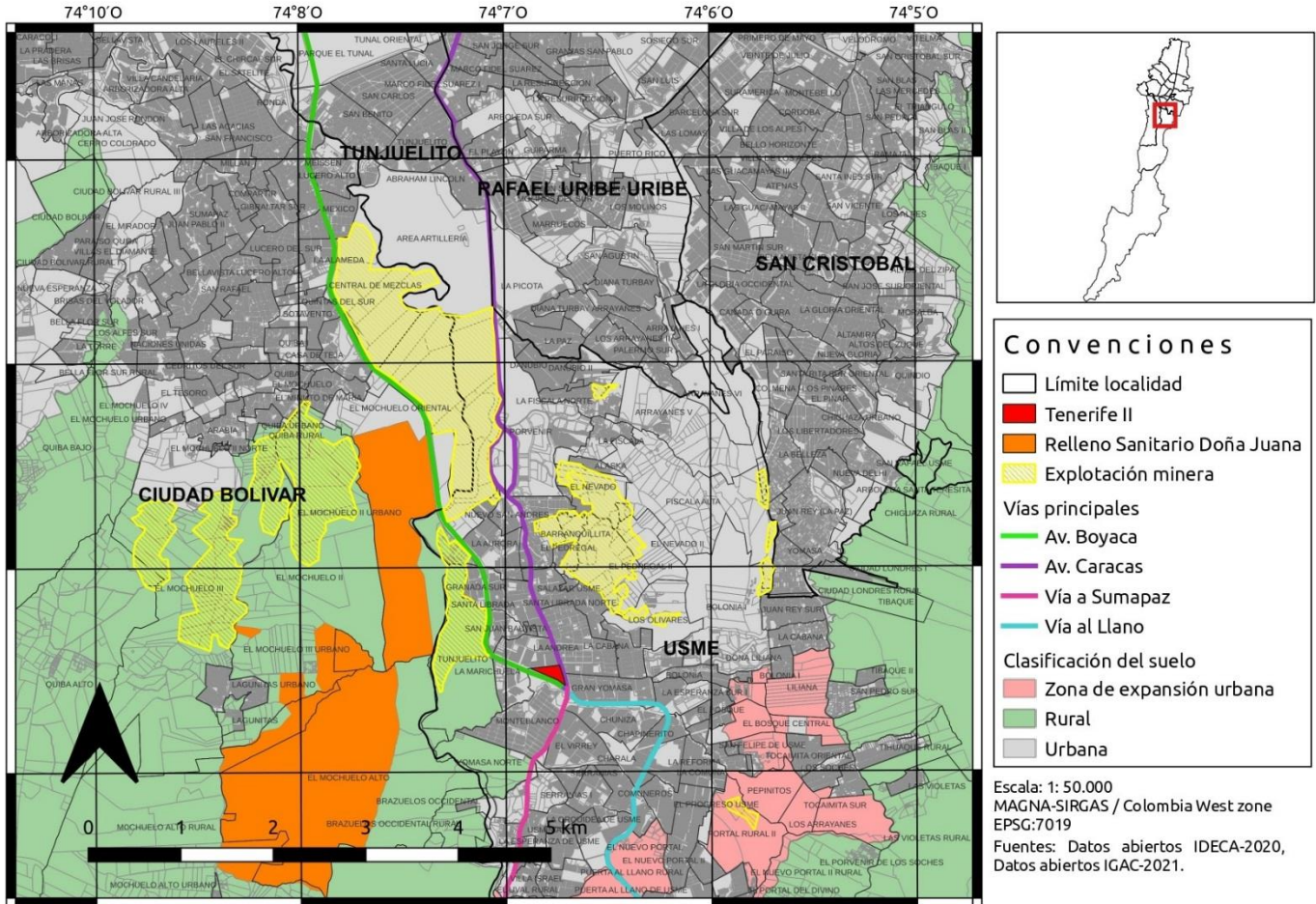
Nosotros no elegimos tanto, por digamos que el norte, que el sur, que el oriente, que el occidente, sino la verdad fue por la plata, digamos que era uno de los lotes más económicos, lo que habíamos visto era más costoso, por ejemplo, en la Florida nosotros estuvimos en la Florida y se nos hizo muy costoso (...) Sí, no pensamos sino en el costo, pero realmente yo siento en este momento (que también le paso a él) que nosotros no pensamos en la ubicación, sino únicamente en lo que podíamos pagar, o lo que él podía pagar (A. Ramos, comunicación personal, Julio 14, 2019)

De ahí, que la población con ingresos bajos o insuficientes para entrar al mercado formal de vivienda, dirija su elección basada en sus condiciones materiales y las posibilidades que ofrece construir su casa propia, posibilidades como: la generación de renta a largo plazo, mayor tamaño en la construcción, creación de un diseño propio, alquiler parcial y de negocios. Este último aspecto, lo que Abramo llama (como se cita en Camargo Sierra y Hurtado Tarazona, 2013) libertad urbanística.

⁷ Cada una de las parcelas en que se divide un terreno destinado a la edificación. Parcela o parte de tierra.

Mapa 1

Área contexto



Fuente: Elaboración propia (2021)

Lo anterior, hace parte de los procesos de apropiación por parte de las comunidades, que reivindican sus propias formas de producción social del espacio, en tensión con la existencia de un modelo de ciudad formal que impone requisitos normativos y un alto costo para el acceso a la vivienda, dentro del intercambio de bienes regulados por el Estado o el mercado. Esto induce, por tanto, a una serie de acciones irregulares y clandestinas de procesos de ocupación del suelo, con la urbanización informal.

Dicha forma de urbanización es un mecanismo que permite el acceso al suelo urbano y a la vivienda por parte de los sectores de bajo ingresos, a través de tres formas: la primera, mediada por el Estado con un contrato social; la segunda, ligada al mercado en relación a una oferta-

demanda de tierra urbana; y la tercera, basada en la necesidad de personas que no cuentan con la posibilidad de acceso a través del Estado, ni del capital al mercado formal. Siendo así, en el marco de la necesidad que se dan los procesos de urbanización informal (Abramo, 2003)

En los países latinoamericanos, la producción de las ciudades modernas resulta del funcionamiento de dos lógicas de coordinación social: la del mercado y la del Estado; pero también de una tercera: la lógica de la necesidad. Esta última movió —y continúa haciéndolo— un conjunto de acciones individuales y colectivas que promovieron la producción de las “ciudades populares”, con su habitual ciclo ocupación/autoconstrucción/autourbanización y, finalmente, consolidación de los asentamientos populares informales. (Abramo, 2003, p.36).

De esta forma, en Usme tienen lugar procesos de urbanización informal, tras la existencia de grupos excluidos de la oferta de producción de vivienda capitalista. La penuria o precariedad habitacional según Samuel Jaramillo (2008), en la que grupos poblacionales se encuentran sometidos a condiciones habitacionales precarias, como la falta de vivienda y respuesta por parte del Estado a las necesidades de terreno y trabajo. Lo anterior, hará que varias familias compren sus lotes en esta zona, como comenta Fabio Díaz, habitante del barrio, la necesidad de una vivienda propia siempre existió, pero la angustia por una boca más que alimentar agudizó esta necesidad.

Pues surge la necesidad, la necesidad siempre ha existido, siempre existió, siempre había la mentalidad de conseguir algo propio, desde que yo trabaje en una empresa quería algo propio, era como un sueño, entonces se empezó por el lote, y pues obviamente si uno hace cuentas y se dedica a pagar arriendo pague y pague arriendo pues le sale más fácil lograr hacerse a un lote, a una vivienda (comunicación personal, Julio 14, 2019).

Aparece entonces, un nuevo componente en los procesos de apropiación, que no están motivados exclusivamente por razones económicas, sino también, por una dimensión experiencial entendida aquí como un conjunto de prácticas y vivencias, en las que entrarán las trayectorias personales y familiares.

Cabe señalar, que existe una variante en la producción de ciudad popular que entrará a articular la lógica de la necesidad con la del mercado, manifestada como el mercado informal del suelo. En dicho mercado confluyen, el submercado de loteos (clandestinos e irregulares) y el submercado de asentamientos populares informales consolidados (residencial y comercial, con dinámicas de comercialización y alquiler) (Abramo, 2012).

Frente al submercado de loteos, se parte del hecho que la invasión no es la única forma de obtener tierras, sino que existen y surgen nuevas formas mercantiles. Así, aunque se mantiene una urbanización ilegal que transgrede normas de propiedad o de tipo reglamentario, los pobladores están dispuestos a pagar para amortiguar los efectos que puede llevar consigo (incertidumbre, perder lo invertido en la construcción de las viviendas y escenarios de confrontación). Por otro lado, el submercado de asentamientos populares informales consolidados, se trata de una dinámica mercantil simple, en la que una transacción monetaria da como resultado rentas secundarias, surgidas tanto del consumo del inmueble (alquiler), como de su uso comercial (tenderos, bodegueros), en los cuales no se necesita un reconocimiento formal de la vivienda, pero sí de unas normas de transacción (Jaramillo, 2008).

Con esta reflexión podemos abordar un tópico de gran trascendencia en las prácticas inmobiliarias de los sectores populares de las ciudades latinoamericanas: el hecho de que la invasión no sea la única vía para obtener tierras para desarrollar viviendas autoconstruidas, y que surjan formas mercantiles de acceder a estos terrenos. Es lo que se conoce en algunos países como urbanización “pirata”, ilegal porque viola las normas urbanísticas, pero en las que media una transacción mercantil. En épocas recientes es lo que tiende a proliferar en la mayoría de las ciudades y en ocasiones da lugar a procesos de acumulación muy considerable por parte de agentes capitalistas “informales”, precisamente los denominados “urbanizadores piratas” (Jaramillo, 2008, p.36).

En esa medida, en Usme y en el barrio Tenerife II lo que ocurre son procesos de producción de espacio urbano informal con el loteo ilegal. De modo que, en esta localidad varias familias llegan a un “potrero”⁸ amplio en el que se encuentra el lote comprado, que tendrá la característica de ser una parcela fraccionada por un loteador informal (urbanizador pirata), que minimiza costos y aumenta las ganancias al ocupar suelos que no cuentan con infraestructura, ni equipamientos, en la franja de ocupación urbana. Esta franja tiende a la extensión continua como consecuencia del submercado de loteos informales en zonas periféricas como Usme, Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Bosa y Suba.

En el caso específico de Usme condiciones desiguales y precarias, evidenciadas, por ejemplo, en la localización del Relleno Sanitario Doña Juana (Ver mapa 1) dentro de la localidad,

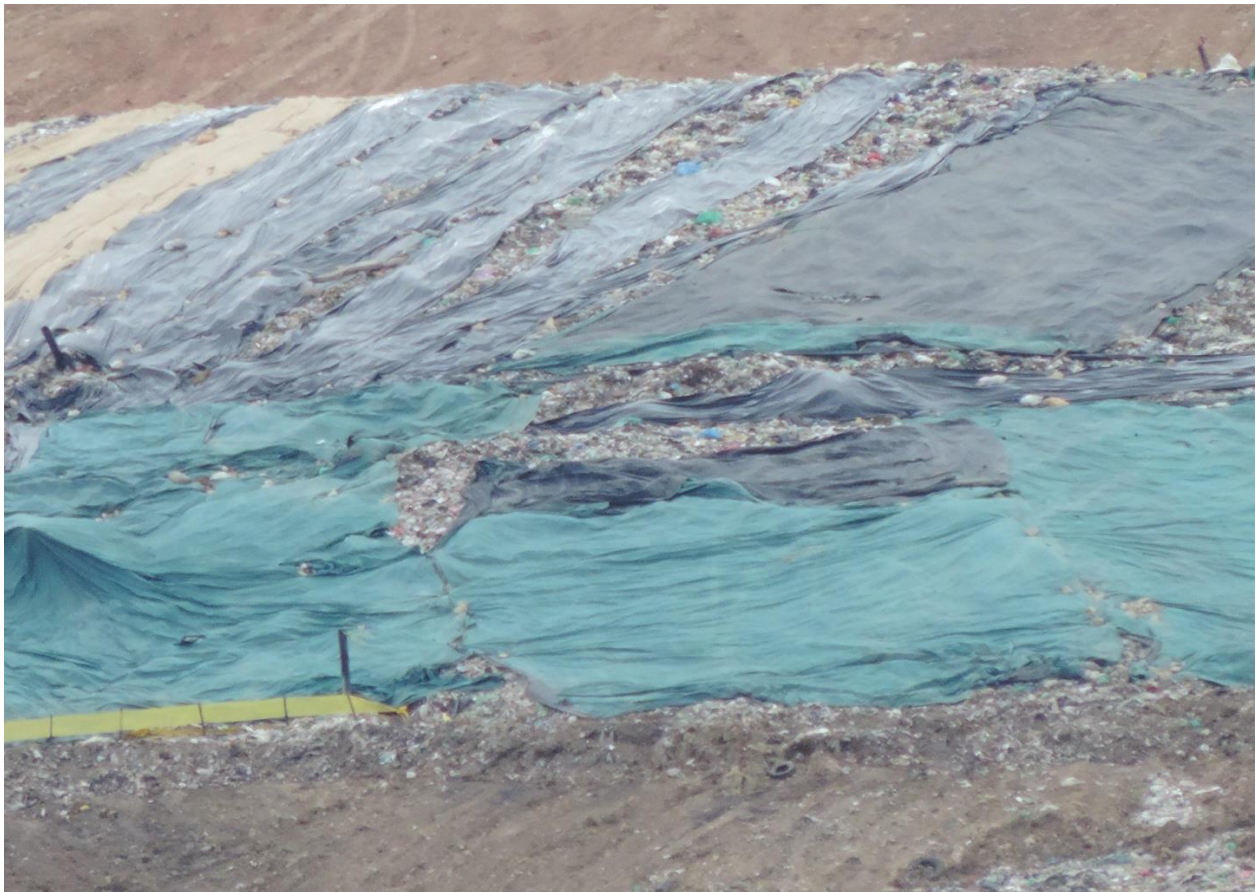
⁸ El potrero es un área delimitada, colonizada por plantas o pastos naturales. Un espacio de terreno donde pasta el ganado. Terreno sin edificar.

que conlleva una problemática socio-ambiental para toda la comunidad residente: un sector compuesto de estratos socioeconómicos medio bajo y bajo. “En el área urbana de la cuenca del río Tunjuelo se encuentra ubicado el Relleno (...) con una extensión de 450 hectáreas. Hace no más de cincuenta años el ahora relleno sanitario era una apacible extensión de tierra cultivable (...) Hoy es un terreno desértico para la disposición final de residuos sólidos generados por Bogotá” (Urrea Uyabán y Carlos del Castillo, 2011)

“Yo, por ejemplo, no tenía bien claro donde quedaba el botadero de Doña Juana, sino que veíamos allá muy bonito, como las cordilleras, como aire puro, como campo (...) Ni sabíamos, cuando se empezó a saber que había un botadero (...) fue cuando se explotó esa vaina. Ahí sí todo el mundo supo que era un botadero y donde quedaba, de resto nadie sabía que existía un botadero” (A. Ramos, comunicación personal, Julio 14, 2019).

Imagen 2

Fotografía de Doña Juana tomada con zoom desde el barrio Tenerife II



Fuente: Fotografía tomada por la autora.

Se debe mencionar, que el mercado informal del suelo ha sido a partir de los años cincuenta la forma predominante de acceso a la tierra urbana en las ciudades latinoamericanas, y preponderante en la ciudad de Bogotá, donde se pueden encontrar tres tipos de urbanización informal: 1. Ilegal: donde una persona dueña de un predio de gran extensión lo divide —lotea— y vende a precios bajos al no cumplir con las normas y parámetros urbanísticos, y al no contar con conexiones a redes de servicios públicos. 2. Pirata: realizado por urbanizadores piratas que realizan una toma de posesión de los lotes y venta a través de promesas de compra, y 3. Invasión: en la cual existe una ocupación del suelo para solventar la precariedad habitacional y solventar la necesidad de vivienda (Torres Tovar, 2007).

Adicionalmente, la informalidad urbana será un fenómeno particular de las ciudades de América Latina, relacionado con características comunes dentro del sistema mundo capitalista, algunas como la existencia de una estructura social con rasgos y modalidades de acumulación distinta, causada por la división del trabajo desigual en el sistema global y reflejada en el mercado del suelo. Mercado del suelo latinoamericano, que tiene como particularidad, un carácter periférico, acompañado de un crecimiento acelerado y la disminución de muertes, que, de la mano de una economía desacelerada causa una dinámica de niveles bajos de salarios y altos niveles de desempleo, donde como estrategia de acumulación existe remuneración menor en términos globales de mano de obra, por tanto, excluida de la obtención de bienes producidos de manera capitalista como la vivienda, y que hace que esta población encuentre un ingreso remunerado por medio de la realización de actividades mercantiles simples (Jaramillo, 2008)

Dentro de este marco, en el año de 1987 aparece en el potrero de lo que ahora es el barrio Tenerife II la vistosa valla de la Fundación Plan Social: *“Desarrollo urbanístico URBANIZACION TENERIFE II, solución para 419 familias, todos los servicios públicos, escrituración al día, amplios planes de financiación, licencia de urbanismo y permiso de la Alcaldía Mayor. FUNDACION DE PLANEACION SOCIAL “PLAN SOCIAL”. Haga realidad sus sueños, no pague más arriendo. Dos formas de obtener casa propia: autoconstrucción o lote con servicios”*.

Frente a este anuncio es importante acotar tres cuestiones principales y que se relacionan con la discusión planteada anteriormente: la primera, la Fundación Plan Social opera como un urbanizador pirata, entendido como un grupo mercantilista que mediante la apropiación y parcelación de un terreno lo vende, “sin cumplir con las mínimas condiciones de habilitación de

los lotes para las viviendas en los barrios autoproducidos de origen informal, vendiendo con promesas de compraventa, sin valor legal, donde sólo se transfiere la posesión” (Arango, 1986, p.87). Por tanto, no estará inscrito como urbanizador formal, no contará con el permiso de venta de lotes, ni con planes aprobados o servicios públicos. En ese orden de ideas la Fundación Plan Social no hace entrega de escrituras, del mismo modo no cuenta con las instalaciones a redes de servicios y aparecerán nuevos adjudicatarios sobre lo ya adjudicado, mostrando ser una estafa.

Es decir, se evidencian las características de la urbanización pirata en el caso de Plan Social, al no contar con una la licencia de urbanismo, sacar al mercado predios en zonas con problemas de titulación y sin posibilidad de cumplir con las características prometidas.

El segundo aspecto a señalar, hace referencia a los procesos de ocupación que se dan a través de un urbanizador pirata en terrenos que no son propios, puesto que, el urbanizador no es el dueño de la tierra, sino que inicia la urbanización por medio de la posesión con promesas de compraventa que da al dueño del terreno (Arango, 1986). Tal es el caso de la relación entre el dueño del predio, Jorge Ricardo López, y la Fundación Plan Social. En dicha relación, se comenta, el incumplimiento del pago completo del terreno por parte de la Fundación a su propietario, y la consecuente injerencia de este dentro de la Fundación como parte de la Junta Directiva con el fin de recibir directamente de los compradores el pago por los predios, y finalmente, la solicitud hecha por Ricardo López para dar vía libre a la orden de desalojo y recuperar su terreno, que desconoce el proceso que se había hecho (la adquisición de buena fe y los pagos ya realizados por parte de las familias) y del que Ricardo López había hecho parte y recibido dinero. Algunos vecinos llaman a lo anterior “la estafa” hecha por Plan Social y el propietario de los predios, sin embargo, son tensiones presentes dentro de las dinámicas y choques en la compra-venta con urbanizadores piratas y otros agentes, evidenciadas en las entrevistas en la tensión entre el dueño del terreno y la Fundación Plan Social, que concluyó en no cumplir con lo prometido a los compradores y choques con la comunidad. De igual forma, evidencia la manera como se gestionan y se manifiestan los conflictos dentro de lo urbano y las negociaciones entre agentes que se dan en el proceso de la producción del espacio.

El tercer aspecto, a partir de la década del noventa la entrega de lotes de origen informal evoluciona, al contar con formas de acondicionamiento cercanas a ciertas normas mínimas de tipo gubernamental, relacionadas con servicios, vías de acceso y documentación. Estas normas

mínimas buscan amortiguar los efectos de la acción de los urbanizadores piratas, lo anterior, ante la imposibilidad del Estado para frenar su acción de manera absoluta, y teniendo en cuenta que, el costo no cubierto por el traficante de tierras es trasladado y asumido por la administración local en el momento de hacer la legalización de los barrios. Estas normas, además, reducen los requerimientos de planeación (infraestructura, viabilidad, espacios comunes) para atraer al urbanizador pirata a la legalidad. Conviene, advertir que las normas mínimas no eliminaron ni sustituyeron la urbanización pirata, sino aparecerán más como un atenuante que aplaza las soluciones reales frente a la precariedad habitacional (Jaramillo, 1994). Sin embargo, evidencian la existencia de unos parámetros y lógicas formales muy opuestas a las dinámicas y necesidades socio-espaciales que se presentan en términos de vivienda, y que muestran la planeación como una construcción de la realidad bastante formal.

Al lado de ello, la posibilidad de tener una construcción inicial o un lote con servicios con una unidad básica, como fue ofrecido: con dos habitaciones, una sala, un baño, una cocina, es una excepción dentro de los procesos de urbanización informal, en oposición a lo que realmente existe en el submercado informal promocionado por el urbanizador ilegal, que presenta bajos costos a causa de la inexistencia de condiciones mínimas. Así, los lotes con servicios están más relacionados con programas de política habitacional o iniciativa privada institucional, (construcciones de vivienda de interés social o venta de lotes con servicios) y, por tanto, el proyecto Tenerife II, es en la práctica un conjunto de viviendas construidas por sus habitantes, lo que deviene en una construcción informal a diferencia de la ofertada de lotes con servicios.

Hasta este punto, se evidencia que, los procesos de producción del espacio urbano informal hacen parte de la historia del barrio, con características como la penuria habitacional, el acceso al suelo por medio del submercado de loteos y la adquisición de predios por medio de la urbanización pirata. Lo explicado en párrafos anteriores, permite dar cuenta y entender algunas particularidades de los orígenes del barrio, a partir de lo que sucede en el espacio desde una perspectiva geográfica y a su vez, evidenciar que la lógica del capital busca dominar sobre el suelo y la vivienda.

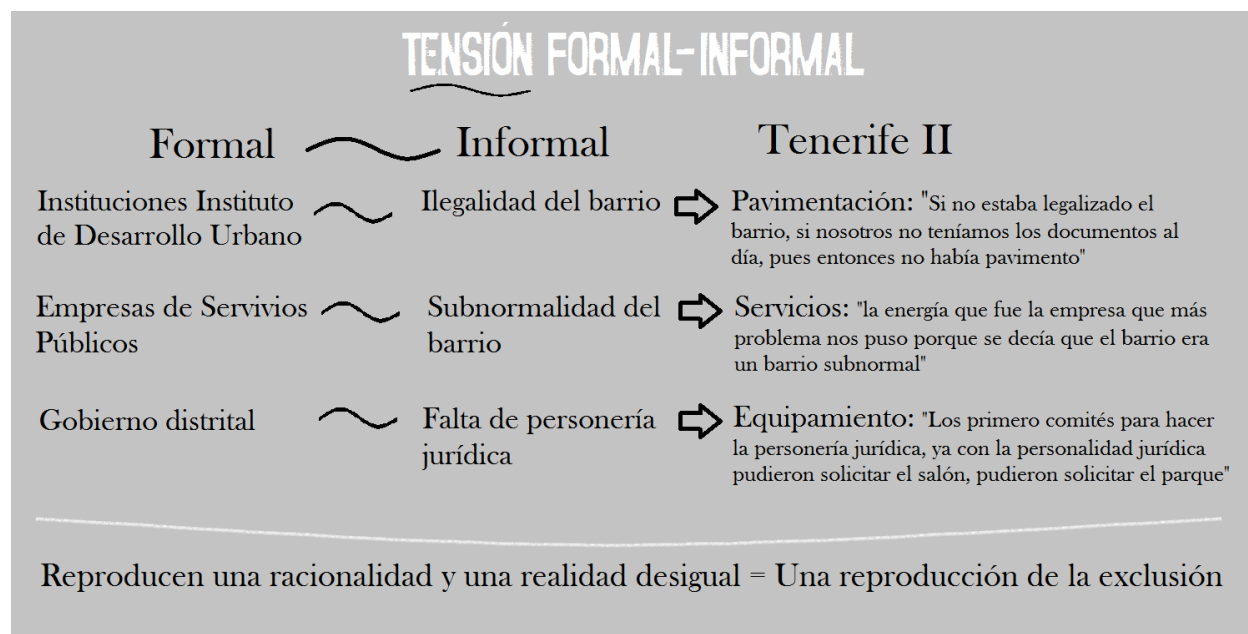
Ahora bien, es necesario aclarar que, aunque existen respuestas por medio de otro tipo de acciones, mecanismos o transacciones de manera informal, existe una lógica dominante que define y actúa sobre lo informal. Como señala Tovar (2007)

Esta concepción, al considerar lo informal como algo antagónico que solamente es válido en la medida en que se someta a los procedimientos reconocidos legalmente denota un desconocimiento al ignorar que lo no formal, como práctica social hace parte de una misma realidad, que lo coloca dentro de la ciudad como un fenómeno político, social y económico y que no constituye en sí mismo un problema, sino la solución, frente al modelo de ciudad especulativa de un sector de la población que no cumple con los parámetros establecidos por la ciudad formal (p.47).

Todo esto nos revela la existencia de una serie de tensiones en el proceso de producción social del espacio, tensiones identificadas en las entrevistas en relación con la lógica socio-espacial formal/informal. Allí, características como la subnormalidad⁹ del barrio será una tensión constante a la hora de relacionarse con las instituciones, al igual que, la ilegalidad del barrio como traba al momento de colocar los servicios públicos, pavimentos y equipamiento. Ahora bien, estas tensiones operarán dentro de una estructura urbana desigual, que cuenta con todo un marco formal (planeación, estructuración, normatividad) que entra a soportar y reproducir una lógica de segregación y exclusión.

Gráfico 7

Tensión formal - informal



Fuente: Elaboración propia (2021)

⁹ Los barrios subnormales son aquellos donde no se cumple con las normas mínimas de urbanización, construcción y usos del suelo, presentando condiciones precarias de hábitat, déficit de servicios públicos y viviendas sin título de propiedad (Romero, 2017).

Se evidencia entonces, las formas en las que el discurso, reglamentación y parámetros dominantes, buscan imponerse sobre esas otras maneras de construcción del espacio, y obligar a sus habitantes a asumir las lógicas institucionales y legales para su formalización, dando lugar a relaciones de tensión en las que las comunidades se valen de mecanismos formales e informales, tal es el caso de la personería jurídica para conseguir mobiliario urbano, que coexisten con mecanismos de autoconstrucción y loteo.

Por consiguiente, de acuerdo con Tovar (2007) la ciudad informal será ilegal en distintos aspectos, teniendo en cuenta que no puede solventar las exigencias de la ciudad formal. Existirá entonces, una tensión en los procesos de producción de espacio, lo informal con una serie de trabas para acceder a lo formal, que en últimas reproducen una racionalidad y una realidad desigual. Según Torres Tovar (2007) “la ciudad informal no opera con el sentido de orden de la ciudad formal, sino que construye su propio orden y lógicas de sobrevivencia y apropiación” (p.47).

Lo que se evidencia, entonces, es una segregación socio-espacial entre ciudad formal e informal, con incidencias en los ámbitos económico, político o social al encontrarse la población plenamente articulada a las dinámicas que la ciudad genera, aunque muchas veces no se acepte esta condición. Pero la realidad es que la relación entre ciudad informal y ciudad formal es de doble vía y sincrónica pues la consolidación de los territorios autoproducidos como ciudades informales se dan simultáneamente en el tiempo y sería impensable sin el proceso de integración a la ciudad formal (Torres Tovar, 2007, p.48).

3.2. Apropiación frente a dominación

Llevo 25 años viviendo aquí y soy un poco más joven que mi barrio. Mi familia y yo llegamos —yo en la barriguita de mi mamá— a un “potrero” amplio, donde se encontraba el que habíamos comprado, con la idea de poder construir allí, nuestra casa propia ¹⁰

Con lo planteado por Henri Lefebvre (2018) se propone la reivindicación del valor de uso de la ciudad, esto partiendo desde su crítica al urbanismo funcionalista, como destructor de la vida

¹⁰ Voz de la autora: Hablo en primera persona puesto que mi trayectoria personal y familiar hacen parte de las experiencias de apropiación y consolidación del barrio.

práctica y vivencial de las urbes, de su lugares de encuentro, goce y esparcimiento, como las calles, barrios y lugares de ocio, esto es, espacios de permanente agitación y apropiación. Así como, a la ideología urbanística que ayuda a reproducir las desigualdades, y la planificación como mecanismo que permite mercantilizar el espacio, al dar primacía al valor de cambio.

De esta forma, se busca reivindicar los espacios apropiados de la ciudad, espacios de concurrencias y ausencias, de uso y agitación, entendidos como espacios practicados y disfrutados, en definitiva, creados socialmente. En contraposición “al valor de cambio de la ciudad de los promotores que incorporan el espacio edificado (y edificable) a las dinámicas de movilización del capital” (Lorea, 2018, p.8).

Es decir, a diferencia de los planes, programas, proyectos y formas de ordenación de las ciudades, que buscan reproducir la lógica abstracta del espacio, así como las desigualdades sociales, al intensificar las condiciones de segregación e insertar lógicas de valorización del capital sin resolver las necesidades de la comunidad, en los que prima una “ciudad ideada por promotores y urbanistas (ciudad como valor de cambio, ciudad como estructura física a la que los residentes simplemente se adaptan)” (Lorea, 2018, p.18). Surge la necesidad de reivindicar la vida urbana, de los espacios vividos y practicados, donde existen posibilidades de toma de decisión, autogestión, creatividad, uso y disfrute, y en la que se asume el espacio como vivo.

Gráfico 8

Apropiación frente a dominación



Fuente: Elaboración propia (2021)

Desde esta perspectiva, la historia del espacio muestra, de acuerdo con Lefebvre (2018) la existencia de espacios dominantes-dominados y de espacios de apropiación. En primer lugar, los de dominación, son un tipo de espacios que definen un centro determinado por un modo de producción y por un tipo de sociedad, que ejerce un control espacial y político acorde a los intereses de la sociedad de la que forma parte, se conciben en términos de poder político y se consagran por medio de la violencia; la colonización española es un ejemplo de este tipo de espacio dominado-dominante, sin embargo, en la modernidad el papel de la técnica entra a operar como poder estatal predominante y capaz de cumplir como mecanismo de dominación y control, evidenciado en una losa de cemento, una autopista colosal; capaz de cortar, separar o matar lugares.

El espacio dominante-dominado, de forma cada vez más rigurosa, tiene sus componentes: la propiedad privada que se extiende por todo el espacio; la abstracción geométrica y visual; la violencia latente o declarada; el valor de cambio, inseparable de la propiedad privada; la homogeneidad que al controlarse favorece la desagregación y la pulverización del espacio, la destrucción del espacio natural (Lefebvre, 2018, p.150).

Por otro lado, y con posibilidad de combinarse, se hayan los espacios de apropiación en contraste a la dominación. Estos tienen como características: no ser parte de una organización o instancia política, no estar contruidos con base a una necesidad particular de poder, ser producidos por colectividades, y no tener como primacía el valor de cambio. Ejemplos de ello son los espacios de encuentro, de paseo y comunitarios. Según Lefebvre (2018)

En cuanto a la apropiación, ésta se define por componentes radicalmente opuestos, luego incompatibles: la propiedad del uso y del valor de uso sobre el cambio y el valor de cambio; la comunidad que se abre el espacio a su utilización; la gestión colectiva del espacio generado; la naturaleza transformada de una manera que la restituya, etc (p.151).

Bajo esta perspectiva, podemos inferir que los espacios dominantes-dominados se componen por instrumentos de planeación con sus programas y proyectos, donde estos planes más allá de organizar el espacio o encargarse de la ordenación de las ciudades, se han encargado de reproducir la lógica de un espacio abstracto, que tiende a lo homogéneo y el dominio del capital, y que, para el caso de Bogotá, este tipo planeación es la que se maneja desde los años sesenta determinando el desarrollo urbano por la lógica del mercado.

La gran mayoría de los modelos propuestos por los POT (Plan de Ordenamiento Territorial) en las diferentes ciudades colombianas, se estructuran sobre una base eminentemente económica, donde se sitúa nuevamente al modelo de ciudad sobre un modelo de desarrollo exclusivamente económico, al cual se supeditan los demás aspectos (Torres Tovar, 2007, p.54).

Por lo tanto, la planificación urbana y los planes de ordenamiento territorial aplicados en la localidad de Usme y dirigidos a los sectores bajos habitantes de la periferia, se basan en adquirir un suelo destinado a proyectos de vivienda, obras de urbanismo y, a “la producción de un borde de ciudad planificado que contempla el diseño urbano y la infraestructura de servicios y la accesibilidad” (Urrea Uyabán y Carlos del Castillo, 2011, p.39). En últimas, dar paso a las lógicas del mercado y al sector privado como ejecutor e inversionista de vivienda planificada e infraestructura vial, y en el proceso ejercer dominación sobre espacios apropiados, como barrios, lugares, construcciones o edificaciones que son para su uso, y cuyo sentido y forma social son contruidos por quienes las habitan.

En ese sentido, frente a los espacios dominantes-dominados de la mano del urbanismo funcionalista, la ideología urbanística, la planificación y el predominio del valor de cambio; se reivindicarán los espacios apropiados, de encuentro, de uso y, de agitación. Por lo tanto, frente a la planeación del Plan Distrital de Desarrollo, el Plan de Ordenamiento Territorial y los proyectos de movilidad y transporte que allí se encuentran (proyecto Ampliación Troncal Caracas), se considera, la toma de posesión de los lotes, la autoconstrucción de las casas, la autogestión para los servicios públicos, la construcción comunitaria y colectiva para la consolidación del barrio Tenerife II, como procesos de apropiación del espacio.

Dichos procesos, que hacen parte de la historia del barrio y, son nombrados y reconocidos por sus habitantes como luchas colectivas, aquí son leídos en términos de apropiación, ya que, reivindicán la práctica social, las relaciones sociales, el papel de la comunidad, y el valor de uso del espacio. Como lo comenta Juan González, se hizo un trabajo colectivo para sacar adelante el barrio, por “el derecho que tiene uno como ser humano de su digna vivienda” (comunicación personal, octubre 12, 2020).

Importa dejar sentado, que los procesos de posesión, autoconstrucción, autogestión y construcción comunitaria y colectiva, se harán entre 1987 y 1998 no sólo en Tenerife II sino en aproximadamente 1450 hectáreas localizadas en las periferias urbanas de Usme, Kennedy, Ciudad

Bolívar y Bosa, apropiadas por medio de estas acciones, dentro de las dinámicas de urbanización periférica y que siguen aún siendo realizadas (Urrea Uyabán, del Castillo, Montaña Cuéllar y Ramos, 2011).

Lo anterior, no significa que sea innecesario garantizar el acceso a la vivienda y elementos básicos como infraestructura, servicios públicos y equipamiento comunitario, lo que se problematiza entonces, es la inserción de la lógica del capital y del mercado inmobiliario financierizado, como parámetros políticos y económicos de la construcción de ciudad, y el predominio del valor de cambio, el sector privado, la banca y el sistema financiero en los proyectos de movilidad y transporte. En palabras de Pradilla (1990) se da lugar “al libre juego de fuerzas económicas, pero ubicado en el marco de una más elevada concentración monopólica del capital, con dominancia de lo externo”, produciéndose a su vez “(...) la privatización o la racionalización capitalista” (p.23) del espacio y la vida misma.

Continuando con el análisis, se identifican cuatro formas de apropiación del espacio: 1. La toma de posesión de los lotes. 2. La autoconstrucción de las casas. 3. La autogestión de los servicios. 4. La construcción y consolidación comunitaria y colectiva. A continuación, se desarrollan cada una de estas formas:

1. La toma de posesión de los lotes

Como se mencionó, tras el incumplimiento por parte de la Fundación Plan Social con la entrega de las unidades básicas, como nos comenta Alberto Hernández habitante del barrio, Tenerife II “era una urbanización, pero de casas, que nos entregaban la casa, pero nos salieron mal, entonces para no perder todo, nos pasamos, exigimos el lote. Y donde se no exija el lote, se pierde todo, y se pagó el lote” (comunicación personal, Octubre 23, 2020). Se realiza así, la toma de posesión de los lotes, proceso que se entiende como el cierre de la parte de suelo comprado y la ocupación del espacio, allí, se da inicio a las construcciones en vivienda. En ese sentido, la toma de posesión reivindica el valor de uso del espacio. Juan González afirma:

“entonces decidimos, pues una de las dos: o nos pelan por algo, o nos quedamos con el terreno digamos para la vivienda de nuestros hijos y el derecho que tiene uno de su vivienda” (comunicación personal, Octubre 12, 2020)

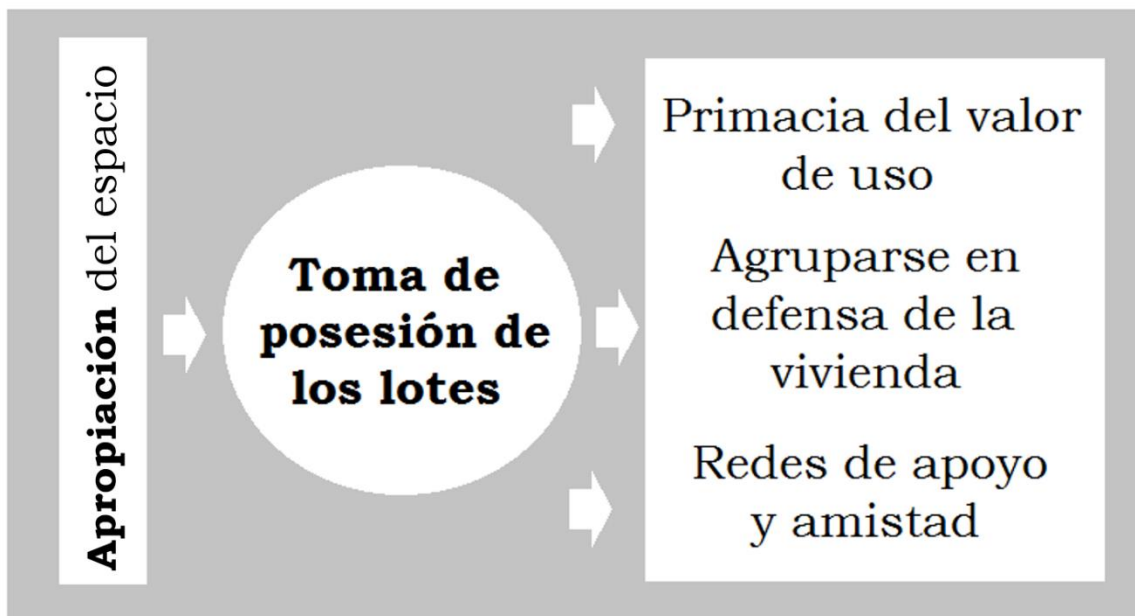
Toma de posesión que implicó, a su vez, el trabajo con la comunidad, de poder llegar al espacio, creer en lo justo, agruparse para defenderlo y poder apropiarse (en este caso de los lotes) en defensa de un techo. Toma de posesión, que generó a su vez redes de apoyo y de amistad en defensa de los derechos de una comunidad, a través del ayudar a construir, cuidar lo construido, avanzar en las edificaciones y demás demandas, afirma Efrén Rojas líder barrial “y en ese tiempo había mucho apoyo de todos, todos nos colaboramos estábamos pendientes de las cosas” “yo llegué al barrio habían cuatro casas y nos empezamos a colaborar y todo fue el desarrollo del barrio en una gran familia” (comunicación personal, Octubre 25, 2020)

Así que el asentamiento de muchas familias fue una realidad, los terrenos habían sido pagados y la que había incumplido y engañado era la urbanizadora, la toma y posesión de los lotes era justa, era defender lo propio, era la posibilidad de quedarse con el terreno para poder construir y defender el derecho que se tiene como ser humano de una vivienda digna. Muchos vecinos recalcan que lo que se hizo fue hacer respetar y hacer valer el negocio hecho con la fundación, lo importante y satisfactoria que fue lucha por los predios y que permitió tener hoy las casas y el barrio, esa es la realidad.

En la siguiente gráfica, se ilustra la toma de posesión de los lotes como una de las formas de apropiación del espacio, y en la tercera columna se evidencian de acuerdo con Lefebvre (2018) tres de sus características, relacionadas con la prioridad del valor de uso, la gestión colectiva del espacio generado y la comunidad que se abre al espacio de utilización.

Gráfico 9

Elementos de la apropiación del espacio



Fuente: Elaboración propia (2021)

2. Autoconstrucción de las casas.

La autoconstrucción como un proceso de apropiación del espacio, donde las familias y comunidades, diseñan y construyen sus propias casas y barrios. Para abordar este asunto, comenzaremos por definir la autoconstrucción como un proceso socio-espacial realizado para suplir el bien indispensable de la vivienda y la necesidad de alojamiento, efectuado particularmente por sectores populares donde confluyen personas y comunidades en la construcción y suplemento de vivienda, en respuesta, a las dificultades y altos costos para proveerse de la misma en el sistema capitalista, retomando a Jaramillo (2008)

La autoconstrucción, como su nombre lo indica consiste en el autosuministro de alojamiento por parte de las familias, en el que ellas mismas desarrollan el proceso de producción de la vivienda. Se trata de un procedimiento premercantil porque implica prescindir de la división del trabajo en general y de la división del trabajo de tipo mercantil en particular. El usuario adelanta la producción del bien que él mismo consume, sin recurrir al mercado y sin que medie ninguna transacción (pág. 27)

Ahora bien, para abordar el tema es necesario decir que este proceso tiene que leerse en términos dialécticos, puesto que si bien se afirma se puede entender como un proceso de apropiación del espacio, igualmente será, un mecanismo indirecto de sobreexplotación laboral. Además, no borra la brecha socio espacial en términos de calidad tanto de los espacios, como de los ingresos y recursos de quienes autoconstruyen, donde de acuerdo con Caldeira (2007) las “periferias urbanas son sin duda, desiguales, son pobres, precarias, discriminadas y, a menudo, violentas” (p.10). Por tanto, la autoconstrucción como un contenido concreto que engendra diferencias, polaridades, conflictos, contradicciones problemas teóricos y prácticos.

Como primera medida, con relación a la sobreexplotación laboral en el proceso de autoconstrucción como forma de producción de vivienda, se parte de la existencia de un trabajo productivo realizado por el mismo ocupante, su familia, o en algunos casos con ayuda de sus vecinos y vecinas, que tendrá como característica principal: el uso de la propia fuerza de trabajo. Esta característica es primordial, ya que, se basa en la prolongación de la jornada laboral de quien construye, es decir, de llevar a cabo un proceso constructivo basado en la disponibilidad de horas “no laborales” con trabajos nocturnos o en días feriados. Dichas jornadas tendrán una cantidad de trabajo humano vivo alto, un tiempo de trabajo invertido para la construcción de las propias viviendas que no será evidenciable en términos de precio, ya que no se tendrá en cuenta “la magnitud del tiempo de trabajo necesario para realizarlo y su costo real” (Pradilla, 1987, p.67). De esta manera, existe en el proceso autoconstructivo una fuerza de trabajo no remunerada. Como lo comenta Marina Quimbay, lideresa barrial, “empezamos a construir cada uno de acuerdo a la capacidad de nuestro bolsillo, entonces veníamos [al lote], comprábamos una cantidad de material, lo que se necesitara, pues, para la construcción y utilizábamos los sábados y los domingos para trabajar” (comunicación personal, Octubre 2, 2017)

De esta forma, según Pradilla (1987) la disminución del salario imposibilita a los obreros adquirir por compra una vivienda construida, sumado a los altos precios de la misma con relación a los ingresos. A causa de ello, se produce que el obrero, para poder acceder a ella deba trabajar horas extras a través de la extensión de la jornada de trabajo fuera de la fábrica. Este trabajo extra al no ser tomado en cuenta como labor necesaria para la reproducción de la fuerza de trabajo, no estará remunerado, y, por tanto, esta responsabilidad cae en hombros del obrero teniendo que

invertir semanalmente una cantidad de horas para la autoconstrucción, dándose así una sobreexplotación laboral.

En consecuencia, existe un alargamiento de la jornada laboral que le permite al Estado ahorrar fondos de inversión, y tener una valorización del terreno realizado por el trabajo productivo de los invasores, que dará a los promotores inmobiliarios la posibilidad de buscar estas tierras ahora rentables para el capital. De igual modo, la realización de este trabajo no remunerado causa la disminución como exigencia directa de la demanda en vivienda por parte de los obreros, traducida en el no aumento de los salarios, mayor pauperización para el conjunto de los trabajadores, descenso del valor de la fuerza de trabajo, y por lo tanto, la disminución de las condiciones y niveles salariales del conjunto de asalariados (Pradilla, 1987).

Parecería obvio, entonces, que los trabajadores deberían, señala Pradilla (1987) “rechazar la autoconstrucción como forma de resolver la necesidad de la vivienda, imponiendo a través de luchas el que la vivienda adecuada (...) entre a formar parte del valor de toda la fuerza de trabajo, al ser incluido todo su costo en el salario mínimo” (p.169).

La vivienda tiene, pues, el carácter de soporte material de una parte considerable de las actividades de consumo necesarias a la reproducción de la fuerza de trabajo y, por tanto, forma parte sustancial del valor de ella, el cual debe ser cubierto en términos monetarios por el salario que el patrón paga a su asalariado en condiciones normales de explotación (Pradilla, 1987, p.172).

Sumado a ello, los procesos de autoconstrucción se harán principalmente en zonas periféricas en suelos de bajo costo, lo anterior reproducirá la segregación socio-espacial en el marco del modelo de ciudad capitalista, que busca no afectar la ubicación de sectores de altos ingresos, ni el desarrollo de sus actividades. De esta manera, la localización periférica reproducirá la segregación social de la vivienda, ya que, en estas zonas existirá un déficit en equipamientos, la existencia de grandes distancias para llegar a los lugares de trabajo, falta de transporte o trayectos que implican mayor cantidad de tiempo y dinero, y en sí, un distanciamiento con las centralidades urbanas y sus servicios (Pradilla, 1987).

Al respecto, es importante subrayar que ya sea leída la autoconstrucción desde la sobreexplotación o la apropiación, una cuestión común de este proceso es que mantiene “la brecha socio-espacial en términos de calidad de los espacios urbanos, como de los ingresos y recursos de

los grupos sociales que la realizan, en el que existe un mercado del suelo segregado, asociado a la distancia, la precariedad, la ilegalidad o irregularidad” (Caldeira, 2017)

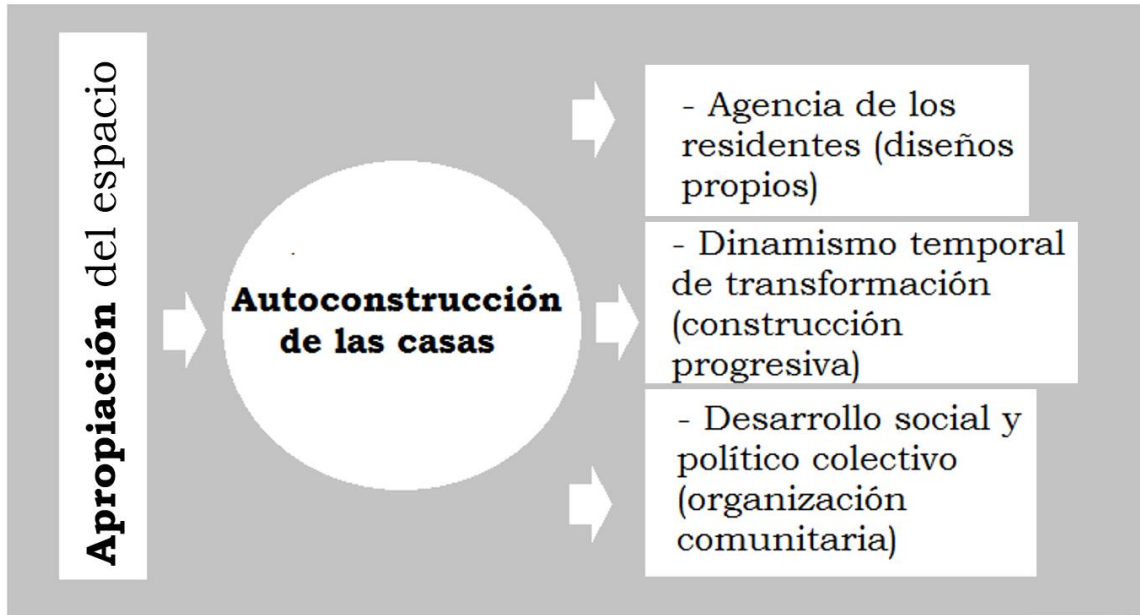
En esa medida, lo contradictorio en el proceso de autoconstrucción y que se plantea aquí, es que, si bien es una manera de sobreexplotación laboral, también dicho proceso es una forma de apropiación del espacio por parte de las familias de bajos ingresos. Este proceso, con características como la agencia de los residentes, relacionada con la elaboración de diseños propios; el dinamismo temporal de transformación, ligado con la construcción progresiva de las casas; y el desarrollo social y político colectivo, con referencia a la organización comunitaria. En ese sentido, la autoconstrucción se caracteriza por un conjunto de procesos interrelacionados, que son a su vez características de apropiación (ver gráfico 7).

Lo anterior, en lo que Caldeira (2017) denomina la urbanización periférica, entendida como habitantes que construyen sus propias casas y barrios, no siempre de forma clandestina y casi nunca de forma aislada (en el proceso interactúa el Estado y las instituciones) que “aunque tienen planes y preparan cuidadosamente cada paso, sus acciones suelen escapar al marco de la planificación oficial” (pág. 6) y aunque operan dentro de los mercados capitalistas de tierra, crédito y consumo, escapan a las lógicas de propiedad inmobiliaria formal, las finanzas y la circulación de mercancías.

Como ya se mencionó, existe en el espacio una tensión entre la dominación y la apropiación, que radica en la imposición de lógicas abstractas, sobre espacios socialmente producidos y vividos. Se retoma dicha postura, con referencia a dinámicas de planificación urbana dominantes y la autoconstrucción como apropiación. Específicamente esta última, al caracterizarse, según Lefebvre (2018) porque en ella prima la propiedad “del uso y del valor de uso sobre el cambio y el valor de cambio, una comunidad que se abre el espacio a su utilización, la gestión colectiva del espacio generado” (p.151), ser obradas por una colectividad, no estar mediadas por algún poder político o institución estatal.

Gráfico 10

Elementos de apropiación – Autoconstrucción de las casas



Fuente: Elaboración propia (2021)

Veamos ahora, cuáles son las características y motivaciones de la autoconstrucción que lo convierten a su vez, en un proceso de transformación y apropiación. En primera medida, tiene como particularidad un período de producción prolongado y flexible en el tiempo, que permite de acuerdo con Jaramillo (2008) la construcción progresiva, es decir, la ocupación simultánea del espacio con la edificación paulatina de la vivienda según el ritmo cambiante de las condiciones de bonanza y escasez, donde se puede acelerar o frenar la construcción acorde a la disponibilidad de dinero y mano de obra. Tal es el caso, de Alberto Hernandez habitante del barrio, quien comenta en una de las entrevistas "(...) en un mes metía los huecos, en otra quincena que me quedaba plata, hacia otra cosa, en otra metía pañete, en otra hacia otra cosa. Después me salió una plata y eché la plancha del segundo piso" (Octubre 23, 2020). En ese sentido, la construcción progresiva permite una producción del espacio de acuerdo a tiempos, ritmos y dinámicas propias, a diferencia de la financiación en la construcción capitalista, donde si bien se pueden diferir los pagos, existe unas pautas impuestas e inmóviles.

Lo anterior, está ligado con el dinamismo temporal de transformación planteado por Caldeira (2017) según el cual el crecimiento de las casas y los barrios son procesos de largo plazo,

de mejoras continuas, dirigidas por los propios residentes y habitantes, a partir de sus necesidades y capacidad de decisión sobre el espacio que desean. Así, no se trata de productos acabados, sino de espacios en constante elaboración. “En el cambio inevitable de las ciudades, las periferias cambian en una lógica propia, lenta, progresiva y desigual. Un espacio que, en contraposición a la vivienda tipo mercancía, se autoconstruye y mejora con el tiempo” (p.10).

Las transformaciones se expresan simultáneamente en las condiciones del espacio urbano y de las viviendas. A medida que el barrio crece y la población aumenta, se pavimentan las calles, llegan el agua, la electricidad y el alcantarillado; y el comercio local se expande. Con el tiempo, las fachadas se mejoran, las casas se amplían (...) a pesar de la precariedad indiscutible y la pobreza persistente (Caldeira, 2017, p.12).

Otra característica de apropiación presente en los procesos de autoconstrucción, está relacionada con la edificación de las casas de acuerdo a las propias necesidades y requerimientos. De esta forma, los diseños son hechos por las mismas familias y son acorde a los sueños de cómo podría ser su casa, esto amplía la capacidad de decisión a la hora de construir y reformar sus viviendas; una casa del tamaño de sus sueños “(...) yo mismo con mis propios medios, yo hice mi diseño de la casa y la hice (...) nosotros viendo el barrio como está ahorita nunca pensábamos dejar las casas como en primer nivel, ¿no? Pensábamos en grande, que nuestras casas en este sector debían ser mínimo, mínimo, de unos 2-3 pisos” (Octubre 12, 2020) comenta Don Juan González uno de los fundadores del barrio. Allí, una vez más, priman los sueños, los deseos, las expectativas sobre la forma en la que se anhela y se quiere usar el espacio y vivienda propios

Los diseños propios tienen relación con la agencia de los residentes planteada por Caldeira (2017), que se refiere a la capacidad de acción por parte de los habitantes, “al ser creadores y no simples consumidores de espacios desarrollados por otros” (p.9). De esta forma, la comunidad obra su propio espacio de encuentro, goce, creación y vida:

Ellos construyen sus casas y ciudades paso a paso según los recursos que pueden reunir en cada momento, en un proceso que se llama de autoconstrucción (...) cada fase implica una gran improvisación y bricolaje; estrategias y cálculo complejo; y una constante imaginación de cómo podría ser una casa bonita. A veces los residentes confían en su propia mano de obra; a menudo, contratan el trabajo de otros. Sus espacios están siempre en construcción (Caldeira, 2017, p.6).

En contraste con estas de formas de apropiación, existen unos modos de construcción dominante con la vivienda formal, que implican dinámicas de vida particulares, frente a las cuales hay una postura clara. Con relación a ello, la respuesta de don Juan González a la pregunta ¿cómo se imagina sería vivir en un apartamento?¹¹

No, pues yo me imagino, no quisiera vivir en apartamento. Bueno, no sé más adelante uno se tendrá que acostumbrar, pero vivir en apartamento es muy diferente a una casa, porque el apartamento implica, empezando que tiene que pagar el costo de administración, adaptarse usted a un libro que diga cómo tiene que vivir, aguantarse escale arriba escalera abajo, el ruido que usted no puede, digamos, tocar una pared duro. No, eso es una idea que uno no quiere vivir, ni yo ni para mis hijos. Vivir en apartamento es una cosa muy costosa y muy incómoda; yo no entiendo como la gente se obliga a vivir la necesidad, pero para mí no me gustaría, no lo compraría o lo compraría como para negocio, pero para vivir de pronto no (comunicación personal, Octubre 12, 2020).

La tercera característica de la autoconstrucción como un elemento de apropiación, es que forja un desarrollo social y político colectivo, esto al producir complejas relaciones políticas que conllevan a nuevos tipos de ciudadanos, reivindicaciones, reclamaciones y contestaciones en la producción del espacio urbano. Allí, las dificultades con la tenencia, la precariedad en infraestructura, la presencia y ausencia del Estado, el abuso de algunas instituciones y algunos procesos de estigmatización, hacen que los residentes y las periferias, así como sus procesos auto constructivos se conviertan en espacios de nuevas prácticas democráticas, basados en el esfuerzo cotidiano por parte de los residentes por sacar adelante sus barrios y construir sus viviendas (Caldeira, 2017). Como comentan los vecinos cuando inicia su proceso autoconstructivo:

Lo hicimos. Así, sacamos así la personería jurídica hicimos la junta de acción comunal realmente como es, eso nos dio más vitalidad para seguir trabajando [entre] los compañeros, y obviamente nos reuníamos después de que llegábamos del trabajo y concretábamos las tareas para sábados y domingos, así fue hombro a hombro que trabajamos con toda la comunidad que iba llegando y nos iba creyendo, se nos iban agrupando a seguir tomando la posesión de los terrenos, [y] a construirla [casa] a nuestro acomodo, porque la urbanización nunca nos cumplió (J. González, comunicación personal, Octubre 12, 2020)

¹¹ Ver anexo 1

De esta forma, la agencia de los residentes, el dinamismo temporal y heterogéneo de transformación, la existencia de reivindicaciones, reclamaciones y contestaciones en la producción del propio espacio urbano, afirmaremos aquí, son características de apropiación. Dentro de los procesos de autoconstrucción como parte de la urbanización periférica, en los cuales prima como cuestión principal la ciudad como valor de uso, como espacio vivido y practicado.

3. Autogestión de los servicios.

De esta forma, el barrio Tenerife II no contaba con ningún servicio público (agua, luz, alcantarillado, gas o telefonía) pero claramente existía su necesidad al haber un asentamiento y unos procesos de construcción de viviendas. Las luchas, como lo denominan los y las habitantes del barrio, serían entonces para poder obtenerlos, allí fundamental la labor del comité y la organización de la comunidad, todo esto con el objetivo de lograr una vida digna. Lo anterior, son valores de uso colectivos que según Jaramillo (2008) son importantes y necesarios para la utilización de los lotes.

En ese sentido, el proceso de autogestión de los servicios públicos porta dos de las características mencionadas por Lefebvre (2018) con relación a la apropiación, siendo estas: asegurar las condiciones mínimas de subsistencia para la comunidad mediante producción colectiva de espacio, y la apertura de este a su uso. En este proceso tienen agencia los habitantes de los barrios que mediante procesos organizativos y de autogestión suplirán de manera temporal y se abastecerán de estos servicios.

El acceso al agua en un primer momento se suple con la existencia de una fisura en un tubo de la red de acueducto de Bogotá, donde se construye un pozo profundo que permite sacar el líquido. Posteriormente, con la llegada de más familias, se instala un sistema artesanal de mangueras, que iniciaba en este pozo, según Torres García (2006)¹² el sistema se componía de: una manguera de cuatro pulgadas al inicio del recorrido, de dos pulgadas a medio tramo y a la llegada de la vivienda de media (1/2) pulgada dando la presión necesaria para llevar agua suficiente a toda la comunidad. Frente a ello, hay que mencionar que la estrategia popular para abastecerse de esta serie de valores de uso como los servicios, se suple al “adoptar pautas especiales de

¹² Ver anexo 2: “Crónicas de mi barrio – Tenerife II, 16 años en busca de su desarrollo integral” escrita por líder y fundador del barrio.

dotación de esta infraestructura que impliquen erosiones monetarias menores” (Jaramillo, 2008, p.32) estas pautas de dotación tienen esquemas similares a la autoconstrucción.

Con respecto a este tema, son muchas las narraciones de los vecinos y vecinas sobre la construcción del pozo, y que dan cuenta de la auto provisión del bien y las dificultades para proveerse del mismo, y a su vez, que el valor de uso de los servicios será colectivo. De esta forma, se requerirán esfuerzos conjuntos, movilizaciones agrupadas, energías de varias familias para abastecer y ocupar el área. También dan cuenta del proceso mismo de producción del espacio, de la unidad que generó la adversidad y papel esencial de los líderes y lideresas para poder sobrevivir la situación, comenta Luz Nelly:

Don Carlos, y no sé cuántas, como más personas, hicieron el acople, después hicieron un tanquecito y en ese tanquecito, pues cada persona digamos, nosotros llegábamos, le decíamos a Don Carlos, (...) Llegaba otra persona tenía que hablar con Don Carlos. Don Carlos, Juan y otros señores, ellos eran muy unidos a medida que la gente iba llegando, éramos muy unidos (...) ya la gente se acopló y ya metía su manguera, pero ya con uniones y con toda esa vaina, pero con trabajo, enterrada, con plata, de poder recoger la plata para la manguera madre, después a la entrada, varios vecinos estuvieron ahí colaborando con plata, colaborando con trabajo y aquí nos tocaba a todos, todos ponernos la camiseta para ir allá a hacer lo de las mangueras (...) y los bazares eran como para que hubiera eso, y para que la gente pagará \$1.000 del mantenimiento de la manguera tocaba tener una base, porque la manguera valía más plata, mucha más que las uniones, que el rollo de manguera que la cosa esa con que la remendaban, todo eso” “\$1.000 pesos por el mantenimiento de las mangueras, (...) después fue llegando la gente que ya no eran 10 mangueras sino 20, 30 hasta 50 mangueras en un solo huequito (comunicación personal, Octubre 14, 2020)

La consecución de los demás servicios públicos no fue muy diferente, aproximadamente entre los años 1987 y 1999 la comunidad logra “proveerse de manera subrepticia de estos servicios” (Jaramillo, 2008). Así, en Tenerife II la luz será suplida a modo de “contrabando”, colocada desde el barrio vecino la Marichuela, hasta lograr unos postes provisionales instalados por la empresa de energía (CODENSA), esta empresa siempre afirmó que Tenerife II era un barrio sub-normal y que por ello no se podían hacer las instalaciones correspondientes, siendo necesario luchar, insistir y solicitar unos postes en madera que permitieran tomar de allí la luz, y aunque estos no daban la capacidad y se corría un alto riesgo, era la única solución dada por la empresa.

En ese entendido, la norma se debe transgredir con la informalidad del submercado de loteos, y se plantea así, como una tensión entre lo formal e informal que últimas reproduce dinámicas de segregación socio-espacial. De esta forma, suplirse de estos servicios formales infringiendo la norma, aun cuando muy contrariamente prescindir de ellos, implica violar la misma normatividad que los sitúa como indispensables.

También establece la Carta Constitucional que servir a la comunidad es uno de los fines esenciales del Estado, garantizándole espacios para la participación en la toma de decisiones que puedan afectarla en los campos de la salud, los servicios públicos, etc. (CPC, 1991); Igualmente determina que el Estado ha de regular “(...) el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la Comunidad” (Constitución Política de Colombia , 1991).

Con respecto al alcantarillado, también fue realizado por autogestión y adelantado por la comunidad misma. Para esto, se usó manguera negra gruesa que se conectó a cada una de las casas, sirviendo de canal para la descarga de los baños. El alcantarillado, afirman los vecinos y vecinas que fue muy sufrido, “muy verraco¹³” teniendo en cuenta que, estas mangueras en ocasiones se saturaban y era necesario romper de noche y volver a montar y también comentan de su provisión de manera organizada “cada cuadra se presentaba entonces así unidos nos organizábamos y tratábamos de terminar lo que era el acueducto y lo que era el agua ahí, y organizarnos (...)” (J. González, Octubre 20, 2020). Con relación al gas, se obtenía comprando la pipeta¹⁴, para ello había que dirigirse al depósito, llevar preferiblemente una carretilla por el peso del tanque de gas y asumir el riesgo de que al llegar al depósito no hubiesen pipetas, “entonces sufra por no conseguíamos a veces el gas” (comunicación personal, Octubre 14, 2020) comenta Doña Luz.

Frente a ello, es importante mencionar que nuevamente este tipo de procesos son contradictorios, puesto que si bien construir las viviendas y espacios dignos fue un proyecto que aglutinaba experiencias de lucha con la construcción de los servicios , “configurando unos lazos de sociabilidad y un sentido de pertenencia común como pobladores populares” (Torres Carrillo, 2006) sigue existiendo un contexto de precariedad e inestabilidad que manifiesta las desigualdades en las posibilidades de acceder, usar y disfrutar la ciudad.

¹³ Coloquialmente difícil.

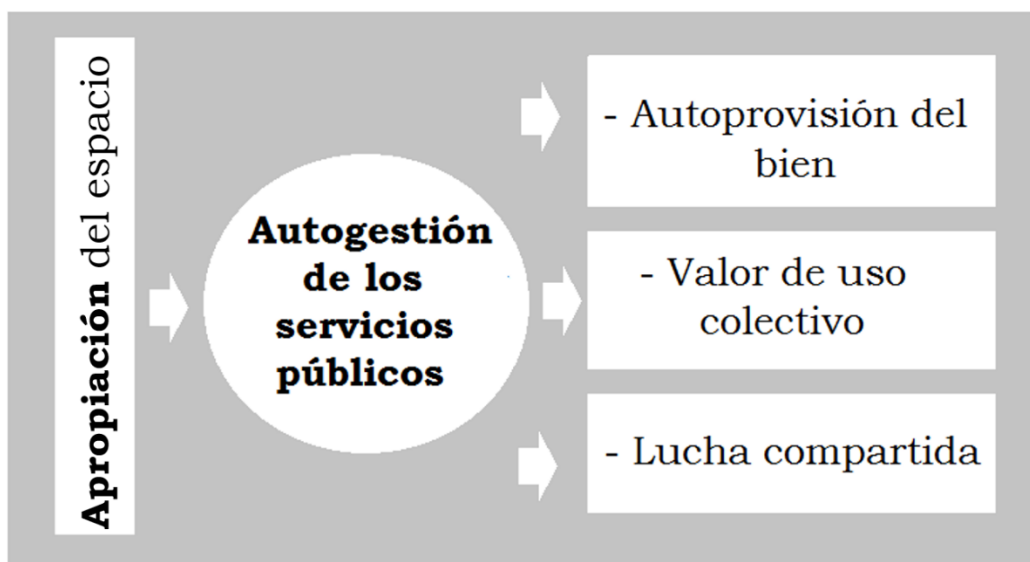
¹⁴ El tanque de gas, denominado, bombona, cilindro, balón, pipa, tambo o garrafa.

De esta forma, conseguir los servicios públicos fue parte de un proceso y de una lucha dada por la comunidad misma, afirma Efren Rojas “vale resaltar que todos los servicios los logramos nosotros, agua, alcantarillado, pasando por acueducto, pasando por la luz, pasando por el gas todo eso se hizo desde la Junta de Acción Comunal, luchas totales a toda hora” (comunicación personal, Octubre 25, 2020). “Todo un esfuerzo de nosotros, una lucha colectiva, pues nosotros los habitantes de este barrio hemos luchado por lo que tenemos” (comunicación personal, Octubre 11, 2020) comenta Fabio Díaz. La comunidad suple por su propia cuenta y de manera autónoma estas necesidades básicas, dando muestra de los procesos socio-espaciales de apropiación del espacio por medio de la autogestión y del valor de uso colectivo.

El gráfico 8 resume los elementos presentados hasta ahora del proceso de autogestión de los servicios como características de la apropiación

Gráfico 11

Elementos de apropiación – Autogestión de los servicios



Fuente: Elaboración propia (2021)

4. Consolidación comunitaria y colectiva.

Finalmente, la consolidación comunitaria y colectiva como forma de apropiación del espacio. Frente a este aspecto, vale la pena retomar los planteamientos de Alfonso Torres (2006), quien

menciona que las necesidades de vivienda, agua, luz, gas y alcantarillado, así como de espacios de encuentro social y cultural serán motivos para convocar a realizar acciones colectivas dentro de la organización y la acción. Así, cuando la magnitud de los problemas sobrepasa las acciones de solidaridad familiar o vecinal, se dará paso a “formas asociativas más estables como las Juntas de Mejora, las Juntas o Asociaciones de vecinos y los Comités de Barrio, las cuales centralizaron el trabajo comunitario y la relación con las instituciones externas (...)” (p.23).

Teniendo en cuenta que se estaban presentado inconvenientes con la policía, que surgían apuros a la hora de construir las casas y la necesaria defensa de los predios ya adquiridos, era preciso agruparse para poder respaldar a la comunidad, siendo la organización comunitaria la mejor opción y lo más adecuado, constituyéndose de esta forma, el Comité Pro-defensa del barrio para salvaguardar los intereses de la colectividad. Cabe aclarar que estos procesos se estaban dando simultáneamente, al mismo tiempo que se construía, se estaba organizando la comunidad.

Así, las acciones colectivas (Torres, 2006), se entienden como una unión de individuos para actuar conjuntamente con el fin de alcanzar una demanda o un objetivo común, y estarán relacionadas con tipos de asociación y acción popular variadas dependiendo la demanda y el momento histórico. Ahora bien, existirán ciertas modalidades de acción colectiva dependiendo la articulación entre los conflictos y las demandas, las singularidades de relación con el sistema político y las determinadas formas de organización, acción y movilización. Dentro de este marco, las necesidades básicas, así como de espacios de encuentro serán motivos para convocar a realizar acciones colectivas. Las personas que deciden hacer parte de la experiencia organizada, tendrán como características participar ya en relaciones cotidianas (de vecindad o familiares) que van tejiendo un sentido de pertenencia y subjetividad compartida. Y que confluyen tras la coexistencia de características como:

1. La existencia de un conflicto, tensión o condición estructural en torno al cual emerge la acción colectiva;
2. La vivencia, percepción y elaboración del conflicto por parte de sus protagonistas desde el marco de referentes valorativos, cognitivos e ideológicos desde los cuales se interpreta la situación y se decide o no vincularse y permanecer en la acción colectiva
3. La construcción de vínculos de solidaridad entre actores (...)

4. Las condiciones y coyuntura sociales y culturales que actúan como estructura de oportunidades para la acción (Torres Carrillo, 2006, p.71).

Ahora bien, de acuerdo con Torres (2006), se plantea que dentro de las acciones colectivas existen distintas características que se articulan (dentro de la complejidad de las acciones colectivas urbanas), estas serán tomadas aquí como rasgos de apropiación del espacio. En primer lugar, la existencia de factores estructurales comunes, presentes en la ciudad como producto histórico, evidenciadas en inequidades en relación a la vivienda, los servicios, la accesibilidad, el equipamiento. Factores que aglutinan y convergen a los agentes en diversas luchas y procesos ya sea de reivindicación, de autogestión o de consolidación comunitaria “la histórica desigualdad en términos de renta, inherente al capitalismo se expresa en otras inequidades sociales relacionadas con la consecución de vivienda, la accesibilidad, uso y gestión de ciertos servicios colectivos sociales y culturales” (Castells, 2001, p.12) que serán causantes de movilización y acción colectiva.

En segundo lugar, los tejidos sociales y las identidades vecinales forjadas en los barrios, relacionados con la experiencia cotidiana y la conexión con el territorio en donde se comparten representaciones sobre sí y los demás. Dicho territorio serán los barrios populares, donde se dan las dinámicas de inserción a lo urbano y las luchas por el derecho a la ciudad dentro de la precariedad existente en las periferias urbanas, que convierten al barrio en “el lugar donde se establecen relaciones personales más intensas y duraderas, difíciles de lograr en el mundo del trabajo” “en la fase fundacional se crean relaciones de compadrazgo (...) y se realizan bazares (...)” como formas de sobrevivencia y articulación social (Torres Carrillo, 2006, pág. 74). Tejidos y relaciones que se configuran como redes sociales afectivas comunitarias, políticas y culturales (Bolos, 1999) que impulsarán y facilitarán acciones colectivas que conlleven a formas de apropiación del espacio.

De esta forma, el barrio se convierte en un espacio identitario, forjado en el proceso de construcción, autogestión y producción del espacio, y escenario de luchas compartidas y construcción de tejidos y relaciones.

El barrio popular como construcción colectiva, teje una trama de relaciones comunitarias que identifica a un número de habitantes venidos de muchos lugares y con historias familiares diversas,

construyendo un nuevo “nosotros” en torno al nuevo espacio y las historias compartidas (Torres Carrillo, 2006, pág. 75).

El barrio Tenerife II como el espacio de luchas cotidianas, de la mano de otras luchas que lo irían configurando, como lograr la personería jurídica, obtener los servicios públicos, adquirir las escrituras y finalmente conseguir la pavimentación, fue creando una identidad social compartida como constructores y habitantes de los barrios, dentro de la experiencia de lucha común por construir sus viviendas, autogestionar los servicios, y construir un espacio simbólico propio, que reivindican el carácter de espacio vivido y practicado, donde en el barrio convergen así, las experiencias, historias, luchas, deseos, anhelos; y de esta forma la vida misma de la ciudad.

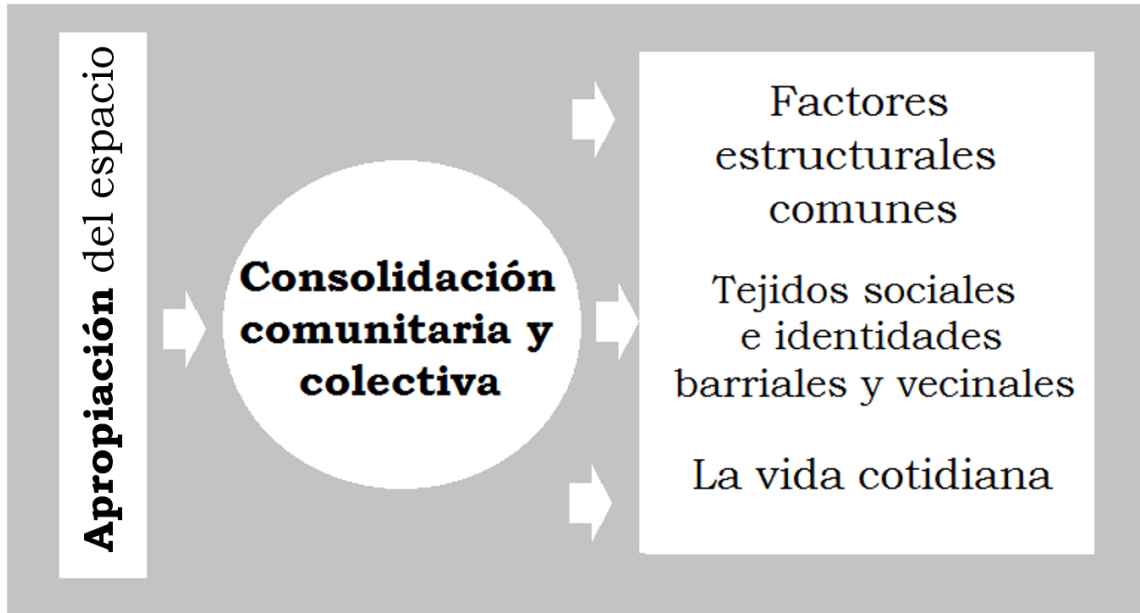
Pensar la relación barrios - identidad nos remite a dos niveles de análisis. En primer lugar, considerar el barrio mismo como referente de identidad, en la medida que sus pobladores al construirlo, habitarlo y -muchas veces- defenderlo como territorio, generan lazos de pertenencia global frente al mismo, que les permite distinguirse frente a otros colectivos sociales de la ciudad. En segundo lugar, asumir el barrio como lugar donde se construyen diferentes identidades colectivas, que expresan la fragmentación, multi temporalidad y conflictos propios de la vida urbana contemporánea (Torres Carrillo, 1999, p.33).

En tercer lugar, en lo cotidiano se encuentra la experiencia compartida, la vivencia de las lógicas de exclusión y segregación, y la manifestación de necesidades. Estas necesidades cotidianas y sentidas colectivamente, serán transformadas en reivindicaciones y demandas justas, que se tejerán en el ámbito de lo cotidiano, y donde además se realizarán los esfuerzos para sobreponerlas o afrontarlas. Por lo tanto, de ejercicios de reivindicación de espacios auto producidos y auto gestionados, donde las comunidades pueden reivindicar unas lógicas propias de producción de ciudad y de espacio, una apropiación como potencialidad, obra, o acción de crear y habitar, que lucha por recuperar el sentido completo de la experiencia espacial.

El gráfico 9 resume los elementos presentados hasta ahora del proceso de consolidación comunitaria y colectiva como características de la apropiación

Gráfico 12

Elementos de apropiación – Consolidación comunitaria y colectiva



En resumen, la toma de posesión de los lotes, la autoconstrucción de las casas, la autogestión de los servicios y, la consolidación comunitaria y colectiva del barrio son entendidos como formas de apropiación del espacio en el barrio Tenerife II; la toma de posesión de los lotes: con la primacía del valor de uso, la agrupación en defensa de la vivienda y las redes de apoyo y amistad. La autoconstrucción de las casas: con la agencia de los residentes, con el dinamismo temporal de transformación, con el desarrollo colectivo. La autogestión de los servicios públicos: con la auto provisión, con el valor de uso colectivo, con la lucha compartida. Y la consolidación comunitaria y colectiva: con los factores estructurales comunes, los tejidos e identidades barriales, y la vida cotidiana, son características de apropiación del espacio.

Se considera, entonces, que contrario a un espacio abstracto, basado en lo concebido desligado de la práctica social, ideado por promotores y urbanistas; existen espacios de uso, creación, transformación, sentires y experiencias que son los aspectos que en realidad les dan el significado y la base a los espacios sociales.

3.3. Papel del Estado en la reproducción de lo abstracto

La historia del Barrio Tenerife II muestra los múltiples agentes que existen en el proceso de producción del espacio, como se evidenció anteriormente, la comunidad es un agente social con un amplio e importante papel dentro de la consolidación y conformación de los barrios populares. A su vez, el Estado es un segundo agente social urbano, que, como lo explica Tovar (2007), tiene una función dentro las exigencias urbanas y la redistribución de la riqueza, así como responsabilidad en la producción de espacio construido, edificación de equipamientos, creación de instituciones, adquisición de vivienda, y, en la creación de programas, planes, proyectos y políticas urbanas.

Sin embargo, la acción del Estado no se agota allí “es en buena parte una construcción ideológica, una ficción (...) el Estado es, cuanto más, un mensaje de dominación, un artefacto ideológico que atribuye unidad, estructura e independencia a las operaciones dispersas, desestructuradas y dependientes de la práctica del gobierno” (Corrigan y Sayer, 2007, p.51). De esta forma, aquí se abordará la acción del Estado en tanto agente urbano, con capacidad de legitimarse y que reproduce mecanismos de dominación en tensión con los procesos de apropiación ya descritos.

En ese sentido, se debe enfocar el análisis en el papel del Estado en los procesos de urbanización periférica, descritos en el apartado anterior. Allí la presencia del Estado es en el marco de lógicas transversales. Como lo plantea Teresa Caldeira (2017) dichas lógicas como las de la propiedad legal, el trabajo formal, el capitalismo de mercado no son preponderantes dentro de este tipo de urbanización, pero sí estarán presentes y no pueden ser completamente eliminadas. Así, “la urbanización periférica no significa una ausencia del Estado o de planificación, sino un proceso en el que los ciudadanos y gobiernos interactúan de forma compleja” (Caldeira, 2017, p.10).

De tal forma, dentro de la historia del barrio se puede encontrar la presencia del Estado de distintas maneras, con instituciones como la policía y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), con instrumentos técnicos como las licencias de construcción, los planos, la estipulación de linderos y la nomenclatura. De ahí que, si bien los residentes son agentes en la producción de su espacio, el Estado está presente de manera transversal principalmente en los procesos de desarrollo, legalización, regularización y valorización de los barrios periféricos. De acuerdo con Caldeira

(2017) “el estatus legal de los barrios construidos por la urbanización periférica es frecuentemente objeto de transformación” (p.9). Es importante mencionar, que, si bien aquí se toma al Estado desde su papel institucional y tecnocrático, en el marco de los procesos de urbanización, este como lo comenta Lefebvre (2013) cumple un alcance más amplio

El Estado se consolida a escala mundial. Recae plenamente sobre la sociedad (sobre todas las sociedades): la planifica, la organiza «racionalmente» con la contribución de conocimientos y técnicas, imponiendo medidas análogas si no homogéneas, cualesquiera que sean las ideologías políticas, el pasado histórico o el origen social de los individuos en el poder. El Estado aplasta el tiempo reduciendo las diferencias a repeticiones o circularidades (...) el Estado allana lo social y lo cultural. Impone una lógica que pone fin a los conflictos y a las contradicciones, y neutraliza todo aquello que le resiste mediante la castración o el aplastamiento (p.83).

Desde esta postura, dentro de la historia de Tenerife II encontraremos al Estado, durante los procesos iniciales de construcción únicamente a través de la policía, y posteriormente durante los procesos de legalización, escrituración, pavimentación y posible demolición del barrio a través de Catastro, el Instituto de Desarrollo Urbano, entre otras instituciones. Ahora bien, se hace importante problematizar el papel del Estado en dicho proceso, para ello es necesario analizar, primero, la presencia del Estado por medio de la policía en los años iniciales. Segundo, las formas como se reproduce lo abstracto mediante instrumentos técnicos como los parámetros reglamentarios, los linderos, las escrituras, el avalúo catastral, las licencias de construcción y las nomenclaturas durante los procesos de legalización y escrituración. Tercero, la forma en que se reproduce la lógica abstracta por medio de discursos, durante el proceso final de pavimentación.

Respecto a la presencia del Estado durante la fase de construcción del barrio, Beatriz Medina comenta

A las 12 de la noche estábamos echando la plancha, toda la cuadrilla que viene, mezclan. Las personas de las cuadras o que vivían por acá nos ayudábamos, para cuidar que no llegara la policía, porque no nos dejaba trabajar, entonces unos se hacían en las esquinas, por todo lado, mire que no llegará la policía, y los otros trabajen. (...) Cuando pasó eso, yo me había acabado de ir para abajo después de colaborar en el bazar, él se quedó, yo me fui con los niños, ellos tenían como unos 3 años. Cuando los otros niños que jugaban por ahí [gritaron] "¡Que la policía!" Que iban a tumbarle la casa a Don Alberto, corran todo mundo. [Hay] Se metieron los que estaban en la Junta, que si

nos tumbaban la casa tenían que tumbársela encima de ellos, o eran todos en la cama o todos en el suelo, como se dice el dicho, que por eso no la tumbaron. Pero alcanzaron a tumbar unos parales, y se alcanzó a ladear la plancha un poco, la escalera también se alcanzó a bajar. Pero bueno, gracias a dios no la tumbaron, pero entonces si tocaba venir todas las noches, todos los días a darle una vueltica, pueden tumbar o pueden venir a invadir (comunicación personal, Octubre 23, 2020)

De esta forma, la presencia Estatal durante los primeros años de construcción del barrio fue con una labor coercitiva por medio de la policía, para poder mantener y hacer una reproducción del espacio muy ligada a lo formal con su tendencia a lo homogéneo. Lo anterior, “en efecto sirve de instrumento a las fuerzas que hacen tabla rasa de todo lo que se les resiste y amenaza, en suma, de las diferencias” (Lefebvre, 2013, p.322).

En segundo lugar, con los procesos de legalización y escrituración se puede evidenciar las formas en la que se reproduce lo abstracto mediante lógica técnica.¹⁵ La lógica técnica está ligada a la racionalización de un “orden” en el espacio, frente a un supuesto caos, donde se pueden encontrar como ejemplo los parámetros reglamentarios de la urbanización. Así, don Juan González comenta acerca de los parámetros de construcción y las escrituras:

mi lote pues que yo lo construía, saliéndome de los parámetros reglamentarios (...) pues en este paso me tocó a mi ir hacer la declaración en el juzgado 30 y en juzgado 41 de todos mis compañeros y vecinos que viven en el barrio dar un resumen de cada uno que tocaba hacerlo dentro del proceso para sacar las escrituras, como lo había distinguido como eran sus condiciones de vida, digamos personajes, dar los linderos de cada vivienda, con quien eras vecinos, lo normal que se hace en una escritura para que hubiera una credibilidad el juzgado 30 y los jueces que estaban decidiendo esto darnos la valorización para dar las escrituras (comunicación personal, Octubre 12, 2020).

Respecto a la legalización, comenta Alberto Hernández “lo primero que hay que hacer en un barrio es legalizarlo, para poder hacer más cosas” (comunicación personal, Octubre 23, 2020). Una serie de envoltorios técnicos que legitiman una imposición burocratizada, en la que predomina la cuestión del hábitat más no del habitar, que ordena el espacio con ánimo regulador y clasificatorio, ligado al uso de la razón instrumental.

¹⁵ Al respecto se profundizará en el capítulo IV

A su vez, esta racionalización técnica busca generar la destrucción de “la vida en y de la ciudad” (Lefebvre, 2013) con la primacía del valor de cambio y la desaparición del valor de uso que tiene la práctica socio espacial, ejemplo de ello es el avalúo catastral, instrumento técnico que dispone el precio del suelo y el valor de las casas, donde comenta Betty Medina frente a la pregunta ¿qué precio considera tiene su casa? ¹⁶ “Pues sentimental, vale mucho y nadie le da lo que vale” o Alberto Hernández “es un avalúo que el gobierno pone para las casas, pero no es un avalúo de lo que realmente uno le ha metido a la casa” (comunicación personal, Octubre 23, 2020) donde se refieren al valor sentimental, el esfuerzo, el valor simbólico, pasional, emocional, vivencial que tienen sus hogares. Por su parte, la señora Luz expresa:

Así, en el marco de las lógicas del beneficio y de las reglas del mercado las casas se encuentran subvaloradas, tanto por su carga vivencial y experiencial, como de inversión en tiempo y dinero, por parte de este envoltorio técnico denominado: avalúo catastral, que reduce lo vivido y la práctica cotidiana, “lo que decimos todos es que pues que nos den lo que realmente corresponde el valor de la vivienda, porque de pronto el valor sentimental no aparece en ninguna parte” (N. Baéz, comunicación personal, Octubre 12, 2017)

Dentro de esta perspectiva, se encuentran también, las licencias de construcción avaladas por un especialista y construidas en virtud de una práctica reductora, como reglas guiadas para adaptar el uso de la razón a los requerimientos de un orden social establecido. Así, por ejemplo, comenta en la entrevista el señor Alberto Hernández:

que hay que pagar una licencia de construcción, que hay que pasar por un arquitecto, todo eso, pero nosotros nos salvamos de todo, porque eso no había antes, no había que tocaba eso, no obligaban. Ahoritica, si usted va construir una casa, tiene que hablar con un arquitecto, que le diseñe que le mire las bases, que material le va a meter, todo eso, ahoritica, antes no (Comunicación personal, Octubre 23, 2020).

Modelos que tienden a homogenizar bajo una organización racional, que liquida la complejidad de la vida urbana o buscan organizar con el propósito de racionalizar la acción del capital en el espacio.

¹⁶ Ver Anexo 1

Igualmente, estas lógicas técnicas buscan crear parámetros de urbanismo basados en módulos repetitivos que causan alienación y desorientación. Durante las entrevistas surgieron las preguntas: “¿cómo se saca la licencia de construcción? ¿Se necesita para vender?”¹⁷ (F. Pineda, comunicación personal, Octubre 14, 2020). Se genera entonces una confusión por parte de los habitantes del barrio con el tema de la legalidad y las escrituras, es decir, se piensa que la legalidad del barrio está ligada a tener las escrituras de los predios, o viceversa, no está clara la diferencia entre legalización, personería jurídica y escrituración. Lo cual evidencia un desconocimiento frente a estas cuestiones técnicas, que antes no existían, pero que ahora la lógica urbanística del espacio impone

De esta forma, lo técnico que se presenta como transparente y despolitizado, construye modelos que introducen lo más mínimo posible lo vivido, y ocultan las formas conflictivas y contradictorias de la producción urbana, en el marco del sistema capitalista. Un urbanismo tecnocrático, en oposición, a una “auténtica y genuina práctica de creación del espacio y de la vida social” (Lefebvre, 2013, p.45). La propuesta de análisis remite entonces, a recuperar la vivencia de la ciudad, esto es, la experiencia vivida del habitante que de acuerdo con Lefebvre (2013), “desborda el saber y (por tanto, poder) político que puede existir en la racionalidad técnica del urbanismo y la planeación, desenmascarar el carácter alienado del espacio” (p.42).

En ese sentido, se puede afirmar que, el Estado cumple un papel en la reproducción de la lógica abstracta del espacio, por medio de instituciones, lógicas técnicas, discursos, planes y proyectos. Estos son instituidos, y es a través de ellos que se reproduce cierta lógica, la lógica de lo concebido aplastando lo vivido, la lógica de capital buscando generar ganancias, la lógica de la primacía de lo escrito y lo visual por encima de lo práctico y experiencial, la lógica de financiarización del espacio. Que desvincula al sujeto de su práctica inherente como productor del espacio y al espacio de su doble carácter de producto y productor de un conjunto de relaciones sociales y económicas.

En ese sentido, para dar cierre al capítulo, dentro de la geografía histórica del barrio Tenerife II, se evidencian los procesos de urbanización informal, penuria habitacional y el accionar de urbanizadores piratas. En el marco, de lógicas informales presentes en el espacio, que se

¹⁷ Esta pregunta surge por parte de una de las entrevistadas

relacionan con lógicas formales que buscan imponerse. En ese sentido, la existencia de espacios apropiados en tensión con espacios de dominación.

Así, se da cuenta de características de apropiación en Tenerife II. El predominio del valor de uso, la gestión colectiva del espacio generado, la comunidad que se abre el espacio a su utilización, son aspectos presentes en la toma de posesión de los lotes, la autoconstrucción de las casas, la autogestión de los servicios, dentro de un desarrollo comunitario y colectivo.

Frente a mecanismos de dominación con lógicas abstractas que usa el Estado para imponerse sobre estos espacios apropiados. El papel de las instituciones, instrumentos técnicos, discursos, planes y proyectos son formas para reproducir esta lógica espacial. En el siguiente capítulo, se aborda así específicamente como se reproduce la lógica abstracta con discursos y lógicas técnicas en los proyectos de movilidad y transporte.

Capítulo IV

En este capítulo, se caracterizará inicialmente el proyecto de movilidad y transporte pensado para el sur de la ciudad: Ampliación Troncal Caracas. Para ello, se parte por definirlo y plantear un análisis de la relación que este tiene con los procesos de financiarización que se dan actualmente en la producción del espacio urbano. Luego, se pretende explicar los distintos niveles de afectación que trae consigo dicha obra para el barrio Tenerife II, la microcentralidad periférica de Santa Librada, la localidad de Usme, y la ciudad de Bogotá. Por último, se busca ubicar el proyecto como parte de la planeación de ciudad, dentro del denominado Plan Distrital de Desarrollo (PDD) 2016 de la Administración Local de Enrique Peñalosa.

En un segundo momento, se muestra cómo se reproduce la lógica abstracta que circula en el espacio por medio de discursos y lógicas técnicas, presentes en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), Planes Distritales de Desarrollo (PDD), la prensa y el proyecto de Ampliación Troncal Caracas. Se evidencia así, que la forma en que se reproduce la lógica abstracta es con la planificación urbana, los proyectos de movilidad y transporte, pues dicho proceso causa dinámicas de distanciamiento y enajenación de lo urbano. Finalmente, la existencia de una violencia inherente al espacio abstracto con la expropiación.

4.1. Proyecto Ampliación Troncal Caracas

La ciudad de Bogotá, cuenta desde el año 2000 con un sistema de transporte masivo en modalidad Bus de Transito Rápido (BRT por sus siglas en inglés), compuesto por estaciones cerradas, buses biarticulados con puertas a plataformas elevadas, corredores troncales (de uso exclusivo) y rutas alimentadoras. Este sistema llamado Transmilenio, es construido en una serie de fases progresivas en las que se edifican las troncales principales para el funcionamiento del sistema, troncales que cuentan con carriles segregados para los buses biarticulados de alta capacidad, portales que cuentan con servicios circulares por medio de rutas alimentadoras (buses de mediana capacidad), estaciones de transferencia que conectan entre troncales, estaciones intermedias con servicios alimentadores zonales, así como estaciones sencillas para la llegada y salida de pasajeros. Características que en suma, según Piccirillo (2012) permiten clasificar a Transmilenio como un BRT, al diferenciarse del servicio de bus tradicional, contar con carriles de

circulación propios, estaciones en lugar de paradas, satisfacción de altas capacidades de demanda y estrategias comunicacionales novedosas.

Este sistema, según Tarazona (2008) se proyecta desde el año 1998 e inicia sus obras en el año 2000, con la fase I (1999-2001) y la construcción de la Troncal Avenida Caracas-Autopista Norte y Calle 80. Fase II (2002-2006) con la obra sobre la Avenida Las Américas, Suba y Avenida NQS. La fase III (2007-2010) con la construcción de la Troncal calle 26, y la fase IV (2011-2015) con la proyección de 131 km de vías adicionales. En el año 2016, dentro de la elongación de la fase IV, se plantea la edificación de nuevas troncales por la Avenida Boyacá, la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) y Avenida Ciudad de Cali, así como la ampliación de algunas ya existentes, en el marco del Plan de Distrital de Desarrollo del Alcalde Enrique Peñalosa, misma Administración que en el año de 1998 promovió y lideró la construcción de este sistema de transporte. Así, Transmilenio pretende abarcar las principales vías que comunican de norte a sur, y de oriente a occidente la ciudad, y ampliarse como el único sistema de transporte a gran escala en Bogotá.

Es dentro de las fases IV y V (fase actual), que se planea el proyecto de movilidad y transporte Ampliación Troncal Caracas, con el fin de continuar y extender el sistema de transporte masivo Transmilenio. De esta manera, los objetivos que presenta dicha ampliación son: dar accesibilidad y conectividad al dinamizar la movilización vehicular y peatonal, expandir y ampliar el sistema BRT construyendo nuevas troncales para cubrir la demanda de pasajeros y mejorar las existentes, transformar y evolucionar los sistemas de transporte público anudados al desarrollo inmobiliario (Instituto de Desarrollo Urbano [IDU], 2015).

Ahora bien, el proyecto se basa en la ampliación y construcción de transporte masivo con modalidad BRT, en lugar de uno tranviario o Metro, y, en la proyección de un sistema de movilidad público anudado al desarrollo inmobiliario. En ese sentido, dichas determinaciones están relacionadas, en primer lugar, con un tipo específico de financiación, operación y funcionamiento en el cual Transmilenio maneja un modelo público-privado. En segundo lugar, con una construcción de infraestructura, teniendo en cuenta los Proyectos de Infraestructura Vial –en adelante PIV– y la forma en que se ejecutan por medio de Alianzas Público Privadas. En tercer lugar, con una demanda de terreno dentro de los mercados del suelo urbano y del espacio

construido. Lo anterior, en el marco de rasgos de financiarización en la producción social del espacio.

Respecto a la estructura de financiación de Transmilenio, su funcionamiento, planificación, ejecución de obras y operación está en manos de los sectores público y privado, con una predominancia de empresas privadas. En lo que toca al funcionamiento, la empresa pública es dueña y encargada de la infraestructura, la coordinación y el control del servicio, pero el sector privado es el que controla la operación de los vehículos, los patios de estacionamiento y la contratación de conductores, esta última por medio de licitaciones. Con respecto al dinero para la infraestructura vial para las Fases I y II estuvo a cargo el Estado, pero en la actualidad en su mayoría es financiado a través de alianzas público-privadas (APP), figura ampliamente usada dentro de la modalidad de transporte BRT. Respecto a las dinámicas del mercado del suelo, que existen tras la construcción de estaciones, portales y carriles exclusivos del sistema BRT, se impulsan: proyectos inmobiliarios, zonas de especulación y megaproyectos (como centros comerciales), que revelan el papel del suelo urbano y de los PIV dentro de la producción del espacio.

Lo anterior, es importante entenderlo dentro del proceso con rasgos de financiarización que se está dando en las ciudades, donde los grandes proyectos urbanos y en este caso Transmilenio, facilitan, dan entrada y configuran un marco que favorece el lucro para el sector privado. Estas intermediaciones (entre el sistema de transporte y sector privado) están orientadas a aumentar la inversión, los inversores de los mercados financieros en la producción del espacio urbano y la promoción inmobiliaria, a su vez que, acrecientan la conversión de los bienes inmuebles y de infraestructura en activos negociables.

La entrada de empresas privadas, principalmente para la financiación de los proyectos de infraestructura se da en el marco de las APP. Así lo afirma el Plan Distrital de Desarrollo (2016)

Autorícese a Transmilenio S.A. o a la entidad que el gobierno distrital designe en la reglamentación que expida sobre la materia, para que a través de terceros y mediante mecanismos como concesiones o Asociaciones Público Privadas, entre otros, adelante la construcción y operación de los intercambiadores modales del Distrito Capital y demás infraestructura relacionada con transporte o movilidad, entendidos como puntos de integración operacional y de articulación del transporte intermunicipal con el transporte urbano (Plan de Desarrollo Bogotá [PDD], 2016)

Nótese entonces, cómo se da entrada a las instituciones privadas a construcciones que tienen un carácter público. Tal es el caso, del proyecto de movilidad Ampliación Troncal Caracas, en el cual, de acuerdo con Silva (2019) “el poder público reforzó aún más sus vínculos con representantes del sector privado organizados por empresas y consorcios” (p.21), en el que son este tipo compañías u asociaciones las que entran a planear, diseñar y ejecutar los proyectos de infraestructura urbana. En este caso, en concurso de méritos realizado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), se presenta como ganador al Consorcio Troncal Caracas, conformado por Jorge Fandiño S.A.S , Hace Ingenieros S.A.S, e Informes y Proyectos Colombia S.A (Inypsa), los cuales participan de acuerdo a los siguientes porcentajes 50%, 25% y 25% respectivamente, bajo la representación legal de Jorge Alfonso Fandiño Ramírez, como los encargados de llevar a cabo el proceso de factibilidad, estudios, diseños y construcción de la ampliación de la troncal. Es así, como el interés privado entra a gestionar con instrumentos normativos como decretos o licitaciones las operaciones urbanas.

En segundo lugar, ligado a las políticas y estructuras urbanas dentro del marco de privatización, entran los Proyectos de Infraestructura Vial (PIV). Estos proyectos materializan la mediación urbanística entre la administración pública y los principales actores del circuito de acumulación de capital, en la que entra la remuneración y circulación del sector financiero y el control de riesgos de los negocios urbanos. Como lo constata la Ley 1508 del 2012, que afirma la vinculación de inversión privada en la “provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago” (PDD, 2016).

Esta entrada del capital financiero, se da con la existencia de la financiarización como forma actual de reproducción del capital, y a causa de la “imbricación de agentes e instrumentos de inversión en las políticas urbanas, los programas de vivienda y la producción de infraestructuras” (Shimbo y Rufino, 2019, p.15). En ese sentido, Transmilenio y la manera en que se estructura, sustenta estas dinámicas contemporáneas de valorización del capital, relacionadas con el aumento del sector privado en los proyectos urbanos, que da lugar a la conversión de infraestructura en activos negociables. Así, dentro de los proyectos del subsistema vial y de transporte estratégicos en la administración Peñalosa, donde se encuentran los PIV (como la ampliación y construcción de troncales) se da la intermediación financiera y reproducción del

capital en la producción urbana y en los proyectos urbanos, con la conversión de la infraestructura en activos financieros, en la que entra a circular la inversión y la gestión del riesgo, y se potencia la producción de ganancias del mercado del suelo.

En tercer lugar, respecto a las dinámicas del mercado del suelo, los desarrollos inmobiliarios se realizan con proximidad a estaciones o portales de Transmilenio. Tal como se mencionó en el segundo capítulo, la vivienda entra entonces en juego, a través de una serie de créditos en los que se encuentra la capacidad de endeudamiento de las familias y la consecuente explotación de la renta personal. Por ejemplo, la edificación del desarrollo inmobiliario Ciudadela del Portal, frente al Portal Usme (estación de cabecera del sistema masivo Transmilenio), descrita por la constructora como un “gran proyecto urbanístico de Vivienda de Interés Social (VIS) que abarcará un total de ocho mil viviendas y estará ubicado cerca del Portal Usme y el Centro Comercial Altavista, el primer proyecto de Ciudadela del Portal tendrá 680 unidades de vivienda, 5 torres, 17 pisos y 2 tipologías de apartamentos” (Amarillo, 2020), trae consigo programas de crédito, hipotecas sobre las viviendas, especulaciones con la deuda y conexiones entre mecanismos de financiación (entidades financieras e instituciones públicas).

Con respecto a los procesos de especulación, se refiere a las posibilidades de ganancia y las operaciones futuras que se desbloquean en la zona, con la construcción de un proyecto de infraestructura urbana, en ese sentido, antes de la edificación de estaciones y portales de Transmilenio ya se prevé su impacto y las posibilidades de utilidad que pueden llegar a generar. Según Dario Hidalgo, (2003) existe “la tendencia de aumento del valor del suelo en las zonas aledañas al sistema de transporte masivo Transmilenio” (p.96), en donde existe un aumento en los precios del terreno y un incremento del valor de la vivienda. De esta forma, frente a la posible construcción de una estación intermedia en el marco de la Ampliación Troncal Caracas, primero, existe una expropiación de las casas, en la que no se trata de desplazar a los pobres sino incorporarlos al sistema hipotecario, por medio de créditos para adquisición de la vivienda, segundo, de realizar construcciones con base a lo que se financia. En ese sentido, al costado sur de la posible estación de Transmilenio Yomasa, se construye un desarrollo inmobiliario (apartamentos Milán) por parte de la constructora Ingenal S.A, que ha desarrollado macroproyectos a nivel nacional e internacional, edificaciones institucionales y distintos

desarrollos en vivienda, y muestra la magnitud de circulación de capital que manejan de este tipo inmobiliarias, que llegan a la zona de especulación.

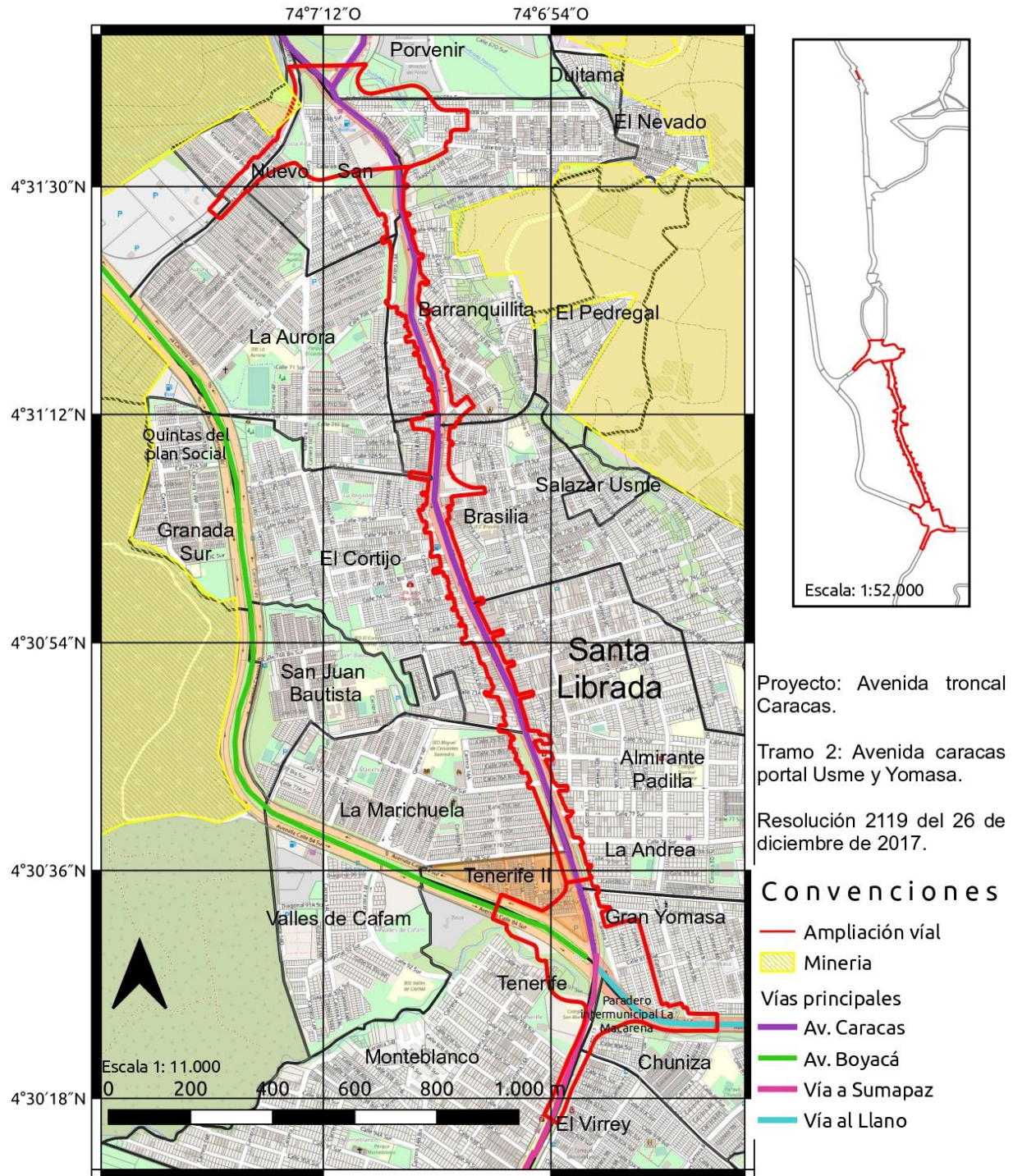
Por último, de acuerdo con Tarazona (2007) los “portales de Transmilenio generan áreas de influencia más atractivas por la mejoría de la accesibilidad, la infraestructura y el entorno, lo que genera un cambio en el proceso de construcción de convenciones urbanas” (p.20), estas convenciones son megaproyectos que entran a realizarse las periferias urbanas, donde no existía este tipo de posibilidad de intervención. Tal es el caso del Centro Comercial AltaVista frente al Portal Usme, pero también, el centro comercial Ventura frente a la estación de Transmilenio Terreros en Soacha, planteado como “proyecto de vanguardia a la altura de los grandes centros comerciales de las ciudades capitales del país” (Ospinas, s.f.)

El estudio más reciente en el tema, Ruiz evaluó el impacto del portal de Transmilenio de la calle 80 en las rentas residenciales y comerciales mediante la revisión de información sobre precios de vivienda y locales comerciales y precios del suelo. El principal hallazgo de este trabajo es que existe un fuerte potencial transformador de los portales de Transmilenio en las rentas diferenciales de comercio –pues se hace posible la construcción de grandes superficies comerciales que antes no tenían cabida en zonas tan periféricas de la ciudad–. (como se citó en Tarazona, 2007)

Ahora veamos, este proyecto se pretende realizar al sur de la ciudad donde la troncal de Transmilenio Caracas inicia, y se compone por una serie de tramos. El primero comprende, la ampliación del carril exclusivo desde el último paradero de los biarticulados BRT (Molinos), hasta la terminal del sistema llamada Portal Usme (Ver mapa 2). El segundo tramo abarca desde el Portal Usme, hasta la zona de la localidad quinta en la que actualmente no existe troncal, ni llegada del bus biarticulado, solamente servicio complementario por medio de bus alimentador, en donde, se plantea la extensión y construcción de un carril exclusivo, Yomasa. (Ver mapa 3). El tercer tramo desde la zona residencial y comercial (Yomasa) hasta el nuevo patio, para estacionamiento de los buses Transmilenio, en el predio la Reforma. (Ver mapa 4). Específicamente, el tramo dos plantea suplir la demanda de viajes generados en el sector Santa Librada, conectar con la Troncal Boyacá (en proyección), interceptar con la Avenida Caracas y rehabilitar la Autopista al Llano. Para este propósito se plantea la implantación de tres nuevas estaciones sencillas ubicadas en los barrios de Danubio azul, Santa Marta, Brasilia, una estación intermedia localizada en el sector Yomasa.

Mapa 3

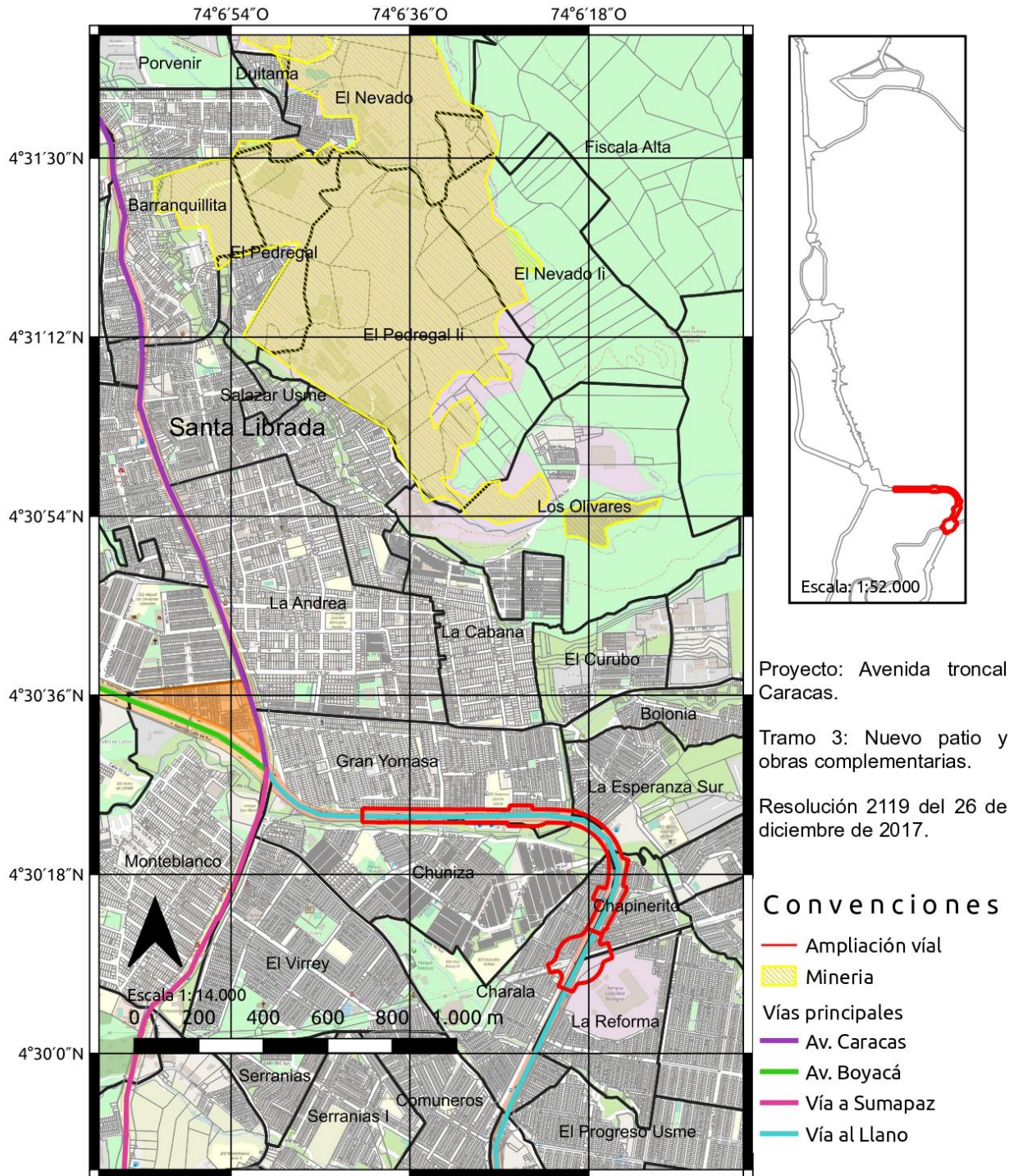
Localización Tramo 2 Proyecto Ampliación Troncal Caracas



Fuente: Elaboración propia (2021)

Mapa 4

Localización Tramo 3 Proyecto Ampliación Troncal Caracas



Fuente: Elaboración propia (2021)

En ese sentido, para continuar con la caracterización de este proyecto es importante señalar el nivel de afectación de dicha obra, para el barrio Tenerife II y la microcentralidad periférica de Santa Librada, asimismo para la localidad de Usme y la ciudad de Bogotá. Con esto llegamos a especificar, que es en mesa de trabajo realizada el 26 de abril de 2017, con participación de la Secretaría de Planeación, Secretaria de Movilidad, Transmilenio S.A, IDU, Interventoría y Consultor, que se requirió la estructuración de la estación Yomasa con una alternativa que incluyera la reubicación de esta, trasladándola de la Avenida Caracas al espacio denominado el triángulo del barrio Tenerife II. Posteriormente, en reunión citada el día 29 de julio del 2017 en el salón comunal de dicho barrio, y denominada “*Reunión extraordinaria de estudios y diseños*” se comunica a los habitantes la “necesaria” demolición de este dentro de la Ampliación Troncal Caracas, para la localización allí de una estación intermedia del sistema de transporte masivo Transmilenio. Frente a esta determinación:

- a. La comunidad no fue participe, simplemente se solicitó a las/los asistentes, la realización de trámites para el proceso de adquisición predial y reasentamiento social, dando por hecho una futura enajenación voluntaria o expropiación por vía administrativa de los predios (Ver imagen 1).
- b. Este nivel de afectación contempla aproximadamente trescientas casas y aproximadamente setecientas cincuenta familias, algunas de ellas que han realizado procesos de autoconstrucción de vivienda y apropiación del espacio, en un barrio forjado en medio de distintas luchas –tomar la posesión del lote, lograr la personería jurídica, obtener los servicios públicos, adquirir las escrituras y finalmente conseguir la pavimentación– para encontrarse de manera consolidada en la actualidad, de esta forma, la posible demolición total del tan luchado barrio, ha generado incertidumbre, confusión, preocupación y zozobra.

Imagen 3

Volante entregado a la comunidad de Tenerife II

PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL Y REASENTAMIENTO SOCIAL

nea www.idu.gov.co
Dirección Técnica de Predios
9 - 20 • Teléfono: 344 50 00 - 338 66 60
de Atención al público: L - V de 7:00 a.m. - 4:30 p.m.

idu Instituto de DESARROLLO URBANO

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. **BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS**

PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL Y REASENTAMIENTO

Frecuentemente, la ejecución de una obra pública requiere comprar una casa, local, oficina o bodega, etc., de propiedad privada por estar en la zona del proyecto.

El **Instituto de Desarrollo Urbano**, cumple con esta gestión a partir del principio jurídico que establece que el interés general prima sobre el particular, puesto que los predios adquiridos tienen como finalidad la construcción de infraestructura vial y espacio público que beneficia a todos.

El **IDU** informa al propietario, mediante una oferta de compra, que su predio será adquirido por encontrarse dentro del corredor de una obra. En este proceso se brinda el acompañamiento de un equipo de profesionales de diferentes áreas, asignado por la administración, para lograr restablecer a las personas en iguales o mejores condiciones a las que tenían antes de iniciarse el acompañamiento.

The diagram illustrates the process flow. At the top, 'NEGOCIACIÓN' (Negotiation) is shown between two stylized human figures. Below this, 'ADQUISICIÓN PREDIAL' (Predial Acquisition) is depicted with a dollar sign (\$) over a 3D city block model, indicating the purchase of property.

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano IDU

Así mismo, la ejecución de dicha obra entra a afectar una senda comercial que se ha configurado como micro-centralidad de Usme. Lo anterior, al proyecto plantear la demolición total de aproximadamente dos manzanas de lado occidental a la Avenida Caracas, desde el barrio la Aurora hasta Yomasa (Ver mapa 3), franja con gran cantidad de almacenes, donde se encuentra Santa Librada una zona que podría considerarse con atributos de micro centralidad periférica. Este

concepto, según Alice Beuf (2011), se entiende como nuevos espacios con altos niveles de identificación y de recurrencia por parte de sus habitantes, con un grado importante de actividad productiva. En este caso, que presenta gran cantidad de comercios y oferta de servicios, clínicas odontológicas, talleres, tiendas de muebles, ropa, zapatos, cafeterías, asaderos, supermercados e institutos de formación. En el que, siguiendo a Beuf (2011) “si bien están ubicados en barrios de origen informal y si bien una gran parte de las unidades económicas que allí se encuentran son informales, estas centralidades de escala zonal conocen un dinamismo económico importante” (p.159). Es entonces, en el marco de la ampliación del servicio BRT en Bogotá, que gran parte de este importante sector de Santa Librada será demolido para la construcción del carril exclusivo.

De igual manera, existe una afectación para toda la localidad de Usme, ya que, este proyecto trae consigo dinámicas de expansión urbana, desarrollos inmobiliarios y construcción de vías de integración regional (Ver mapa 1). Con relación a la expansión, se refiere a la ocupación del suelo mayoritariamente rural de Usme, con prácticas campesinas, productividad agrícola, conocimientos y sentires ligados al territorio y su economía rural, con un carácter comunitario, que, en el marco del actual Plan de Ordenamiento, de la mano de este tipo de proyectos de movilidad y transporte (Ampliación de Transmilenio) se piensan urbanizar. Así, en la propuesta de POT (2021) se plantean 1.747,8 hectáreas (aproximadamente el 75% para suelo de expansión) localizadas al sur de la ciudad, en las localidades de Usme y Ciudad Bolívar, específicamente las áreas de Santa Librada y Bolonia, Los Soches, La Requilina y El Uval. Por lo tanto, según las clasificaciones de suelo por localidades se encontraría Usme, con el área de expansión urbana más grande con relación al resto de la ciudad, con una dinámica acelerada de ocupación caracterizada en suelos rurales.

Al lado de ello, se encuentra el sistema de transporte masivo Transmilenio, ligado a la entrada de mercados inmobiliarios. Por consiguiente, una alta proyección de vivienda en zonas de influencia de grandes infraestructuras, en las que se puede encontrar los proyectos de movilidad y transporte, aquí, la ampliación de la Troncal y la proyección de desarrollos inmobiliarios para la localidad.

Promover e incentivar la creación de viviendas dignas y asequibles y oportunidades de empleo formal en mejores localizaciones, directamente conectados al sistema de transporte público masivo. A través de 30 actuaciones urbanas estratégicas, Bogotá se enfoca en la generación de entornos

urbanos mixtos, tanto funcionalmente como en términos socioeconómicos, en las áreas de oportunidad generadas por la nueva oferta de transporte público programada y a través de las cuales se busca ofertar 400.000 nuevas viviendas y generar la posibilidad de localización 400.000 nuevos empleos formales (Propuesta de POT, 2021, p.85).

Por último, la localidad como área de integración regional con la actuación estratégica Usme y los perfiles viales vías de integración ciudad región con la: Autopista al Llano desde el CAI de Yomasa hasta el límite del Distrito con Chipaque, Avenida Boyacá, desde Avenida Villavicencio hasta Autopista al Llano, Avenida Circunvalar del Sur desde la Av. Caracas hasta Autopista al Llano (Secretaria Distrital de Planeación [PDD], 2021, p.429) (Ver mapa 1). Desarrollos de nuevos arreglos espaciales a nivel región que soportan la expansión del capital, con áreas de especulación cada vez más amplias, intensificación de relaciones económicas e inmobiliarias, localización de nuevos sectores industriales y residenciales. Por lo tanto, la configuración de un modelo expansivo de ocupación territorial a nivel regional, en la que entra Usme y su posición relativa en la ciudad.

Así que, la expansión urbana, los desarrollos inmobiliarios y la configuración regional, que trae el proyecto de movilidad pensado para el sur de la ciudad, presenta diversas escalas de afectación, pero más todavía, de inserción de dinámicas socioespaciales de valorización de capital, con cambio de usos del suelo, procesos de renovación, dinámicas de expropiación y despojo, y entrada de lógicas de microcrédito y especulación.

Finalmente, una afectación a escala urbana, con la inserción de un transporte masivo tipo BRT, con la instauración de Transmilenio para toda Bogotá. Transmilenio, como ya se mencionó funciona más como un negocio, que busca lucrar al sector privado, y que maneja expectativas de desarrollo que se concretan por medio de inversiones privadas, especulación, megaproyectos y empresas multinacionales que llegan con la cercanía a estaciones y portales del sistema, construcciones de vivienda en altura, ligadas a sistemas financieros y especulación de la deuda. Maneras por la cuales el espacio urbano es tomado por las lógicas y racionalidad del capital, con la instauración de un sistema de transporte que tiene dificultades para mover masivamente a la gente, pero que da entrada a la inversión y los inversores del sector privado a través de las APP, y crea fuentes y nuevas estrategias de valorización y reproducción del capital.

Resumiendo, este proyecto potencialmente podría generar una afectación en varias escalas primero una barrial, con un daño directo a ciertos barrios con su demolición completa o parcial, también una afectación local ya que busca generar procesos de expansión urbana y densificación, y distrital al insertar e instaurar las lógicas de un tipo de transporte para toda la ciudad.

En último lugar, se procede a puntualizar que la Ampliación Troncal Caracas Sur hace parte y está sustentada en la planeación distrital urbana, ya que, dicha obra se encuentra contemplada dentro del Plan Distrital de Desarrollo (PDD) 2016 y la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2019, en el marco de la renovación y la búsqueda de un modelo urbano integral, que permita alcanzar la ciudad planeada y proyectada con la administración “Bogotá mejor para todos” en el segundo gobierno de Enrique Peñalosa”. De igual forma, el proyecto hace parte del Plan de Movilidad (2016) dentro del pilar denominado “Democracia Urbana”, que establece el ordenamiento para la ciudad y que tiene como objetivo crear y ampliar el sistema integrado de transporte, con la finalidad de mejor cobertura, accesibilidad, seguridad, conectividad, costos y beneficio social para sus habitantes (Instituto de Desarrollo Urbano [IDU], 2016).

Para cumplir con los propósitos que plantean el PDD y POT, se han adelantado distintos estudios que pretenden analizar y diseñar con diferentes grados de detalle, el proyecto de la ampliación del corredor de la Avenida Caracas, obra que tiene como objetivo aumentar la oferta de transporte para la ciudad, con la implementación, construcción y ampliación del sistema BRT, con el fin de satisfacer así la demanda actual de pasajeros. De esta forma, bajo los lineamientos, políticas y normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial, planeación que define los proyectos relacionados con el desarrollo físico y el Plan de Desarrollo que especifica las políticas económicas, sociales, fiscales y territoriales, dentro del periodo 2016-2020, se abre el Contrato IDU-1109-2016 con objeto de: *“Actualización, complementación, ajustes de los estudios y diseños de la ampliación y extensión de la Troncal Caracas entre la estación de Molinos hasta el portal Usme- Actualización, complementación, ajustes de la factibilidad y estudios y diseños del tramo Usme-Yomasa y factibilidad estudios y diseños desde Yomasa hasta el nuevo patio y obras complementarias en Bogotá D.C”* (Ver mapas 2-3-4)

Dicha obra, hace parte del Plan Distrital de Desarrollo (PDD) y Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2016, planeación que como se plantea reproduce un tipo de lógica abstracta en el espacio, aspecto que se abordará en el siguiente apartado, que tiene como objetivo mostrar como

los proyectos de movilidad y transporte reproducen la lógica abstracta que circula en el espacio, por medio los discursos y la lógica técnica presentes en la planeación urbana (PDD y POT), y que dicha lógica tiene como manifestación o se puede evidenciar en la planificación y en la financiarización del espacio.

4.2. La lógica o la racionalidad abstracta que subyace y reproducen este tipo de proyectos

Se hace necesario analizar la planificación urbana que interviene en el desarrollo de la ciudad, teniendo en cuenta que allí se hallan las bases generales de los programas y proyectos de movilidad y transporte que se planean para la capital. En ese sentido, se realiza la revisión documental de los Planes de Ordenamiento Territorial—en adelante POT— (2000, 2004) y los Planes Distritales de Desarrollo —en adelante PDD— (2008, 2012, 2016), con el fin de comprender como se configuran a partir de estos programas de gobierno estrategias de abstracción, y cuales han sido estas estrategias específicamente, a su vez, mostrar la manera en que circula la lógica y racionalidad abstracta en el espacio urbano y descifrar el sentido oculto que subyace a un discurso aparentemente transparente. De igual forma, fue importante analizar la prensa (2000-2020) como un escenario en donde transita el sentido de lo abstracto, e indagar en cada noticia las formas de reproducción del discurso (como se vendió la idea), sentido urbano que presentan (idea de orden urbano), estructura económica (proceso de financiación) de Transmilenio. Lo anterior, para poder tener una perspectiva de análisis de la reproducción del espacio abstracto.

En ese sentido, con base a la revisión de los POT, PDD y la prensa se pudo hallar:

- a. Unas tensiones e intereses que ponen en evidencia la producción social del espacio.
- b. La forma en que la planeación urbana reproduce la lógica abstracta del espacio, por medio de discursos y lógicas técnicas.
- c. La manera en que estos planes y su reproducción son funcionales para el capitalismo dentro de su modo actual financiarizado (Ver gráfico 10).

Gráfico 13

Hallazgos revisión documental y prensa

Producción social del espacio	Reproducción del espacio	Producción y reproducción del capital:
Tensiones e intereses	abstracto: Discursos y lógica técnica	Financiarización
<ul style="list-style-type: none"> - Tensión entre las competencias, en la toma de decisiones entre instancias internacionales, nacionales, departamentales y locales. - Planeación del Metro como eje principal del transporte o el sistema Transmilenio con la ampliación de troncales. - Continuidad de las acciones y programas iniciados en periodos o gobiernos anteriores. - Evidencia la tensión Metro-BRT (Transmilenio), decisiones internacionales-nacionales y locales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Homogenización del espacio, en zonas geográficas, económicas o ambientales homogéneas. - Movilidad como discurso. - Principios legales y constitucionales como discursos y formas que permiten operar y actuar. - Normas urbanísticas e instrumentos de planeación: el urbanismo como lógica técnica que da sustento y base. 	<ul style="list-style-type: none"> - Forma de articulación entre la inversión privada y pública. - Estado, encargado de conectar, intervenir, y dar acceso al mercado y el sistema financiero a las necesidades básicas (ejemplo: vivienda). - Institucionalidad al servicio del capital (instrumentos de reforma, políticas públicas y proyectos). - Impulso inmobiliario y de mercado. - El transporte como eje estructurador (PIV).

Fuente: Elaboración propia (2021)

Con base al objetivo general y llegados a este punto, se pretende mostrar aquí, cómo los proyectos de movilidad y transporte reproducen la lógica abstracta que circula en el espacio, y que tiene como manifestación la financiarización y la planificación urbana. Para ello, se plantea que la

forma como se reproduce dicha lógica es por medio de discursos y lógicas técnicas, presentes en los Planes de Desarrollo, el proyecto de Ampliación Troncal Caracas y la prensa. En ese sentido, se hace indispensable referir la crítica de Lefebvre (2013) a la planeación urbana como representación abstracta del espacio movilizadora por agentes estatales, de capital, cuadros técnicos y expertos.

a. Discursos.

Se pueden evidenciar una serie de discursos que reproducen la lógica de un espacio concebido, proyectado y útil para la producción y reproducción del capital, presentes en los documentos revisados y que se pueden agrupar en tres: el de movilidad, modelo de ciudad y BRT. Los dos primeros se encuentran principalmente en los PDD y POT, el tercero en la prensa, y finalmente los tres presentes en el proyecto Troncal Caracas, con una particularidad y es que este último, tendrá sus propias estrategias discursivas frente a la comunidad. En el siguiente gráfico se muestran los distintos apartados de la revisión documental que llevaron a determinar los tres discursos.

Gráfico 14

Apartados respecto a los discursos en los POT y PDD

Documento	Discursos
Planes Distritales de Desarrollo	de Plan de Ordenamiento Territorial. Luis Eduardo Garzón: 2004 - Discurso de movilidad inteligente. Integración del entorno natural con la vivienda, los equipamientos, la accesibilidad a los servicios públicos y la movilidad (POT, 2004, Artículo 6) - El perfeccionamiento y optimización de la infraestructura para la movilidad y la prestación de servicios públicos y sociales para todos los ciudadanos del Distrito Capital en perspectiva regional (POT, 2004, Artículo 16)

- Sistema de movilidad: Integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural (artículo 19 del Decreto 469 de 2003).
- El sistema de movilidad actúa de manera interdependiente con la estructura socio económico y espacial conformado por la red de centralidades, y garantiza la conectividad entre las mismas y de estas con la región, el país y el mundo (POT, 2004, Artículo 19)
- Pasar de un modelo de ciudad cerrado a un modelo abierto de ordenamiento territorial (POT, 2004, Artículo 2)
 - Plan de Desarrollo Bogotá positiva: para vivir mejor.
Samuel Moreno Rojas: 2008-2012
- Sistema de movilidad integrada, jerarquizada e interdependiente: movilidad eficiente.
- Una ciudad positiva, como escenario de las actividades humanas, en la que el ordenamiento territorial promueva el desarrollo integral, equitativo y ambientalmente sostenible, y permita el disfrute de los derechos para lo cual desarrollaremos acciones que dignifiquen el hábitat, hagan más eficiente la movilidad (PDD, 2008, Artículo 8)
- Un modelo de desarrollo democrático, social e incluyente (PDD, 2008, Artículo 20)
 - Plan Distrital de Desarrollo Bogota Humana. Gustavo Petro Urrego: 2012-2016
- Construir un sistema de movilidad con enfoque ambiental y humano (PDD, 2012, Artículo 24). Movilidad humana
- Construcción y consolidación de un nuevo modelo de ciudad y formas de hacer gestión pública, que propendan por el reconocimiento y promoción de imaginarios,

representaciones, prácticas culturales y percepciones que generen comportamientos sostenibles y sustentables de ordenación y planeación del territorio (PDD, 2012, Artículo 28)

Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas Bogotá mejor para todos. Enrique Peñalosa: 2016-2020

- Movilidad mejor para todos
 - La movilidad en Bogotá es un claro ejemplo del principio constitucional de la igualdad de los integrantes de la comunidad bogotana ante la ley (PDD, 2016, Sección 3, Artículo 4)
 - Establecer condiciones para el desarrollo de proyectos urbanísticos en un marco de prevalencia del interés colectivo. (PDD, 2016, Artículo 82)
 - Moverse en Bogotá es una actividad agradable, tranquila y segura (PDD, 2016, p.56)
- Proyecto Troncal Caracas
- La movilidad y la infraestructura vial de Bogotá conforman un sistema dinámico y en constante evolución, simultáneamente con el desarrollo y crecimiento urbano de la ciudad que presenta cada día nuevos retos y necesidades (IDU, 2016, p.8)
 - Movilidad: La disminución en los tiempos de desplazamiento y cambios de movilidad entre los sitios de origen y destino de los usuarios que se benefician por la construcción del proyecto, permiten incrementar su productividad (IDU, 2016, p.16).
 - La construcción de infraestructura vial, que permita construir la ciudad planeada y consolidar el modelo de ciudad establecido por el Plan de Ordenamiento Territorial (IDU, 2016, p.2).

Prensa

- Lineamientos a seguir hacia el logro de un modelo urbano integral (IDU, 2016, p. 2).
- El proyecto a futuro permitirá consolidar el desarrollo de la ciudad y sus centralidades reconfigurando las relaciones espaciales del BRT con los demás actores y el contexto urbano en general (IDU, 2016, p. 20).
- 2000-2005: Transmilenio como paseo y oportunidad de viaje (Semana, 2001)
- 2006-2010: TM la mejor manera de viajar equiparable al metro de cualquier ciudad (Semana, 2006)
- 2011-2015: Transmilenio ha recibido muchas críticas fundadas o infundadas (El Espectador, 2011)
- 2016-2020: Esta obra movilizará más de 500.000 ciudadanos al día y beneficiará a cerca de 1'900.000 habitantes (El Espectador, 2016)

Fuente: (POT, 2004; PDD, 2008; PDD, 2012; PDD, 2016; IDU, 2016; Semana, 2001; Semana, 2006; El Espectador, 2011; El Espectador, 2016). Elaboración propia (2021)

Con respecto a la movilidad, se puede evidenciar que se plantea y modifica acorde con el gobierno de turno, en torno a lo que planean, conciben y proyectan para la ciudad y, con base a este discurso se desprenden una serie de programas, proyectos de infraestructura vial y de transporte para la capital. Así, por ejemplo, en el año 2004 se habló de *Movilidad inteligente*, en el sentido de poder identificar “inteligentemente” los espacios que necesitan una articulación entre construcción vial, el sistema de transporte y la plataforma productiva, con base en ella se plantearon las obras del Puerto Multimodal de Puerto Salgar y el Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado. Estos planes a su vez, dieron entrada de inversión privada a las actuaciones públicas, dentro del perfeccionamiento y optimización para la movilidad.

En el año 2008, con la alcaldía de Samuel Moreno, se planteó la necesaria *eficiencia en la movilidad*, con base a ello, se proyectó el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), que planeaba la necesaria integración de tarifas y operaciones para mejorar la movilidad urbana, esto implicaba la unificación de los distintos medios en un único sistema, regido por la operación, funcionamiento y financiación actual de Transmilenio. Teniendo en cuenta que la operación del

sistema se rige dentro de una lógica de negocio por empresas, más que, como una empresa pública distrital, muestra de ello es desproporción en la manera como se distribuyen los ingresos recaudados por pasajes, de acuerdo con las siguientes cifras, el sector privado lleva un mayor porcentaje de ganancia (86,6%), el banco y una empresa privada recibe de lo adquirido por pasajes (10%), la fiducia encargada del depósito de los recursos (0,5%), y finalmente el distrito solamente un 3% (Tarazona, 2008).

Y escandaliza que de los 1,6 billones de pesos recaudados por el sistema entre 2001 y 2006 el 95 por ciento haya ido a los bolsillos del puñado de monopolistas que desplazó del negocio del transporte a centenares de pequeños propietarios y que obtiene utilidades –garantizadas por Bogotá en los contratos, se suban o no los pasajeros calculados– del 40 por ciento. (Robledo, 2007, párr. 4).

A su vez, este discurso de movilidad, plantea la necesidad de vías y por lo tanto la necesaria ejecución de distintos proyectos de infraestructura, estos estarían ligados a “nuevas áreas de desarrollo y renovación urbana” (PDD, 2008). En ese sentido se postulaba, de la mano de una movilidad eficiente, un suelo eficiente: con desarrollos inmobiliarios, especulación del suelo, megaproyectos.

En el año 2012, se planteó el discurso de *movilidad humana*, que decía construir un sistema con base a un enfoque ambiental y humano:

Mejorar las condiciones de la movilidad de las ciudadanas y ciudadanos mediante un sistema de transporte público masivo con equidad, calidad, más limpio y seguro. El sistema integrado de transporte será intermodal, es decir, incluye todas las formas, integra lo urbano, rural y regional con las redes de ciclorrutas, las actuales y nuevas troncales del componente flexible, la red férrea, los cables aéreos; complementado con la promoción de medios más sostenibles como caminar o desplazarse en bicicleta (PDD, 2012, p.193).

Discurso con el cual se llevaron a cabo proyectos urbanos de iniciativa pública en alianza con el sector privado, para la producción de viviendas, infraestructuras e intervenciones en movilidad. En ese sentido, dentro de esta Alcaldía, se planea la construcción y ampliación de troncales de Transmilenio, y la implantación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), su diseño y ejecución a cargo de la empresa Transmilenio S.A (PDD, 2012).

Por último, en el año 2016 se planteó el discurso de *mejor movilidad para todos*, que afirma como mayor problemática la escasez de vías y de infraestructura con relación a la proyectada inicialmente para el sistema Transmilenio, por consiguiente, el rezago en infraestructura como causa de demoras, congestiones e interrupciones en el sistema. Con base a este discurso, se planean proyectos considerados de desarrollo y construcción prioritaria, que permiten de esta forma la enajenación forzosa de predios, en los que entra el mercado del suelo, y allí el desarrollo de proyectos inmobiliarios, donde prima el valor de cambio de la vivienda, procesos de especulación con relación a la posible ganancia que genera el proyecto planeado, y el conjunto de operaciones comerciales o financieras futuras que se desbloquean con la transformación en la zona.

De igual forma, en el marco del discurso *movilidad mejor para todos*, con relación a Transmilenio, se planea la ampliación de la red de troncales para la optimización del sistema, así mismo, se proyecta la construcción del metro elevado con la Empresa Metro de Bogotá S.A, que presenta similares características de instauración, funcionamiento y financiación con relación a Transmilenio S.A, a su vez, se plantean los sistemas y redes de transporte como ejes para llevar a cabo procesos de renovación urbana. Todas las estrategias encaminadas a la consecución de recursos financieros con entidades públicas y privadas, “con figuras como: donaciones, cooperación internacional, Asociaciones Público Privadas (APP)” (PDD, 2016, p.144).

De esta forma, existe un panorama de privatización dentro de la financiación de proyectos de movilidad y transporte, en el que las APP entran a gestionar y promocionar el desarrollo urbano, es así como, se proyectan según el Plan Distrital de Desarrollo la ampliación de “más de 170 km en la red troncal, que se podrán desarrollar a través de APP, y la reconfiguración de más de 8 km de troncales” (PDD, 2016, p.180). A su vez, se adelantarán “acciones de mejoramiento y construcción de más de 30 km carril de infraestructura vial y más de 750 km carril de conservación” (p.181) ejecuciones que son financiadas y ejecutadas a través de este esquema, en tal sentido, es el sector movilidad es en el que existe mayor inversión (9.559.474 millones) por medio de APP.

De igual manera, los planes de desarrollo y ordenamiento territorial serán los encargados de articular con las dinámicas de valorización del espacio urbano, así se plantea en el Plan Distrital de Desarrollo (2016) una serie de proyectos a desarrollar con el esquema APP, principal y mayoritariamente de infraestructura vial y transporte, pero también la ejecución de instalaciones,

edificios, equipamiento y demás proyectos, en vivienda, educación, salud, cultura y turismo (PDD, 2016).

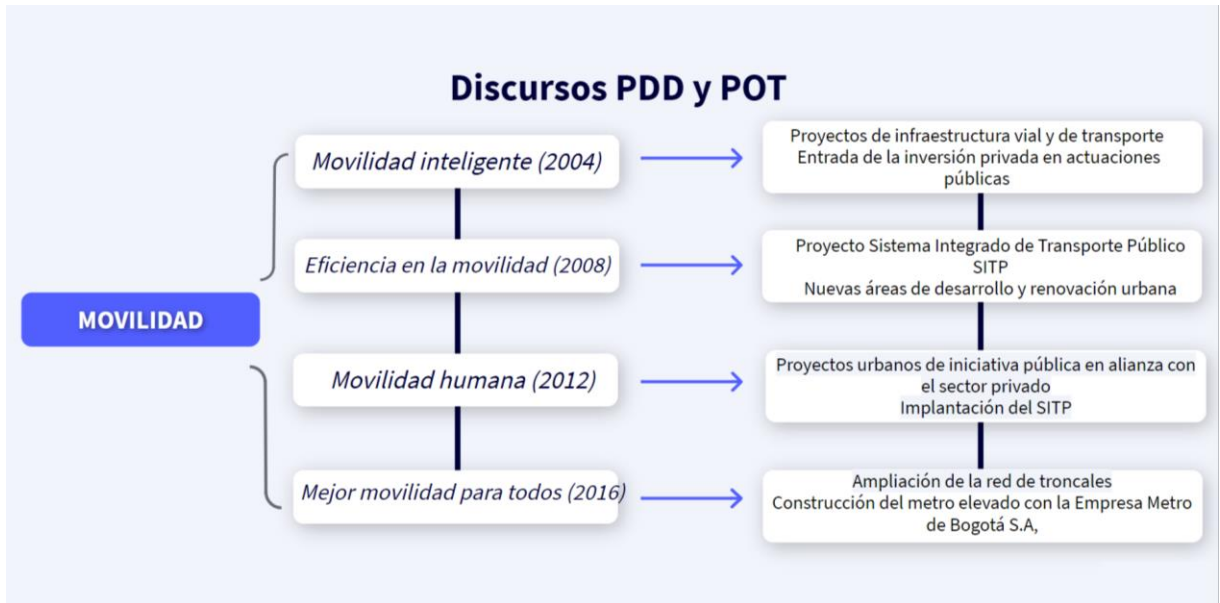
Así los proyectos urbanos tienen el fin de consolidar nuevos modelos de negocios, legales y financiables, que generen lucro para los agentes privados y dinamismo para las inversiones del capital inmobiliario.

Gracias a las ventajas y beneficios que trae consigo, el esquema de APP será un instrumento fundamental en la implementación y ejecución de obras del presente Plan Distrital de Desarrollo, las cuales requieren altas inversiones de capital. Es así como se propone ejecutar bajo este esquema importantes obras de infraestructura productiva como vías, estaciones del Metro, portales de Transmilenio, terminales intermodales, centros logísticos, vivienda, renovación urbana, conservación de patrimonio, proyectos turísticos y ecoturísticos, infraestructura y prestación de servicios públicos, entre otros. En materia social, las APP permitirán desarrollar proyectos para atención en salud y educación, recuperación del espacio público, escenarios para la recreación y la cultura, centros de atención a los ciudadanos, equipamiento de ciclorutas, entre otros proyectos sociales (PDD, 2016, p. 292).

En ese sentido, los proyectos de movilidad y transporte no son ajenos y responden a su vez a las lógicas de valorización y reproducción del capital, dentro de los rasgos de financiarización presentes en la producción de espacio urbano, por medio de la entrada a privados, las APP, los PIV y las lógicas de desarrollo inmobiliario, especulación y megaproyectos en el mercado del suelo urbano. De donde se concluye que este tipo de proyectos generan: creación de mercados de financiación de la vivienda, aumento de inversiones en infraestructura, introducción de sistemas de finanzas en la renta personal con el aumento de los programas de crédito, y la existencia de una inserción del capital financiero en la producción urbana, ejemplo de ello, es el papel que tienen en la actualidad los fondos de pensiones, para poder realizar inversiones en obras de infraestructura pública.

Gráfico 15

Discursos movilidad



Fuente: Elaboración propia (2021)

Con esto llegamos a afirmar, que es con base a este y los distintos discursos que se desencadenan una serie de proyectos de movilidad, que reproducen la lógica de un espacio concebido, proyectado y útil para la reproducción del capital, y donde se puede evidenciar el espacio abstracto en la planificación, pero también en las dinámicas financiarizadas que circulan en el espacio urbano.

Resumiendo, existe en la planeación una serie de discursos, ambos subyacen y reproducen un tipo de espacio, este espacio se basa en lo concebido (representaciones del espacio, proyectado, planeado), entra en tensión con los espacios habitados, practicados y apropiados, y busca imponer una lógica abstracta, espacio abstracto que es a su vez el espacio dominante del capitalismo, porque es este espacio el que permite al capital imponer su lógica o racionalidad (generar ganancia, valorización, reproducción de las relaciones sociales de producción). Lo anterior lo logra con un tipo de planeación, y en esta última una serie de discursos que buscan justificar y reproducir el espacio abstracto en pro de mejor movilidad, por ejemplo, de una “movilidad mejor para todos”.

En conclusión, el discurso de movilidad permite reproducir la lógica abstracta e ignorar toda la complejidad de la producción social del espacio, la práctica espacial, los intereses y las tensiones que actúan en la forma urbana, y ocultar así, la propia realidad con sus problemáticas y prácticas, reemplazadas por una serie de representaciones sobre el espacio, con un carácter

ideológico de dominación e institucional de poder. En ese sentido, la urbanización más allá de un carácter confuso y desordenado como lo plantea la planificación urbana, responde a las leyes y objetivos específicos del modo de producción capitalista y por tanto a los intereses de clase ligados a orden social establecido.

Ahora bien, con relación al modelo de ciudad el uso sobre este término, está mayoritariamente orientado a documentos oficiales o institucionales, muy ligado al discurso de movilidad se encuentran de la misma forma en cada administración un planteamiento sobre un modelo de ciudad concebida, planeada, proyectada, que reproduce un tipo de espacio. Se plantea de acuerdo a Garnier (1976)

El objetivo de la planificación urbana no es poner en entredicho los fundamentos del sistema capitalista, sino ayudarlo a funcionar sin trabas. De ahí deriva la doble ambición de los planificadores burgueses:

- transformar la realidad espacial sin necesidad de transformar la realidad social, más bien al contrario, buscar los medios para no transformarla.
 - pretender transformar la realidad social a través de la transformación de la realidad espacial.
- (Garnier, 1976)

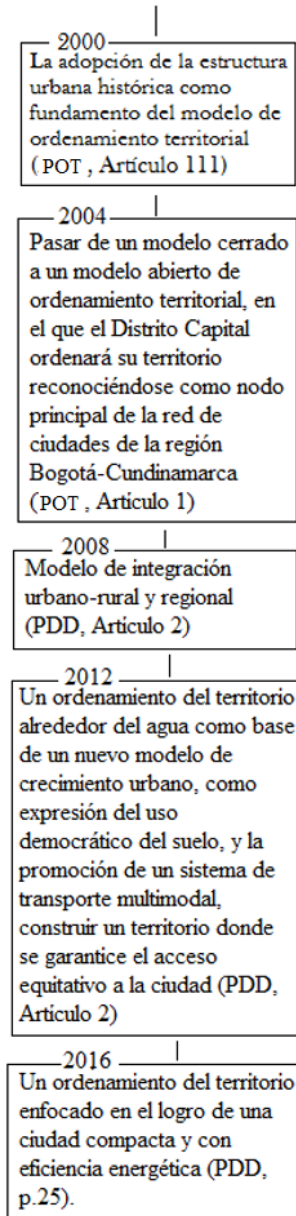
Modelos de ciudad planteados que nuevamente llevan consigo una serie de planes ya no sólo en términos de movilidad, sino de todo tipo de intervenciones, ambientales, sociales, educativas, salud, cultura que se basan nuevamente en reproducir un tipo de espacio desligado de la compleja realidad social, y que buscan incorporar lógicas y estrategias de valorización del capital.

En la siguiente gráfica (12), se evidencian los distintos discursos de modelo de ciudad, planteados en los Planes de Ordenamiento Territorial y Planes Distritales de Desarrollo (2000-2016), discursos que reproducen la lógica abstracta y permiten la producción de un tipo de espacio ligado a las dinámicas del capital.

Gráfico 16

Discursos de modelo de ciudad

Discursos de modelo de ciudad



- Ciudad de mercado.
- Financiamiento por medio de las APP.
- Transmilenio como eje articulador.
- Infraestructura como única forma de mejora de la calidad de vida.
- Primacía de la planeación.
- La vivienda como valor de cambio.

Reproducción de un tipo de espacio

Fuente: (POT, 2000; POT, 2004; PDD, 2008; PDD, 2012; PDD, 2016). Elaboración propia 2021.

En segunda instancia, la forma cómo se reproduce y vende el discurso del BRT en la prensa, es: al momento de su creación “como posibilidad de paseo y oportunidad de viaje”, de esta forma, se vende inicialmente la idea de Transmilenio. Lo anterior se puede ver en la siguiente noticia:

Desconcertado ante tanta modernidad hizo cola para comprar el tiquete, luego entró por un torniquete automático y se subió a un bus silencioso en el que los parapléjicos podían asegurar sus sillas de ruedas y los padres podían pasear sin ningún problema a sus hijos en sus coches. Cuando preguntó que dónde tenía que bajarse le dijeron que si no se salía del bus o de una estación (“del sistema”) podía quedarse dando vueltas y vueltas todo un día, de 5:30 de la mañana a 11 de la noche (Arias, 2001)

En este apartado, se evidencia la estrategia con la cual se vende el proyecto y se logra una aceptación inicial sobre el mismo, sumado a la idea de un nuevo comienzo para la ciudad con el inicio de siglo y por tanto de un proyecto que sería referencia para el mundo, argumentado además en la proyección de transporte de alta calidad y bajo costo.

Sin embargo, estas percepciones cambian y se empiezan a evidenciar las problemáticas que presenta el sistema, aun así, se vendió la idea en los años 2006- 2010 por medio de la prensa de: “Transmilenio la mejor manera de viajar equiparable al metro de cualquier ciudad”, al resaltar de forma positiva el número de rutas existentes y la infinitud de posibilidades de viaje. Lo anterior, en momentos en el que problematiza la no realización del Metro planeada desde el año 1950, tiempo en que se pensó este sistema como eje principal del transporte y el sistema Transmilenio simplemente como complementario. Así, se comenta sobre Transmilenio en la prensa “Como sucede con el metro de cualquier gran ciudad, basta con aprenderse las rutas habituales que llevan de la casa al trabajo y acudir al mapa en el momento de aventurarse por rumbos desconocidos” (Semana, 2006, párr. 5).

En los años 2011, con la fase una, dos, y tres entregadas, estalla la realidad del sistema con el aumento de la población y la forma financiación y estructuración de este. En este sentido, se habla con un discurso de “Transmilenio ha recibido muchas críticas fundadas o infundadas”. Críticas relacionadas con el modelo de negocio bajo el que funciona el sistema de transporte masivo de Bogotá por el mismo alcalde Gustavo Petro, una serie de protestas y bloqueos de estaciones y a discutirse entonces “la cobertura en el sistema de transporte y el servicio no es el

adecuado para los usuarios que a diario utilizan el medio para moverse” (Colprensa, 2012, párr. 10). Igualmente, que el precio del pasaje, las aglomeraciones en horas pico, la falta de buses, la antigüedad de la flota, la inseguridad en el sistema.

De esta forma, desde el periodo 2016-2020 se hablan de una serie de “obras que movilizarán más de 500.000 ciudadanos al día y beneficiará a cerca de 1’900.000 habitantes”, con relación a la licitación de la troncal por la Avenida Boyacá. Entonces de la mano, nuevamente el alcalde Enrique Peñalosa que en el año de 1998 promovió y lideró la construcción de este sistema de Transporte Masivo, se empieza a hablar de la construcción e implementaciones de nuevos corredores troncales y de la ampliación de los corredores existentes, proyectos de movilidad y transporte contemplados dentro de la planeación para toda la ciudad.

Peñalosa dijo que con estas dos troncales (Carrera séptima y avenida 68) se está hablando de 400.000 pasajeros movilizados y que hay un contrato firmado y dos Conpes aprobados (...) La troncal 68 es parte integral del proyecto metro, y estos contratos no pueden ser cambiados por nadie (Portafolio, 2019, párr. 5).

Ahora bien, llegados a este punto es importante exponer como el Proyecto Troncal Caracas tiene sus propios discursos frente a la comunidad, en el que nuevamente prima la reproducción de un espacio concebido, proyectado y útil para la reproducción del capital. De esta forma, se debe exponer la forma en la que el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y el Consorcio Troncal Caracas plantearon la posible afectación para el barrio Tenerife II, con el uso de una serie de desinformaciones e informaciones sobre el proyecto con relación a su posible ejecución, sumado a la falta de recursos como discurso. Para exponer estos discursos, se muestra lo que han mostrado e informado a los habitantes con relación a la posible demolición total del barrio, área establecida para la localización de la estación intermedia Yomasa, dentro de la construcción del tramo dos (2).

En la siguiente imagen se presenta el volante informativo entregado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) a la comunidad del barrio Tenerife II. En el contenido de dicho volante, se plantea la presentación a la comunidad simplemente de las características técnicas del proyecto de movilidad Ampliación Troncal Caracas, a su vez de los estudios y diseños elaborados por urbanistas, planificadores, frente a un proyecto que afecta a las comunidades.

Imagen 1

Volante 2 entregado a la comunidad del barrio



idu Instituto de
DESARROLLO URBANO

Comunicado: 017 Fecha: 19 de Julio de 2017 Localidad: Usme

Reunión Extraordinaria de Estudios y Diseños

Actualización, Complementación, Ajustes de los Estudios y Diseños de la Ampliación y Extensión de la Troncal Caracas entre la Estación Molinos hasta Portal Usme, Actualización, Complementación, Ajustes de Factibilidad y Estudios y Diseños del Tramo Usme- Yomasa y Factibilidad, Estudios y Diseños desde Yomasa hasta el Nuevo Patio y obras complementarias en Bogotá D.C.

El Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y Consorcio Troncal Caracas, invitan a la comunidad del barrio Tenerife II a la reunión extraordinaria para conocer las características técnicas, los beneficios del proyecto y resolver todas sus inquietudes.

Lugar: Salón Comunal Tenerife II
Carrera 1 B Bis N° 78-33 Sur
Barrio Tenerife II
Fecha: Sábado 29 de Julio de 2017
Hora: 09:00 a.m.

 MAYOR INFORMACIÓN sobre el Contrato IDU No. 1109 - de 2016 en el Teléfono: 4874155 Horario de atención de Lunes a Viernes de: 8:00 a.m. a 4:00 p.m. - Correo electrónico: atencionciudadanocaracas@caracol.com Contratista: Consorcio Troncal Caracas
Especialista Social: Gloria Fariás Interventoría: Integral S.A. Especialista Social: Gloria Osorio

 @idubogota
 /idubogota

Atención al Ciudadano IDU: Calle 22 No. 6-27
Tel: 3412214- 3387555
Línea gratuita: 018000910312
Correo electrónico: atnciudadano@idu.gov.co

 **BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

Fuente: Instituto de Desarrollo Urbano IDU

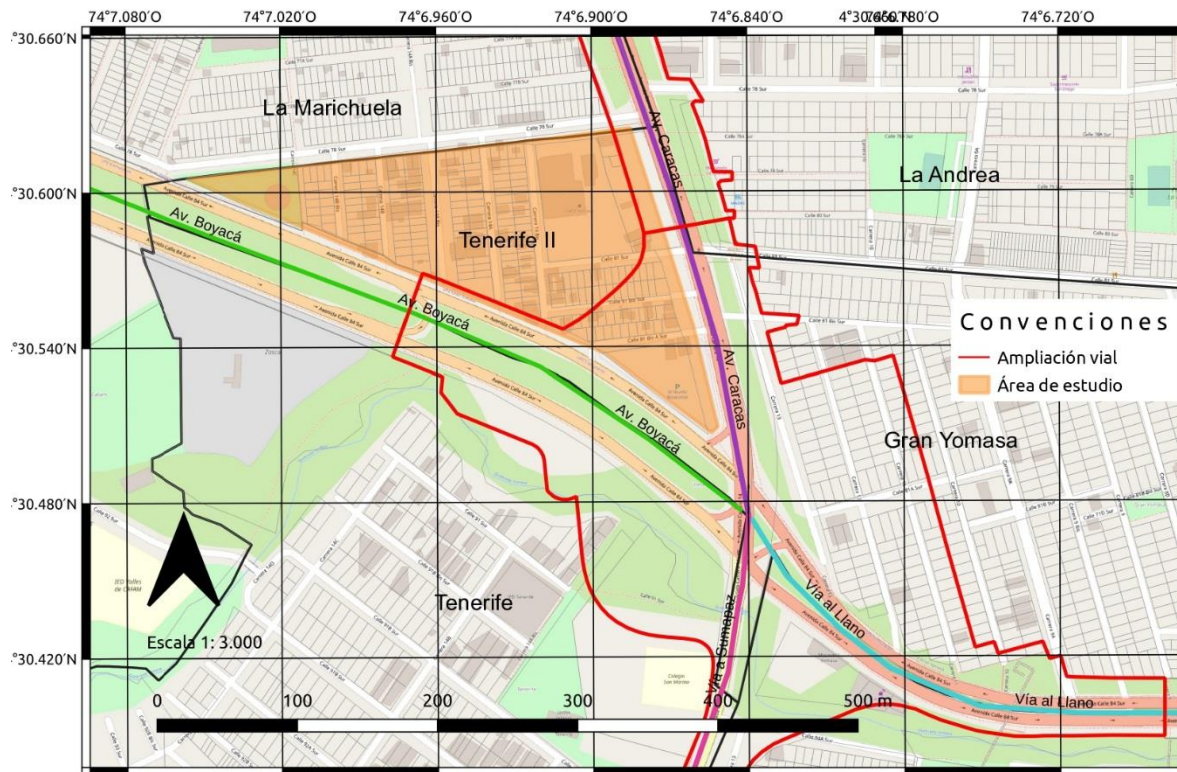
En ese sentido, en primer lugar, fue en reunión citada por IDU y Consorcio que se comunicó a los habitantes del barrio la “necesaria” demolición de este dentro del proyecto de Ampliación (Ver imagen 2). Lo que se plantea, es que esta reunión hace parte de una serie de informaciones y desinformaciones que se dan sobre el proyecto, proyecciones institucionales que terminan entonces por ser más unos discursos que reproducen la lógica abstracta. Teniendo en cuenta que, esta posible obra se ha informado y planeado históricamente, comenta Marta Zambrano “pues la Ampliación de la Troncal Caracas realmente si tiene años, eso si esta desde cuándo Metrovivienda [constructora] empezó haya en Usme [centro], a ellos les vendieron con la promesa de que estaba Transmilenio desde el Portal, los rojos hasta arriba [Usme centro], pero eso no se ha cumplido hasta hora mire cuantos años, yo creo que quince, veinte años” (comunicación

personal, Octubre 12, 2017) que en su momento no se realizó, ni contemplaba la afectación del barrio.

A su vez, como cuenta Marina Quimbay, frente a la posible demolición no existía esta posibilidad, “inicialmente, nos habían dicho de que, el barrio no se iba a ver afectado, porque estaban mirando como en otras partes” (comunicación personal, Octubre 2, 2017) ya que, el IDU contemplaba otras tres alternativas y es en reunión del 29 de julio del 2017, es la que se comunica y solicita a los habitantes alistar los documentos para la venta del predio porque la obra se va realizar “el IDU ya nos planteó prácticamente tengan sus papeles porque esto se hará” (comunicación personal, Octubre 12, 2017) en palabras de Marta Zambrano.

Mapa 5

Afectación informada en el 2017 frente a planeación vial 2021



Fuente: Formulación POT, 2021 Ampliación vial. Elaboración propia (2021)

Actualmente en el marco de la propuesta de POT de la alcaldía Claudia López (2021), no aparece como reserva vial el barrio en la proyección oficial (Ver mapa 5), sin embargo, sí fue

planteada su afectación en el año 2017. De esta forma, existen una serie de proyectos que no se realizan y de informaciones cambiantes sobre los mismos, proyecciones y planeaciones construidas de manera vertical, que obvian de manera intencional los territorios y comunidades que los habitan, los cuales finalmente frente a esta serie de discursos permanecen en incertidumbre. En ese sentido, se hace importante decir, que la incertidumbre y la manera como se configura, se convierte en una estrategia útil para la circulación de la racionalidad abstracta del espacio. Así comenta Marina Quimbay, lideresa barrial

Nos enteramos este año [2017], no me acuerdo exactamente como en marzo o a principios de abril, porque estuvimos en abril ya en el IDU, averiguando que era lo que iba a pasar, entonces ya nos han venido dando una información y después una desinformación, porque han venido en esa tónica, de que nos dicen una cosa, pero después como que se retractan, que es posible que sí, pero después nos dicen que es posible que no, de ahí la incertidumbre (comunicación personal, Octubre 12, 2017).

Lo anterior, anudado a un discurso de falta de dinero para la realización de los proyectos. Las comunidades que tienen posibles afectaciones por planes de movilidad y transporte, en medio de la incertidumbre piden una información veraz, y la respuesta está ligada a la inexistencia de recursos, por tanto, a la no ejecución de las obras, pese a que, lo que subyace son una serie de disputas e intereses entre agentes urbanos para dicha ejecución.

Igualmente, la información sobre estos planes urbanos es confusa y de poco acceso, en la que se puede encontrar documentación, en este caso, sobre la adjudicación del contrato con el consorcio (aquí hay entonces documentos que maneja el asociación privada y otros la institución pública) cronogramas, anexos prediales, topográficos, urbanísticos, diseños geométricos, de estimación de costos y presupuestos, matrices jurídicas, prorrogas; donde predomina el racionalismo de urbanistas y planificadores.

(...) en este momento ya es una realidad, porque ya están los proyectos, ya está todo, pero, sin embargo, nos siguen diciendo de que no hay plata, como para que estemos tranquilos y que Planeación no le ha aprobado estos proyectos, entonces que todavía no nos preocupemos. Pero en las últimas noticias que nos han dado, sale de que al alcalde mayor ya le aprobaron un cupo de endeudamiento por seis mil millones de pesos, que eso es mucha plata y ¿para qué? que para la

primera línea del metro y para algunas troncales de Transmilenio. Y entonces ahí es donde yo digo muy hipócritas ¿por qué? porque no nos dicen de una vez que es lo que realmente va a pasar (M. Quimbay, comunicación personal, Octubre 2, 2017).

En ese sentido, lo que se plantean son una serie de proyectos que no se ejecutan, que se modifican, o de los cuales no hay información concreta (casas específicamente afectadas, ni de las alternativas finalmente elegidas), los proyectos mismos tienen una serie entonces de discursos, desinformación, información que cambia, en los cuales no hay una claridad de lo que va a suceder, pero si una reproducción de la lógica abstracta del espacio, ligada a los proyectos concebidos, planos técnicos, planificaciones y proyecciones, que actúan en el marco de la valorización del capital y de financiarización del espacio urbano.

Eh, inicialmente, nos habían dicho de que, el barrio no se iba a ver afectado, porque estaban mirando como en otras partes, pero, a través de todos los estudios que se han venido dando, eh, el IDU le ha dado pues este trabajo a, [un] con consorcio, y este consorcio nos dijo que, cuando fuimos en abril, que, nos dijeron que habían tres viabilidades, esas tres viabilidades estaba, por ejemplo: la parte de arriba, del lado de Alfonso López, también estaba allí, [la posibilidad] en Valles de Cafam y posiblemente el barrio Tenerife 2, pero en la última reunión que se hizo del punto CREA, entonces ya nos dicen de que el barrio va ser afectado en su totalidad. Y me parece como una arbitrariedad, que el gobierno en este caso llamado IDU, y el alcalde pues tomen esta determinación, no tiene en cuenta pues, que aquí hay 200 y algo de predios, con casas de tres pisos y cuatro pisos, que están afectando unas 3000 personas (mal contadas) y muchas personas están preocupados porque ellos dicen si nos tumban el barrio para donde vamos a coger, ¿si nos irán a pagar lo que realmente valen nuestras viviendas? (M. Quimbay, comunicación personal, Octubre 2, 2017)

De esta manera, se puede evidenciar que han sido una serie de discursos los que han permitido que se reproduzca la lógica abstracta, desligada de la práctica social, de los espacios apropiados, alejada del análisis de los procesos de producción y las relaciones de reproducción, dominación y explotación, que pueden estar implicadas en la producción del espacio. Así, dentro de la revisión documental y en el marco de la planeación urbana se encuentran los discursos de: movilidad, modelo de ciudad, promoción del sistema BRT, y estrategias discursivas dentro del proyecto mismo.

b. Lógica técnica.

Frente a la lógica técnica se alude a una serie de normas urbanísticas, instrumentos de planeación, unidades de actuación urbana, licencias de construcción en el marco de los POT y PDD, y de parámetros por medio de representaciones, estudios y diseños dentro del Proyecto Troncal Caracas, que entran a determinar el espacio y las acciones que sobre él se deben realizar. Lo técnico, que, desde su objetividad y formalidad, logra obviar de manera intencional las contradicciones que se producen en el espacio social, que es entonces concebido como forma, separado de todo contenido. Dicho contenido engendra diferencias, polaridades, conflictos, problemas, que se resuelven o no, pero que en lo técnico aparecen como abstracción elaborada. Entra aquí entonces, el formalismo de expertos y planificadores, que ven entornos vacíos, para cubrir con formas y conceptos alejados de la compleja realidad espacial.

Es así como, dentro de los POT y PDD se encuentran una serie de envoltorios técnicos que portan las características del espacio abstracto, por medio de exigencias que ordenan con ánimo regulador y clasificatorio, y de modelos que reducen la práctica espacial. De igual forma, el proyecto de movilidad pensado para el sur de la ciudad, se basa en una serie de parámetros contruidos desde la científicidad y de representaciones abstractas (planos y proyecciones) que ponen en evidencia el racionalismo y la tecnicidad de la planificación del territorio. Lo anterior, en suma, relega la capacidad de acción, participación y movilización de las comunidades, que se encuentran planeadas con base a reducciones del espacio vivido, por medio de este tipo lógicas.

Gráfico 17

Apartados respecto a lógica técnica en los POT y PDD

Documento	Lógica técnica
Planes Distritales de Desarrollo	<ul style="list-style-type: none">- Cumplimiento de las normas urbanísticas y de sismo-resistencia (POT, 2000, Artículo 11)- Desarrollo de instrumentos de planeación, gestión urbanística y de regulación del mercado del suelo para la región (POT, 2004, Artículo 7)

- Conjunto de indicadores en función del papel que desempeñan tanto a nivel internacional, nacional, regional y urbano (POT, 2004, Artículo 23)
- La red de centralidades (POT, 2004, Artículo 168)
- Las Unidades de Actuación Urbanística (POT, 2004, Artículo 39; PDD, 2016, Artículo 455)
- La elaboración de avalúos para zonas geo-económicas homogéneas (POT, 2004, Artículo 42)
- Las licencias de urbanismo (POT, 2004, Artículo 41)
- Los instrumentos de planeamiento urbanístico (Los planes maestros, los planes de ordenamiento zonal, los planes zonales, las unidades de planeamiento zonal – UPZ) (POT, 2004, Artículo 45)
- Introducir cambios en la tecnología de los diferentes modos de transporte (PDD, 2012, Artículo 25)
- Para la ejecución de los trabajos se debe tener en cuenta los requerimientos mínimos exigidos en el documento de “parámetros técnicos operacionales” emitido por Transmilenio s. a donde se describen las necesidades de infraestructura, geometría y sección transversal para la adecuada operación del sistema (IDU, 2016, p.12)
- Las estaciones deben ser implementadas según los parámetros operacionales de Transmilenio, o directrices dadas por TM y el IDU (IDU, 2016, p.8)
- Estudios de factibilidad, topografía, estudios de tránsito y transporte, suelos y geotecnia, pavimentos, diseño geométrico, estudios sociales, estudios ambientales, diseños de redes, diseño de espacio público y urbanismo, estudios y diseños estructurales, estudios prediales, especificaciones técnicas de construcción (IDU, 2016, p.15)

**Proyecto Troncal
Caracas**

Prensa

- Estudios de Japan International Cooperation Agency determinaron que el metro no era la opción más conveniente a corto plazo en el año 1998 (Transmilenio, S.A, 2013, párr. 5)
- Con el estudio se consolida el proyecto metro y se ratifica que la primera línea y su trazado hasta la 76 es la necesaria, que la troncal de la 68 también es la necesaria, afirma Claudia López (Leal Acosta, 2020, párr. 4)

Fuente: (POT, 2000; POT, 2004; PDD, 2012; IDU, 2016; Transmilenio, S.A, 2013; Leal Acosta, 2020) Elaboración propia (2021)

Aquí se puede encontrar con relación al POT para Santa Fe de Bogotá, en el marco del decreto distrital 619 de 2000, una serie de disposiciones denominadas *normas urbanísticas* como exigencias para desarrollar procesos de producción de hábitat. Esta serie de parámetros regulan “las obras de construcción, ampliación, modificación, adecuación, reforzamiento estructural, restauración, reconstrucción, cerramiento, demolición de edificaciones; y urbanización, parcelación, loteo o subdivisión de predios localizados en terrenos urbanos, de expansión urbana y rurales” (POT, 2000). De igual forma, determinan la intensidad y mezcla de usos (uso principal, complementarios, restringidos, localización de los usos), las condiciones físicas de edificabilidad (exigencias de estacionamientos, índices de ocupación, construcción, altura, aislamiento), y los elementos que tienen que ver con el espacio público (antejardines, cubiertas, rampas, escaleras). Estas reglas urbanísticas buscan ordenar, clasificar, verificar y describir el espacio, con ánimo regularizador y homogeneizante, por medio de una serie de exigencias que se encuentran muy desligadas de la compleja realidad espacial, la práctica social, los espacios apropiados y la producción social de los lugares.

Como lo afirma, Lefebvre (2013) “la gente, los diversos grupos y clases, sufren desigualmente los efectos de las múltiples reducciones sobre sus capacidades, ideas y valores, y en fin de cuentas, sobre sus posibilidades, sus espacios y su cuerpo” (p.161). Al hacer referencia a la reducción de las contradicciones sociales por medio de un saber, que realizan, por ejemplo, los urbanistas y arquitectos, a través de nomenclaturas y clasificaciones, parámetros y determinaciones para realizar cualquier acción en el espacio. Tal es el caso, de las normas urbanísticas que “otorgan derechos e imponen obligaciones a los propietarios de terrenos y a sus constructores” (Ley 902 de

2004, Artículo 15) con base a un espacio mental y concebido, que determina lo que en él existe y lo que en él se puede hacer, desligado de los sentires, las prácticas y en últimas la vida misma.

Igualmente, el Plan de Ordenamiento Territorial del año 2004, define los *instrumentos de planeamiento urbanístico* como "procesos técnicos que, mediante actos expedidos por las autoridades competentes, contienen decisiones administrativas para desarrollar y complementar el Plan de Ordenamiento Territorial" (Decreto 190 del 2004, Artículo 45). Dentro de ellos, se pueden encontrar según el POT (2004), los planes maestros, zonales, para parques, de regularización y manejo, de reordenamiento, ordenamiento minero, y las unidades de planeamiento zonal - UPZ. Modelos de ciudad basados en reduccionismos de la práctica social, pero que son guía y sustento de las acciones que se realizan en el espacio.

En términos de Lefebvre (2013) se plantea la reducción como "un procedimiento científico empleado ante la complejidad y el caos de las observaciones inmediatas" (p.160), en el que entra el urbanismo a construir modelos simplificados al espacio mental y ligados a un saber. Es aquí, en donde opera lo técnico, como un recurso usado por el conocimiento basado en la aplicación de métodos y procesos relativos a distintas especialidades, a obviar de manera intencional los conflictos inherentes a la sociedad, lo anterior se hace evidenciable en los parámetros urbanísticos y la arquitectónicos. Dicho reduccionismo es a su vez una práctica política, en el que "el Estado y el poder político desean convertirse, y de hecho lo hacen, en los reductores de las contradicciones" (Lefebvre, 2013, p.161) de aquí que, sean este tipo de normas e instrumentos de planeamiento urbano, elaborados e impuestos por un poder estatal.

De manera semejante, se plantean dentro del POT, las Unidades de Actuación Urbanística, como áreas de planeación, en las que se diseña y construye dando cumplimiento a las normas urbanísticas vigentes (Decreto 190 del 2004, Artículo 39). Y, las licencias de urbanismo, entendidas como:

La licencia urbanística es el acto administrativo de carácter particular y concreto, expedido por el curador urbano o la autoridad municipal o distrital competente, por medio del cual se autoriza específicamente a adelantar obras de urbanización y parcelación de predios, de construcción, ampliación, modificación, adecuación, reforzamiento estructural, restauración, reconstrucción, cerramiento, y demolición de edificaciones, de intervención y ocupación del espacio público, y realizar el loteo o subdivisión de predios (Ley 019 de 2012, Artículo, 182).

Como envoltorios técnicos, que se basan en un reduccionismo y se planean con respecto a lo concebido. En ese sentido, las lógicas técnicas presentes en los POT y PDD serán una de las formas como se reproduce la lógica abstracta que circula en el espacio, al cimentarse en patrones homogéneos, proyectados, desligados de lo vivido, y que en últimas, legitiman el orden establecido. Por lo tanto, las normas urbanísticas, los instrumentos de planeación, las unidades de actuación urbana, y las licencias de construcción portan las características del espacio abstracto que permiten su reproducción.

Ahora bien, con relación al Proyecto Troncal Caracas, se pueden evidenciar sus propias lógicas técnicas, evidenciables en las formas como se presenta e instaura la obra con la comunidad. Así se encuentran, por un lado, las representaciones del espacio, en una serie de mapas de las alternativas posibles para la ubicación de las estaciones y la ampliación del carril exclusivo por parte del Consorcio, presentadas al barrio en reunión del 27 de julio de 2017. Estas proyecciones ocultan de manera intencional las relaciones que dentro del espacio se dan, las tensiones, los agentes e intereses que intervienen en la producción del espacio, con la presentación de una zona en forma plana, llana e igual, cuando lo que existe son tres probabilidades de afectación, con dimensiones, repercusiones, realidades, beneficios y comunidades diferentes. Anudado a una falta de claridad intencional, en el que los mapas se utilizan para justificar la elección de la alternativa dos para localización de la estación intermedia Yomasa, frente la comunidad de Tenerife II.

Mapa 6

Alternativa 1 planteada por el consorcio



Fuente: Consorcio Troncal Caracas, 2017



Fuente: Consorcio Troncal Caracas, 2017

Mapa 9

Alternativa 3 planteada por el Consorcio



Fuente: Consorcio Troncal Caracas, 2017

Estas representaciones son un instrumento para la reproducción de la lógica abstracta, ya que, realizan una reducción de la complejidad del espacio en dos dimensiones con el plano, los mapas y las proyecciones, que obvian las contradicciones y disputas, por medio de una zona concebida uniforme para el capital, generalizada, que es vista como valor de cambio y como forma de ganancia. Es de esta manera como se presentan y llegan a los territorios los proyectos que se planean para espacios socialmente apropiados y significados, desde sus prácticas y experiencias.

De esta forma, este tipo de gráficas causarán confusión para las comunidades, al no ser claras, ni en ellas poderse evidenciar las escalas de afectación real, en estas cartografías, muchas

veces los barrios no aparecen, se encuentran desactualizadas o no corresponden en tamaño, con base a ellas se planea y se realizan las obras ¿Qué sucede cuando se llegan a los territorios? Lo anterior a su vez, no permite hacer un ejercicio de contestación frente una representación abstracta y que intencionalmente lo es.

Con relación, a los instrumentos técnicos serán los que dan a conocer y sustentan esta serie de proyectos, aquí se encuentran los estudios y diseños para la ampliación de la Troncal. Frente a ellos primero, son la forma por la cual la comunidad del Barrio Tenerife II se entera de la posible afectación, específicamente los estudios de suelo, afirma Marina Quimbay lideresa barrial “Ni siquiera, [se brindó] una información que es por la cual que nosotros nos sentimos alarmados, porque no hubo una pre-información, sino ya empezamos a ver la perforación de los suelos en las esquinas de las cuadras, y precisamente, esa que gente puede ser, unos contratistas del IDU, que este barrio lo van a tumbar, así le contestaron a varias señoras” comenta Marina Quimbay (comunicación personal, Octubre 2, 2017).

Segundo, estos estudios son los que argumentan la elección de construcción (estación Yomasa) sobre el barrio Tenerife II, tras respuesta presentada a un derecho de petición realizado por la comunidad, la explicación dada por parte del IDU frente a esta afectación, es que, en cuanto a la alternativa uno (1) sobre la Av. Caracas, no es viable su implementación, ya que para una estación intermedia se requiere una plataforma, mínimo de 14 metros de ancho, puesto que las estaciones intermedias deben ir acompañadas de puntos de parada de alimentadores, al necesitar este requerimiento se generan problemas de diseño geométrico y sin número de interferencias con redes de servicios públicos, referente a la alternativa dos (2) sobre el barrio Tenerife II, se encuentra un área donde se pueden generar áreas de espacio público, mejor desempeño del sistema Transmilenio, mejor conectividad con las futuras troncales (específicamente la Troncal de la Avenida Boyacá) y menos interferencias con redes de servicios públicos (Derecho de petición 20172250851411, 2017). Estudios y diseños con bases técnicas que entran a sustentar y reproducir este tipo de proyectos. En palabras de Marina Quimbay:

(...) cuando ya empezamos a darnos cuenta de que algunas personas les han hecho algunas encuestas o cuando empezamos a ver llegar maquinas aquí de grandes y “¿con eso que están haciendo? no que estamos haciendo estudio de suelos, ¿y con esto que están haciendo? No que estamos haciendo estudios ambientales ¿bueno y eso para qué? Ah no es que posiblemente el barrio de va tumbar”, entonces no hubo una información por parte de las autoridades competentes o de las entidades, sino

que lo hemos sabido es así, en una forma como muy agresiva no habido respeto para con la comunidad (comunicación personal, Octubre 2, 2017).

Todo lo dicho hasta ahora, nos conduce afirmar que la racionalidad abstracta que circula y se reproduce, causa una ocultación de las formas, los movimientos y las tensiones inmanentes a la urbano, que hacen referencia a una serie de agentes involucrados en el proceso de producción, de intereses y de formas de apropiación. En ese sentido se ven planos, mapas, proyectos, se reproducen discursos e instrumentos técnicos, en un espacio lleno de fisuras, experiencias, prácticas y diferencias, que se encuentran en tensión con estas lógicas abstractas que buscan imponerse, y que, por lo tanto, no dejan ver las múltiples contradicciones sociales que existen. Este proceso hace referencia a la alienación como producto y productora de estas dinámicas de distanciamiento y enajenación, en el que no puede ver el espacio en el sentido pleno.

Por lo tanto, la normalización y reproducción de un orden (abstracto) que se manifiesta alienado, en el que, los discursos y lo técnico que se presentan como transparentes y despolitizados, realmente reproducen la lógica de un espacio concebido y proyectado que introduce lo más mínimo posible lo vivido y oculta las formas conflictivas y contradictorias de la producción urbana, lo anterior vendrá a establecer una forma de alienación.

La alienación se genera como consecuencia de una falta de control sobre los procesos y medios de producción y sobre el producto (o bien, sencillamente, por una participación mecánica y escasa). Esta condición resulta extensible a la producción autoritaria y capitalista del espacio: los ciudadanos no controlan los procesos ni los medios ni el producto final (Lefebvre, 2013, p.45).

Conviene subrayar que esta lógica basada en lo concebido, proyectado, planeado, lo que no permite ver son las contradicciones mismas del capital, que para reproducirse necesita que no exista una consciencia de los procesos y escasa participación en los mismos. En tal medida afirma Lefebvre (2013), el espacio mismo, respondiendo a las leyes y objetivos específicos del modo de producción capitalista, sustenta sus contradicciones. Por consiguiente, el espacio abstracto reproduce las lógicas del capital, a través de la forma alienada que no nos deja ver, la sociedad urbana conflictiva, el espacio producto del modo de producción capitalista, por lo tanto, las dinámicas de despojo, lucro, y primacía del valor de cambio.

4.3. Expropiación

A la comunidad del barrio Tenerife II se le ha dicho en una reunión que el barrio se tumba, esto sustentado en estudios y diseños, mediante un derecho de petición y en documentos del Consorcio Troncal Caracas. Pero lo que no dicen, es que existen unas tensiones entre el Concejo de Bogotá y el alcalde mayor para la toma de decisiones, que existen decisiones que exceden la competencia distrital y entran en tensión, con las competencias departamentales o nacionales, que desde el año 2000 se viene pensando el Sistema Masivo Metro como eje principal del transporte, y aun así lo que se ha construido y ampliado es el sistema BRT, con sus modelos de financiación público-privada, sus Proyectos de Infraestructura Vial con APP, los procesos especulativos y de valorización de capital ligados a proyectos de TM. De igual forma, que al momento de cambiar la administración local, entran en tensión la continuidad de las acciones y programas planteados y en últimas, que este tipo de proyectos causan la enajenación forzosa de predios para la generación de suelo, así como para la construcción de vivienda, e infraestructura necesaria para enriquecer el impulso inmobiliario y su mercado, realizar acciones de renovación urbana, y en sí promover acciones para facilitar el acceso al crédito y la entrada de recursos nacionales, distritales, públicos, privados y comunitarios dentro del sistema financiero, para asegurar líneas de inversión.

En ese sentido, estos proyectos urbanos son formas de producción urbana de las élites en búsqueda de ganancias, en los que los megaproyectos se convierten en medios para generar ingresos y atraer capital de inversión (Rolnik, 2019). A su vez, entran a tener conexión directa con los procesos de expropiación, desposesión y de reurbanización, como procedimientos que “son intrínsecos a la <capitalización> de estos territorios, entendida como la captura de su lógica económica, política y social, por la lógica de los mercados y las finanzas” (Rolnik, 2019, p.172). La expropiación para adquirir tierras públicas que está basada en el derecho soberano del Estado de tomar una propiedad privada para uso común a través de leyes y estatutos, así sustentada en formas (violentas y legales) y razones (bien público) como elementos centrales para poder operar.

A su vez, estos proyectos se elaboran, sustentan y ejecutan sin la existencia de participación de quienes viven, se apropian y habitan los territorios donde se plantean los proyectos de movilidad y transporte. Frente a la pregunta¹⁸ si existió algún tipo de participación para este proyecto

¹⁸ Ver anexo 1

(Ampliación Troncal Caracas), los habitantes responden “[El IDU] pero vino fue como a informarnos, a mostrarnos de una vez video de cómo va quedar de bonito acá con Transmilenio” en palabras de Marta Zambrano y Nestor Baez:

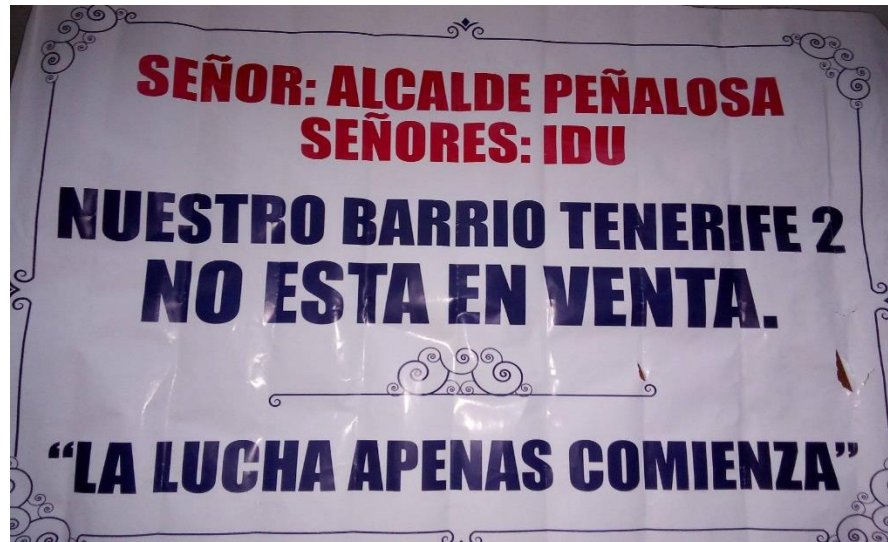
[El IDU] vino a lo que vino (...) no tenemos constancia de o por lo menos a nosotros no, no nos incluyeron, que nosotros sepamos que hayan socializado para decirle a uno que mañana va a pasar el Transmilenio por este lado, la Caracas se van ampliar y todo eso, no (comunicación personal, Octubre 12, 2017).

¡No para nada, para nada! La comunidad no se le ha tenido en cuenta, cuando acordamos fue que de pronto empezaron a llegar avisos y empezaron hacerle encuestas sobre todo por el lado de la Caracas y creo que, por los lados de la Boyacá, empezaron a llegarle cartas a las personas de que iban a tumbar el barrio, que de pronto iban a ver afectaciones cosas así, pero nunca nos han tenido en cuenta para nada (M. Quimbay, comunicación personal, Octubre 2, 2017)

De esta forma, se plantean una serie de proyectos donde no se tienen en cuenta a las comunidades que habitan y viven en estos territorios, sus percepciones, propuestas o planteamientos sobre qué quieren, al ser ellos/ellas productores espacio, “como grupo opinar y socializar (...) sobre un proyecto que se va hacer” afirma Marta Zambrano (comunicación personal, Octubre 12, 2017). Así, planear no con base a lógicas abstractas con unas representaciones del espacio concebidas, completamente desligadas de los espacios de representación vividos.

Por todo ello, la comunidad se organiza y empieza a denunciar y manifestarse frente a lo que consideran un “atropello” el rechazo a la arbitrariedad de las instituciones, el “rechazo claro, porque no nos tienen en cuenta como seres humanos” afirma la lideresa barrial Marina Quimbay, para “llevar a cabo pero a favor nuestro, no a favor del Estado, porque pues sonara repetitivo pero nosotros no vamos a perder veinte años de nuestra vida tratando de levantar una casa, para que quieran tumbar en unos meses”, en palabras de Néstor (comunicación personal, Octubre 12, 2017). De esta manera, la comunidad realiza unos afiches donde expresa y enuncia su inconformidad frente a este proyecto.

Imagen 5 *Nuestro barrio no está en venta*



Fuente: Cartel elaborado por habitantes del barrio Tenerife II

Para finalizar el capítulo, se afirmará entonces la existencia de un proyecto de movilidad y transporte pensado para la ciudad, que se encuentra relacionado con la forma de valorización actual del capital financiarizada, a su vez que, con discursos y lógicas técnicas que reproducen la lógica abstracta del espacio. Este proyecto tendrá distintos niveles de afectación, y hace parte del Plan Distrital de Desarrollo 2016, es decir de planeación urbana de Bogotá.

Estos distintos instrumentos de planificación y sus proyectos, por medio de los discursos de movilidad, modelo de ciudad y BRT, y de sus envoltorios técnicos con representaciones del espacio, estudios y diseños, son las formas como se reproduce la lógica abstracta, de lo concebido desligado de lo vivido. Esta lógica no deja ver las tensiones, conflictos y agentes del proceso de producción social del espacio, contradictorio y en movimiento, y causa, dinámicas de expropiación, desposesión y despojo en los territorios apropiados y sus comunidades.

Así, la comunidad manifiesta al Alcalde Peñalosa y al IDU: Nuestro barrio Tenerife II, no está en venta. “La lucha apenas comienza”.

Conclusiones

Desde la postura teórica de la producción social del espacio y a través de la categoría del espacio abstracto, se realizó un análisis sobre como los proyectos de movilidad y transporte reproducen la lógica abstracta que circula en el espacio, lo que permitió una comprensión crítica y analítica sobre los procesos en el cual está involucrado el proyecto de Ampliación Troncal Caracas y el barrio Tenerife II.

De dicha comprensión se concluye, en primer lugar, que el proyecto de Ampliación Troncal Caracas reproduce la lógica abstracta que circula en el espacio, de lo concebido, proyectado y planeado, por medio de una serie de discursos tales como el de movilidad, modelos de ciudad y BRT y envoltorios técnicos, tales como planos, mapas, estudios y diseños, que buscan y logran imponerse sobre el espacio social. Específicamente, respecto a los discursos y envoltorios del proyecto se encuentran: el discurso de movilidad mejor para todos, los mapas del Consorcio Troncal Caracas, los estudios de suelo, geotecnia y los diseños de factibilidad.

De igual forma, se concluye que el proyecto de Ampliación y su reproducción abstracta no está desligada de la reproducción del capital, al ser el espacio abstracto el que es dominante en el capitalismo. De manera que está enlazado a la lucha de clases, la intensificación de la exclusión y de las desigualdades sociales, a la lógica del valor de cambio, valorización del capital y generación de ganancias. Al mismo tiempo, en su forma actual, la reproducción del capital es financiarizada, es decir, se involucra la inversión y los inversores de finanzas a la producción del espacio urbano. En esta última, entrará la promoción de desarrollos inmobiliarios, la especulación del suelo, la construcción de mega proyectos urbanos y, las alianzas público-privadas para financiar los proyectos de infraestructura vial.

Así mismo, dicha reproducción busca imponerse en el espacio y lo hace de múltiples formas, las cuáles se encuentran interiorizadas en el sentido común de manera despolitizada y neutral. Dentro de estas formas, se encuentran los discursos (reiterativos, cambiantes) de movilidad, que desencadenan una serie de proyectos de movilidad pensados e ideados para espacios socialmente construidos o el discurso de modelos de ciudad y BRT, que legitiman la realización de estos proyectos de estructura urbana.

En esa misma línea, se pudo evidenciar, que estos proyectos llegan también con una serie de discursos a las comunidades, los cuales están relacionados con la inexistencia de dinero y la ejecución o no de los proyectos, de manera que lo que buscan es ocultar las tensiones, intereses y agentes operantes en el espacio. Por lo tanto, causan dinámicas de distanciamiento y enajenación, en las que no se ve lo urbano en el sentido pleno: de sus formas, sus contradicciones, sus agentes e intereses.

El espacio abstracto tendrá entonces como manifestación la planificación urbana, ya que allí se encuentra y se estipula el predominio de lo concebido (lo que se proyecta, se planea, se diseña, se plasma o se piensa), frente a lo vivido (experiencias, práctica, relaciones, movimiento o lo sensible) y que domina así, en lo percibido (lo que se evidencia en el espacio).

Se puede concluir también, que frente a estas lógicas de dominación existen procesos y espacios socialmente apropiados, características de apropiación que se identifican en los barrios informales, con la primacía del derecho a la vivienda - como valor de uso -, la autoconstrucción de las viviendas -donde la creación de la casa al tamaño de los sueños porta lo vivencial del espacio-, la autogestión de los servicios básicos -gestión colectiva del espacio generado-, todos estos procesos forjados desde la consolidación comunitaria y agrupada.

Así pues, todo lo anterior, nos revela que existen espacios apropiados que se encuentran y se contradicen frente a espacios de dominación, como el proyecto de ampliación Troncal Caracas, que analizamos a lo largo del texto, el cual es pensado por tecnócratas y urbanistas, que pretenden imponer y ejecutar dicha ampliación sobre el barrio Tenerife II, un espacio apropiado, con vivencias, experiencias, relaciones sociales y con una comunidad como agente activo.

Aquí vale la pena decir, que este trabajo busca aportar a una comprensión analítica del proyecto que afecta el barrio Tenerife II y la localidad quinta de Usme, teniendo como horizonte: por un lado, una apuesta formativa que explique a los habitantes lo planteado, planeado y diseñado desde la lectura del espacio abstracto; y, por otro lado, una apuesta política y de trabajo barrial, en defensa de territorios que han sido socialmente apropiados y exigen el derecho a pensar y diseñar sus espacios.

Así mismo, este trabajo y su apuesta teórica cobran vital importancia, al permitir que la información y los debates en torno a este tipo de proyectos de movilidad y planificación urbana se

cualifiquen. Análisis que se abren en torno a los Planes de Ordenamiento Territorial y Planes Distritales de Desarrollo y su predominio de lo concebido, y de dinámicas territoriales que pueden ser consideradas como características de apropiación del espacio. En ese sentido, un análisis teórico-práctico para la cualificación de las luchas barriales y urbanas.

Conviene subrayar, que la apuesta analítica de esta investigación tiene un grado alto de dificultad y complejidad, lo que se realiza no es una abstracción teórica u analítica, sino que se muestra el conjunto de abstracciones que hay detrás de un caso concreto, para entender la totalidad del proceso.

Finalmente, con este trabajo se abre la posibilidad de análisis y profundizaciones de distintos aspectos en términos teóricos y políticos, con relación a las dinámicas y lógicas de dominación-apropiación en el marco de los procesos de producción del espacio en las urbes de América Latina. Igualmente, de otras rutas de exploración posibles frente a la pregunta problema.

Referencias

- Aalbers, M. (2016). *La financiarización de la vivienda: Un enfoque de economía política*. Londres: Routledge.
- Abramo, P. (2003). La teoría económica de la favela: cuatro notas sobre la localización residencial de los pobres y el mercado inmobiliario informal. *Ciudad y territorio: estudios territoriales.*, 273-294.
- Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *Revista EURE*, 35-69.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2000). *Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá 2000-2004*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2004). *Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá 2004*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2008). *Plan de Desarrollo económico, para Bogotá 2008-2012*. Bogotá: Consejo de Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2012). *Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá 2012-2016*. Bogotá: Consejo de Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2016). *Plan de Desarrollo Bogotá 2016-2020*. Bogotá.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (Julio de 2021). Plan de Ordenamiento Territorial: El renacer de Bogotá 2022-2035. Bogotá.
- Amarilo. (24 de Septiembre de 2020). *Ciudadela del Portal, una nueva historia en Usme*. Obtenido de amarilo.com.co/blog/especial: <https://amarilo.com.co/blog/especial/ciudadela-del-portal-una-nueva-historia-en-usme/>
- Apaolaza, R., Blanco, J., Lerena, N., López-Morales, E., Lukas, M., & Rivera, M. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 56, 19-41.
- Aparicio, L. S. (2010). El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá. *Territorios*, 33-64.
- Arango, C. (1986). *La lucha por la vivienda en Colombia. 2da edición*. Bogotá: ECOE.
- Arias, E. (2001). Cuando Bogotá tuvo Transmilenio. *Semana*.
- Beuf, A. (01 de Octubre de 2011). «Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas». Obtenido de journals.openedition Web site: <http://journals.openedition.org/bifea/1663>; DOI: <https://doi.org/10.4000/bifea.1663>
- Bogotá, C. d. (2019). Proyecto de Acuerdo Plan de Ordenamiento Territorial. Bogotá.

- Bogotá, E. C. (9 de Septiembre de 1994). Acuerdo 12 de 1994. Bogotá: Registro Distrital No.981.
- Bolos, S. (1999). *La constitución de actores sociales y la política*. México DF: Plaza y Valdés.
- Bonilla Castro, E., & Rodríguez Sehk, P. (2005). *Más allá del dilema de los métodos*. Bogotá: Norma.
- Caldeira, T. (2017). Peripheral urbanization: Autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south . *Journals Sage*, 3-20.
- Calsamiglia, H., & Tusón, A. (2001). *Las cosas del decir. Manual de análisis del discurso*. Barcelona: Ariel.
- Camargo Sierra, A., & Hurtado Tarazona, A. (2013). Urbanización informal en Bogotá: Agentes y lógicas de producción del espacio urbano. *Revista invi* , 77-107.
- Castells, M. (1986). *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid: Alianza Editorial.
- Castillo, M., & Forray, R. (2014). La vivienda, un problema de acceso al suelo. *ARQ (Santiago)*, 48-57.
- Chouliaraki, L., & Fairclough, N. (1999). Discourse in Late Modernity: Rethinking Critical Discourse Analysis. *Sage journals*.
- Clichevsky, N. (2007). Informalidad y Regularización del Suelo Urbano en América Latina Algunas Reflexiones. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*.
- Colprensa. (10 de Marzo de 2012). *Bogotá se paralizó por protestas en Transmilenio*. Obtenido de El universal: <https://www.eluniversal.com.co/colombia/bogota-se-paralizo-por-protestas-en-transmilenio-68326-HUEU150531>
- Connolly, P. (1993). Lo público y lo privado de las obras públicas en México: los primeros cien años. *Sociológica*, 8-22.
- Connolly, P. (2015). La gobernanza de la movilidad: Para una evaluación crítica de la producción de los bienes y servicios de transporte. *II Seminario Internacional sobre Teoría Urbana*, (pág. 21). Medellín.
- Concejo de Bogotá. (2019). *Por el cual se adopta la revisión general del Plan De Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C*. Bogotá.
- Di Virgilio, M., Arqueros Mejica, M., & Guevara, T. (2012). Conflictos urbanos en los procesos de regularización de villas y asentamientos informales en la región metropolitana. *Urban NS04*, 43-60.
- El Espectador. (6 de septiembre de 2011). Los problemas de Transmilenio. *El espectador*.
- El Espectador. (14 de Enero de 2016). Licitación de TransMilenio por la Boyacá fue suspendida. *El Espectador*.

- Estupiñan, N. (2011). Impactos en el uso del suelo por inversiones de transporte público masivo. *Revista de ingeniería. Universidad de los Andes*, 34-43.
- Fernández, R., & Aalbers, M. (2019). Financiarización de la vivienda en el Sur Global: En busca de un marco comparativo. *KU Leuven. División de geografía y turismo*, 1-35.
- Garnier, J. P. (1976). *Planificación urbana y neocapitalismo. Geocrítica*, 1-26.
- Gottdiener, M. (2010). *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp.
- Guber, R. (2004). *El salvaje metropolitano*. Buenos Aires: Paidós.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad?. Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano\Territorial*.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigual social*. Madrid: Siglo XXI editores.
- Harvey, D. (1985). *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (2015). *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo.
- Harvey, D. (2018). *A loucura da razão econômica: Marx e o capital no século XXI*. São Paulo: Boitempo.
- Harvey, D. (2018). *Justicia, naturaleza y la geografía de la diferencia*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Hidalgo, D. (2003). The backbone of the mobility strategy of Bogotá - TransMilenio. *Transit international magazine*.
- Hidalgo, D. (2005). Comparación de Alternativas de Transporte Público Masivo - Una Aproximación Conceptual. *Revista de ingeniería facultad de ingeniería Universidad de los Andes*, 94-102.
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2 de Noviembre de 2016). Estudios y documentos previos para procesos de licitación. *Gestión contractual*. Bogotá.
- Instituto de Desarrollo Urbano. (2015). Estudios y documentos previos para procesos de licitación. Bogotá.
- Jaramillo, S. (1994). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Santafé de Bogotá: Ediciones Uniandes .
- Jaramillo, S. (2008). Reflexiones sobre la “informalidad” fundiaria como peculiaridad de los mercados del suelo en las ciudades de América Latina. *Revista Territorios*.
- Jiménez Pacheco, P. (17 de 07 de 2018). La rebelión del espacio vivido: Teoría social de la urbanización capitalista. Barcelona, España : Escola de Doctorat Universitat Politècnica de Catalunya.

- Jirón, P., & Zunino Singh, D. (2017). Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 1-8.
- Lapavitsas, C. (2011). El Capitalismo financiarizado. Crisis y expropiación financiera. En C. Lapavitsas, *La crisis de la financiarización* (págs. 33-91). México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Leal Acosta , A. (17 de Enero de 2020). Así avanzan tres de las cinco troncales nuevas de Transmilenio. *La República*.
- Lefebvre, H. (1970). *Lógica formal, lógica dialéctica*. Madrid: Siglo XXI de España Editores.
- Lefebvre, H. (1971). La re-production des rapports de production. *L'Homme et la société*, 149-156.
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política*. Barcelona, España: Península.
- Lefebvre, H. (2002). *La Revolución Urbana* . Madrid : UMFG.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lefebvre, H. (2018). *Hacia una arquitectura del placer*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas CIS.
- Lorea, I. M. (2018). Henri Lefebvre, en busca del espacio del placer . En H. Lefebvre, *Hacia una arquitectura del placer* (págs. 13-59). Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Marín Martínez, P. (2014). La producción del espacio en la ciudad latinoamericana. El modelo del impacto del capitalismo global en la metropolización. *Hallazgos*, 211-229.
- Martínez, E. (2013). Introducción: Ciudad, espacio y cotidianidad en el pensamiento de Henri Lefebvre. En H. Lefebvre, *La producción del espacio* (págs. 31-53). Madrid: Capitán Swing.
- O'Neill, P. (2019). The financialisation of urban infrastructure: A framework of analysis . *SAGE Journals*, 1304-1325.
- Ospinas Constructora. (s.f.). *Proyecto Centro Comercial Ventura Terreros Soacha* . Obtenido de ospinas.com.co/nuestros-proyectos: <https://ospinas.com.co/nuestros-proyectos/ventura-terreros>
- Parker. (1997). Discursive Psychology. *Critical Psychology: An Introduction*, 284-298.
- Piccirillo, J. M. (2012). Qué es un BRT, o la implementación del Metrobús en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. *Boletín FAL Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe*, 1-10.
- Portafolio. (19 de Octubre de 2019). *Según Peñalosa, TransMilenio por la Av. 68 y el POT siguen*. Obtenido de Portafolio: <https://www.portafolio.co/economia/segun-penalosa-transmilenio-por-la-av-68-y-el-pot-siguen-535092>

- Pradilla, E. (1987). *Capital, Estado y vivienda en América Latina*. México D.F: Distribuciones Fontamara.
- Robledo, J. (5 de Octubre de 2007). *Lo poco que se dice sobre Transmilenio* . Obtenido de jorgerobledo.com: <https://jorgerobledo.com/lo-que-poco-se-dice-sobre-transmilenio/>
- Rolnik, R. (2019). *Urban Warfare*. US: British Library.
- Salazar Ferro, J. (2007). La planeación de Bogotá: un sistema híbrido de desarrollo progresivo. *Bitácora Urbano Territorial*, 208-2019.
- Semana. (10 de Enero de 2001). Cuando Bogotá tuvo Transmilenio. *Semana*.
- Semana. (5 de Mayo de 2006). *Los colores de TransMilenio*. Obtenido de Semana: <https://www.semana.com/nacion/articulo/los-colores-transmilenio/79086-3/>
- Semana. (14 de Marzo de 2012). *Diez respuestas para entender cómo funciona Transmilenio*. Obtenido de SemanaWebSite: <https://www.semana.com/nacion/articulo/diez-respuestas-para-entender-como-funciona-transmilenio/254946-3/>
- Shimbo , L., & Rufino, B. (2019). *Financeirização e estudos urbanos na América Latina*. Rio de Janeiro: Editora Letra Capital.
- Silva, F. P. (2019). Controle de risco: do Arco Tietê aos Projetos de Intervenção Urbana. En L. S. Rufino, *Financeirização e estudos urbanos na América Latina* (págs. 147-176). Rio de Janeiro: Editora Letra Capital.
- Smith, N. (2020). *Dessarrollo desigual. Naturaleza, capital y la producción del espacio*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Socoloff, I. C. (2019). Financiarización variada de la producción inmobiliaria en Argentina: el caso del boom inmobiliario en Buenos Aires y la postcrisis en perspectiva, 2002-2015. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universitat de Barcelona*.
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Tarazona, A. (2007). Portales de transmilenio: revitalización de espacios e integración social urbana. *Ediciones Uniandes*, 11-76.
- Tarazona, A. H. (2008). Marco teórico. integración social urbana y elitización del espacio. En A. H. Tarazona, *Portales de Transmilenio: revitalización de espacios e integración social urbana* (págs. 11-24). Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Thuillier, G. (2001). Les quartiers enclos à Buenos Aires: quand la ville devient country". *Cahiers de Amériques Latines*, 41-56.
- Torres Carrillo, A. (1999). Identidades barriales y subjetividades colectivas en Santafé de Bogotá. *Revista Folios V.10*.

- Torres Carrillo, A. (2006). *Identidad y política de las organizaciones populares y luchas urbanas en América Latina*. México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Torres García, C. (Junio de 2006). Crónicas de mi Barrio: Tenerife II - 16 años en busca de su Desarrollo Integral. *Junta de Acción Comunal Tenerife II sector*. Bogotá, Colombia.
- Torres Tovar, C. (2007). Ciudad informal colombiana. *Revista Bitácora Urbano Territorial* , 53-93.
- Traducido de: Lefebvre, H. (1981). Las formas, las estructuras, las funciones sólo son aspectos parciales –abstractos en sí mismos tan pronto se separan– de una realidad mucho más grande. *En: Catálogo de la Exposición Construire pour habiter. Tribunes de l’Habitat (Ed.) para el Ministère de l’Urbanisme et du Logement*, 18-19.
- Transmilenio, S.A. (21 de Agosto de 2013). Historia de TransMilenio. *Transmilenio, S.A.*
- Urbano, Instituto Desarrollo. (10 de Agosto de 2017). Derecho de petición 20172250851411. Bogotá.
- Urrea Uyabán, T., & Carlos del Castillo, J. (2011). *Usme; historia de un territorio*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Van Dijk, T. (2005). Ideología y análisis del discurso. *Revista Internacional de Filosofía Iberoamericana y Teoría Social*, 9-36.
- Zúñiga, P. H. (2009). Construcción discursiva del enemigo: “el narcotráfico”. En U. A. Metropolitana-Xochimilco, *Memorias. Maestría en comunicación y política* (pág. 224). México, D.F.: SM, Servicios Gráficos.

Anexo 1:

GUIA ENTREVISTA			
<p>Nombre:</p> <p>Contexto del entrevistado: (edad, profesión, antigüedad en el barrio, nivel de participación en el barrio, tipo de relación con el investigador)</p>			
Momento de la entrevista:	Tipos de pregunta	Categoría practica/metodológica	Pregunta
<p>Momento de apertura:</p> <p>Sirve para descubrir preguntas, para construir marcos de referencia, a partir de la verbalización asociada libremente.</p>	<p>-Preguntas grand tour: interrogan acerca de lo frecuente, lo recurrente, lo típico.</p> <p>Referidas al día más reciente o al sitio más conocido.</p> <p>- Preguntas anzuelo</p> <p>En el curso de la conversación, el investigador puede recurrir a interrogantes estratégicamente directivos.</p> <p>-Preguntas abogado del diablo: suministrando un punto de vista premeditadamente erróneo o contrario, para que el informante haga las correcciones y</p>	<p>Lógica espacial</p> <p>-Transporte como estructurador.</p> <p>-Movilidad</p>	<p>-¿Cuál es el medio de transporte que en que se moviliza con más frecuencia?</p> <p>-Puede contarme como es su recorrido diario en este transporte.</p> <p>-Que considera acerca de este sistema de transporte</p> <p>-¿Qué opina sobre la movilidad en la ciudad?</p>
		<p>Tensiones y conflictos</p> <p>-Agentes urbanos</p>	<p>-Puede usted contarme los primeros años en el barrio.</p>

	precisiones que considere pertinentes. -Preguntas hipotéticas: se trata de ubicar al informante frente a un interlocutor o situación imaginarios		(transporte, adquisición de predios, procesos iniciales) -¿Cómo se imagina sería vivir en apartamento?
		Dominio de lo técnico sobre lo político -Normativo -Especificaciones técnicas	-Puede contarme como fue el proceso de legalización del barrio. - Si el barrio no estuviera legalizado, ¿Qué problemas tendrían ahora?

Momento de la entrevista:	Tipos de pregunta	Categoría practica/metodológica	Pregunta
Momento de focalizar y profundizar el investigador puede dedicarse a ampliar, profundizar y	-Preguntas estructurales: son aquellas que interrogan por otros elementos de la misma o de otras categorías, que puedan a su vez ser	Lógica espacial: -Transporte como estructurador- -Movilidad	- ¿Cómo cree era el transporte antes y en que ha cambiado al día de hoy?

sistematizar el material obtenido, estableciendo los alcances de las categorías significativas identificadas en la primera etapa. Para ello se vale de nuevas formas de entrevista que le permitan descubrir las dimensiones de una categoría o noción	englobadas en categorías mayores -Preguntas contrastivas: son aquellas en las que se intenta establecer la distinción entre categorías.	Tensiones y conflictos: -Agentes urbanos	- ¿Cómo fue la construcción de su casa? - ¿Cómo influyo la JAC?
		Dominio de lo técnico sobre lo político -Normatividad. -Especificaciones técnicas.	- ¿Cómo fue la adquisición de servicios públicos? - ¿Qué precio considera tiene su casa? - ¿Cómo fue el proceso para la pavimentación? - ¿Qué es la Ampliación Troncal Caracas?
Notas sobre lo observado, o al cierre de la entrevista:			

Anexo 2:

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE ACCION COMUNAL DISTRITAL
JUNTA DE ACCION COMUNAL TENERIFE II SECTOR
LOCALIDAD 5a USME

CRONICAS DE MI BARRIO: TENERIFE II - 16 años en busca de su Desarrollo Integral
AUTOR: CATOGA

Bogotá, D. C. Julio de 2006

CRONICAS DE MI BARRIO

TENERIFE II - 16 AÑOS EN BUSCA DE SU DESARROLLO INTEGRAL

El déficit habitacional en todas las ciudades colombianas contrasta con la ilusión de las familias en tener techo propio, el cual es un derecho constitucional. Así mismo, la carencia de un estricto control y vigilancia de las autoridades, permite la proliferación de urbanizadores piratas que, en muchas ocasiones, en complicidad con funcionarios corruptos, obtienen licencias de urbanismo y así sacan al mercado predios en zonas de reserva, ronca de quebradas, afectación vial o con problemas de titulación.

TENERIFE II: UN PROBLEMA DE TRES

En 1987 y con vistosas vallas colocadas dentro de un predio ubicado en uno de los lugares más llamativos de la localidad de Usme, se anunciaba el "desarrollo urbanístico URBANIZACION TENERIFE II, solución para 419 familias, todos los servicios públicos, escrituración al día, amplios panes de financiación, licencia de urbanismo y permiso de la Alcaldía Mayor FUNDACION - DE PLANEACION SOCIAL 'PLAN SOCIAL'. Haga realidad sus sueños, no pague más arriendo". "Dos formas de obtener casa propia: autoconstrucción o lote con servicios, plazo 60 meses".

Ese era el plan perfecto, para que incautos como yo y 418 familias más cayéramos en las garras de estos estafadores. Todo era alegría y expectativa hasta cuando se vendieron todos los lotes. El vía crucis comenzó, cuando empezaron las excusas por el atraso en la entrega de las unidades de vivienda; no se veía por ninguna parte la instalación de las redes de servicios y aparecían nuevos adjudicatarios sobre lo ya adjudicado. Se evidencia entonces el engaño. Era menester agruparnos para defender lo que de buena fe se había adquirido. ¿Cómo hacerlo?

Se constituyó el comité pro - defensa de los intereses de la comunidad, que inicia indagaciones ante las autoridades correspondientes para así enterarse de la triste realidad: que existe una solicitud de revocatoria directa de la licencia de urbanismo, por falsedad e irregularidades en la obtención de la misma.

Efectivamente se produce la revocatoria directa de la licencia y se da vía libre para que el vendedor del terreno (que hacía parte de la Junta Directiva de Plan Social), tuviera argumentos para ordenar el desalojo de los predios y así legalizar la estafa.

El comité no tenía respaldo jurídico, era necesario entonces utilizar las herramientas que el Estado otorga al ciudadano, sin tener que recurrir a la violencia. La organización comunitaria. Lo más adecuado.

CONSTITUIR LA JUNTA DE ACCION COMUNAL – UNICA SALIDA.

Dada la existencia de un asentamiento humano, con más de 100 familias y necesidades básicas insatisfechas, era necesaria la representación legal, por lo que frente a la realidad social que se vivía no quedaba más alternativa que la organización.

Adelantados todos los trámites ante el Departamento Administrativo de Acción Comunal Distrital se obtuvo la personería jurídica. Con esta herramienta legal se entraba a respaldar a la comunidad en la defensa de sus derechos. Así se constituyó la junta de acción comunal en 1994, mediante resolución 0242 de 1994.

OBJETIVO: LOGRAR UNA VIDA DIGNA PARA LA COMUNIDAD

Declarada la ilegalidad de la urbanización, se tomó como primera acción ante el Departamento lograr el reconocimiento como Barrio sub - normal y emprender la lucha por la obtención de los servicios públicos.

El asentamiento era una realidad, ahí estábamos construyendo nuestras viviendas, de día o de noche y con fuerza pública o sin ella, haciendo respetar lo que de buena fe habíamos adquirido. Paradójicamente, en algunas oportunidades, recibimos la comprensión de los agentes de policía, algunos de ellos también víctimas de la estafa. Mientras los líderes éramos retenidos, los otros adelantaban otra construcción más. Otras veces el estafador recurría a sobornos a ciertos agentes para que a patadas tumbaran lo que se estaba construyendo. Estos atropellos no amilanaron nuestro deseo ferviente por proporcionar a nuestras familias un techo digno.

Los servicios públicos instalados eran de contrabando, especialmente la luz y el agua. La proliferación de cables de diferentes calibres copaba la capacidad de los transformadores y ponía en grave peligro la integridad de sus habitantes. El servicio de agua, y alcantarillado eran los más esenciales. ¿Qué hacer? No nos atrevíamos a perforar la red de acueducto. Investigando porque en un sector del predio siempre permanecía húmedo, logramos establecer que pasaba una red y había una fisura en el tubo, entonces construimos un pozo a cierta profundidad y desde allí y a través de mangueras pudimos llevar agua a nuestras viviendas.

Empezaba a operar el trabajo comunitario; en la medida que llegaban más familias se complicaba el suministro de tan preciado líquido. Se pensó en la marcha del ladrillo, “Todos para el próximo domingo deben traer cinco ladrillos”, se realizó el primer bazar para recolectar dineros para la compra de mangueras, cemento y arena. La mano de obra la aportó la comunidad los días sábados y domingos. Artesanalmente y aprovechando el declive del terreno construimos un estanque y de allí en manguera de cuatro (4) pulgadas, al inicio del recorrido, dos (2) pulgadas a medio tramo y entrada a la vivienda en media (1/2), nos daba la presión necesaria para llevar agua suficiente a la comunidad.

El alcantarillado era otro reto. ¿Cómo deshacerse de las aguas residuales sin que fuesen botadas a las vías y crear un problema de salud pública? El urbanizador, había adelantado en un 50% algunos tramos del alcantarillado y conectado este sistema a la red matriz. Entonces era fácil conectar tubos a esa red. Pero estos eran muy estrechos y sin instalación técnica, fácilmente colapsaban haciendo más difícil la situación de sus habitantes.

Dada la sub - normalidad del barrio, no era posible legalizar los servicios públicos. Por lo que mediante la gestión de la Junta de Acción Comunal, se obtuvo el suministro provisional de un transformador de frontera, la Empresa de Acueducto produjo la facturación provisional, aunque esta agua por estar expuestas al medio ambiente no fuera aptas para el consumo humano.

Simultáneamente la Junta adelantaba ante el Departamento de Planeación Distrital la legalización del barrio. Fueron seis (6) años de ardua labor hasta que el señor Alcalde Mayor Enrique Peñalosa y la directora de Planeación Dra. María Carolina Barco de Botero (hoy Canciller de la República) junto con otros asentamientos nos reconocieron como barrios legalizados.

Reconocidos legalmente se hacía imperioso la legalización de los servicios, entonces se recurrió a los programas de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado mediante Gestión Comunitaria y de este modo se construyeron las redes de acueducto. El Fondo de Desarrollo local de Usme asignó una partida para la terminación del alcantarillado. Hoy contamos con un excelente servicio.

La empresa Gas Natural instaló redes y los hogares contamos en un 98% con el servicio. La Empresa de teléfonos de Bogotá; hizo lo propio. Hoy los hogares cuentan con dos y tres líneas. La Empresa de Energía legalizó el servicio e instaló alumbrado público.

Por otro lado, una de las obras que más nos llena de orgullo fue la construcción del salón comunal a través del programa OBRAS CON SALDO PEDAGÓGICO. Porque se pudo demostrar que cuando hay honestidad en el manejo de los recursos públicos los dineros presupuestados alcanzan.

Por las características arquitectónicas de nuestro salón comunal, pretendemos remodelarlo enchapando sus techos, arreglando los baños, haciendo pintura general y dotándola de mobiliario a fin de optimizarlo como salón social (sin que pierda su esencia como lugar de asambleas y eventos comunitarios), pero que sea un lugar digno para quienes lo utilizan en matrimonios, bautizos, cumpleaños u otros actos sociales, como existen en otras sectores o élites y que nuestros habitantes de Usme también merecen.

Con la asesoría de la Caja de Vivienda Popular se adelantan ante varios juzgados civiles procesos de pertenencia por prescripción de dominio a fin de legalizar la tenencia de los predios.

Estas tareas realizadas con transparencia, honestidad y espíritu de servicio nos han granjeado la confianza de la comunidad por lo que quienes iniciamos la Junta de Acción Comunal en 1994 hoy todavía presidimos la misma.

TAREAS POR REALIZAR

Pese a que desde hace varios años hemos venido solicitando al IDRDR la construcción de un parque de bolsillo que le brinde a nuestros hijos un espacio de sano esparcimiento, no ha sido posible, pero seguiremos empeñados hasta lograrlo.

Los pavimentos son otra de nuestras prioridades, sin embargo se tiene adelantado ante el IDU, por el programa 50 - 50 la pavimentación de algunas, pero nuestro objetivo es lograr el cubrimiento total del barrio.

Consideramos que le hemos cumplido a quienes delegaron en nosotros un voto de confianza. Hacemos pedagogía para que nuestra juventud continúe con este trabajo que conducirá a lograr una mejor calidad de vida.

Esta historia hace parte de nuestras vidas, nos fortalece y nos impulsa a seguir trabajando por el desarrollo integral de nuestra comunidad, pese a la incomprensión, la ingratitud de algunas personas que encontraron un barrio desarrollado, con un 95% de necesidades básicas satisfechas y un mejor estar para sus hijos.

Una de nuestras frustraciones está en la carencia de pavimentos, entendemos que el IDU no cuenta con los recursos suficientes para atender todas las necesidades de la ciudad, pero debe considerar alternativas que le hemos propuesto: El SENA, adelantó el levantamiento topográfico del barrio y estamos dispuestos mediante la asesoría técnica del IDU, la participación del Fondo de Desarrollo Local y el Departamento Administrativo de Acción Comunal a la construcción de nuestros pavimentos, por autogestión, así minimizamos costos, hacemos una obra de calidad y le damos progresos a nuestros Barrios.

A mi esposa, a mis hijos por su abnegada comprensión al aceptar mi ausencia en los momentos de descanso ó al servir a la mesa el alimento diario, porque me encontraba al frente de las necesidades de la comunidad. A mis compañeros e inolvidables amigos Miguel Antonio Sánchez, Juan de la Cruz González, Blanca Inés Gutiérrez, Efrén Rojas, José Ortiz, y Marina Quimbay que me han acompañado en este proceso mi gratitud y reconocimiento por su lealtad, enseñanza y comprensión. De Ustedes es también el éxito.

CATOGA

Bogotá, D.C. Julio de 2.006